



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 8. novembrī
(OR. en)

15200/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 7. novembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 702 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 702 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 702 *final*

Briselē, 7.11.2023.
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu
pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES)
2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu
ģenerēšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Eiropas Klimata aktā noteikts, ka Eiropas Savienībai (ES) līdz 2030. gadam jāsamazina siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas visā tautsaimniecībā vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un līdz 2050. gadam jāpanāk klimatneitralitāte¹. Paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”² norādīts, ka, lai panāktu klimatneitralitāti, līdz 2050. gadam par 90 % jāsamazina transporta radītās SEG emisijas. Lai samazinātu gaisa un trokšņa piesārņojumu, pāreju uz tīrāku transportu veicina Nulles piesārņojuma rīcības plāns³. Turklāt, kā uzsvērts *REPowerEU* tiesību aktu kopumā⁴, kurā Kombinēto pārvadājumu direktīvas (turpmāk “KPD” jeb “direktīva”)⁵ pārskatīšana minēta kā svarīgs instruments šajā sakarā⁶, lai samazinātu atkarību no fosilajām degvielām, ES ir jāuzlabo arī energoefektivitāte.

Pārveidei par mazemisiju un zema enerģijas patēriņa kravu pārvadājumiem nepieciešama visaptveroša pieeja. Komisijas paziņojumā par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju (IVMS)⁷ uzsvērts, ka ir jāizmanto visas rīcībpolitiskās sviras, lai padarītu visus pārvadājumu veidus ilgtspējīgākus, multimodālo pārvadājumu sistēmā nodrošinātu ilgtspējīgu alternatīvu plašu pieejamību un pārkārtošanās veicināšanai ieviestu pareizos stimulus. Tajā pausts aicinājums izlēmīgi rīkoties, lai izmantotu ilgtspējīgus pārvadājumu veidus, jo īpaši novirzot būtisku kravas apjomu uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu. Saskaņā ar IVMS atskaites punktiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem vajadzētu divkārtoties, bet iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģniecības kravu pārvadājumiem līdz 2050. gadam vajadzētu pieaugt par 50 %. Tāpat Eiropas zaļā kursa satvarā arī pausts aicinājums būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, kas patlaban tiek pārvadātas pa autoceļiem, pārvirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem.

Intermodālie kravu pārvadājumi, tajā skaitā kombinētie pārvadājumi⁸ (turpmāk abi kopā saukti par “intermodāliem pārvadājumiem”), ir būtiski, lai nodrošinātu, ka tiek plašāk izmantoti dzelzceļa un ūdensceļu kravu pārvadājumi, kas atsevišķi tikai ļoti reti nodrošina pārvadājumu risinājumus “no durvīm līdz durvīm”. Tajā pašā laikā dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu vidējās ārējās izmaksas uz tonnkilometru (tkm) ir gandrīz trīs reizes zemākas — attiecīgi 0,013 EUR par tkm un 0,019 EUR par tkm, salīdzinot ar smago kravas transportlīdzekļu vidējām ārējām izmaksām, kas ir 0,042 EUR par tkm. Intermodālie pārvadājumi, kas ietver sākuma un/vai beigu pārvadājumus autoceļu papildposmos, apvieno šo citu pārvadājumu veidu labāko vidisko sniegumu un energoefektivitāti ar autopārvadājumu piekļūstamību un elastību. Intermodālie pārvadājumi ļauj izmantot pārvadājumu veidus efektīvā kombinācijā, jo īpaši veicinot tos, kuriem ir salīdzinoši mazāka vidiskā pēda, tādējādi

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1.–17. lpp.).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ *REPowerEU*: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_lv.

⁵ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm.

⁶ ES plāns “Energotaupība”, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombinētie pārvadājumi ir intermodālo pārvadājumu apakšgrupa, kas atbilst KPD sniegtajai definīcijai.

optimizējot pašreizējā transporta tīkla un resursu izmantošanu un samazinot emisijas un enerģijas patēriņu.

Tāpēc intermodālie pārvadājumi ir ļoti svarīgi gan IVMS, gan Eiropas zaļā kursa vērienīgo ieceru sasniegšanā. IVMS attiecīgi paziņots, ka, lai atbalstītu kravu pārvadājumu zaļināšanu Eiropā, spēkā esošais regulējums, kas attiecas uz intermodālajiem pārvadājumiem, ir būtiski jāuzlabo un jāpārveido par iedarbīgu rīku.

Pat ja pēdējo 30 gadu laikā intermodālo pārvadājumu apjomi ir būtiski pieauguši, autopārvadājumi joprojām dominē kravu pārvadājumos ES, jo intermodālie pārvadājumi dažādu faktoru dēļ bieži vien nespēj konkurēt ar autopārvadājumiem. Pirmkārt, intermodālo pārvadājumu panākumi ir atkarīgi no katras ķēdes daļas snieguma (pieejamības, uzticamības, punktualitātes, ātruma) un izmaksām, t. i., pakalpojumiem, ko sniedz dzelzceļa un ūdensceļu transports, pārkraušanas termināļi, kā arī “pēdējās jūdzes” autotransports. Visos minētajos elementos ir snieguma nepilnības, kas jānovērš ar attiecīgajiem nozares tiesību aktiem un nozares centieniem. Otrkārt, kamēr ārējo izmaksu internalizācijas līmenis starp transporta veidiem atšķiras, pārvadājumi ar transporta veidiem, kas nav autotransports, un intermodālie pārvadājumi vidējos attālumos nespēj konkurēt ar autopārvadājumiem. IVMS norādīts, ka, lai nodrošinātu taisnīgu un efektīvu cenas noteikšanu attiecībā uz visiem transporta veidiem, ir nepieciešams visaptverošs pasākumu kopums. Tikai tad piesārņotāji un lietotāji uzņemtos pilnu atbildību par to radītajām izmaksām, ļaujot lietotājiem izdarīt izvēles, kuras salāgotas ar to, kas ir labākais sabiedrībai. IVMS arī paredzēts, ka līdz 2050. gadam ES tiks pabeigta pilnīga ārējo izmaksu internalizācija, tādējādi līdz šim laikam ir jāveic papildu darbības, kas ļaus līdz 2050. gadam sasniegt iepriekš aprakstītos vidiskos mērķus.

Kopš 1975. gada ES rīcībā ir bijis instruments⁹, ar ko atbalstīt atbilstošus intermodālos pārvadājumus (t. i., kombinētos pārvadājumus), lai palielinātu kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar kravu pārvadājumiem tikai pa autoceļiem un tādējādi panāktu kombinēto pārvadājumu plašāku izmantošanu.

1992. gadā šis instruments tika aizstāts ar Padomes Direktīvu 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (KPD). KPD mērķis ir papildināt citas pārvadājumu veidu politikas, lai padarītu konkurētspējīgākus intermodālos pārvadājumus, kas ietver dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumus kombinācijā ar pārvadājumiem ierobežotos autoceļu posmos. KPD ir vienīgais ES juridiskais instruments, kas tieši atbalsta intermodālos pārvadājumus un tādējādi stimulē pāreju no kravu autopārvadājumiem uz pārvadājumu veidiem, kuri rada mazāk emisiju.

Lai palielinātu KPD iedarbīgumu, Komisija 1998. gadā ierosināja to grozīt, taču, tā kā sarunās netika gūti rezultāti, 2001. gadā šo ierosinājumu atsauca.

Komisija 2016. gadā veica *REFIT* izvērtējumu¹⁰. Tā secināja, ka KPD joprojām ir būtisks instruments kombinēto pārvadājumu atbalstam, taču pastāv ievērojamas iespējas tās iedarbīguma turpmākai uzlabošanai, jo daži tās noteikumi ir novecojuši vai neskaidri. Nepilnību vidū minama šaura atbilstība, nepietiekams ekonomiskais atbalsts un papīra dokumentu izmantošana. Pēc tam 2017. gadā Komisija iesniedza jaunu priekšlikumu. Šis priekšlikums tika atsaukts 2020. gadā, jo likumdevēju sarunās bija panākts rezultāts, kas būtu

⁹ Padomes Direktīva 75/130/EEK (1975. gada 17. februāris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu autopārvadājumiem/dzelzceļa pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 48, 22.2.1975.).

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

samazinājis KPD ieceru vērienu laikā, kad paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”¹¹ atspoguļotie politikas mērķi prasīja pretējo.

Lai pildītu iecerēto, Komisija ir sagatavojusi jaunu priekšlikumu par KPD grozīšanu. Iniciatīvas mērķis ir pārorientēt atbalsta satvaru, ko izveido ar šo direktīvu, un tādējādi palielināt intermodālo pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar tālsatiksmes autopārvadājumiem, kā arī stimulēt pāreju no kravu autopārvadājumiem uz citiem pārvadājumu veidiem un tādējādi samazināt ārējo izmaksas.

Grozītā direktīva attiecas uz visiem intermodālajiem pārvadājumiem tiktāl, ciktāl tā attiecas uz valstu politikas satvariem, ziņošanu un termināļu pārredzamību, un ar to izveido speciālu atbalsta satvaru intermodālo pārvadājumu apakšgrupai, kas ietaupa zināmu daudzumu ārējo izmaksu. Šo pēdējo minēto intermodālo pārvadājumu apakšgrupu joprojām mēdz dēvēt par kombinētajiem pārvadājumiem.

Izstrādājot šo priekšlikumu, vērā tika ņemtas no 1998. un 2017. gada priekšlikumiem gūtās atziņas un sarunu rezultāti. Konkrēti, tie ir:

- nepieciešamība pēc fundamentāli atšķirīgas pieejas tiem nosacījumiem, saskaņā ar kuriem varētu tikt piešķirts atbalsts. Pašreizējās KPD nosacījumi ir definēti, ņemot vērā dažādu autoceļu posmu garumu un tādu posmu garumu, kas nav autoceļi, un attālumus no piemērotiem termināļiem, un tas ne vienmēr atspoguļo faktiskos ģeogrāfiskos apstākļus un rada grūtības ieviešanā. Vēl svarīgāk ir tas, ka šie kritēriji neatspoguļo faktiskā pārvadājuma vidisko sniegumu, kā rezultātā atbalsts netiek fokusēts uz pārvadājumiem, kas nodrošina ārējo izmaksu ietaupījumus,
- atziņa, ka, lai gan noteikumi par investīcijām, ar ko sasniegt pietiekamu termināļa jaudu, ir nepieciešami, tie īsti neatbilst direktīvas tvērumam un pret tiem ir iebildušas daudzas dalībvalstis. Tāpēc tie tagad ir izskatīti Komisijas priekšlikumā par *TEN-T* regulas pārskatīšanu¹²,
- tādu digitālo risinājumu izmantošana atbilstības pārbaudēm un izpildes panākšanai, kas var atvieglot arī piekļuvi datiem par tirgus darbību un ekonomikas atbalsta pasākumu iedarbīguma uzlabošanu,
- diferencētas dalībvalstu situācijas, kurās nepieciešamas atšķirīgas pieejas atbalsta pasākumiem.

Lai sasniegtu iniciatīvas mērķus, tā ir strukturēta atbilstīgi četrām jomām:

- atbalsta nosacījumi un atbilstības pierādījumi.
Nosacījumi, saskaņā ar kuriem intermodālie pārvadājumi ietilpst šīs direktīvas nodrošinātā atbalsta tvērumā, ir racionalizēti, lai aptvertu lielāku intermodālo pārvadājumu daļu, novērstu nenoteiktības un nepareizas interpretācijas un nevienlīdzīgas attieksmes iespējas un izveidotu skaidru pamatu lēmumiem par atbilstību. Tas attiecas uz nosacījumiem par ģeogrāfisko tvērumu, kravas vienībām un to identifikācijas režīmu, tukšo konteineru apstrādi, minimālajiem sasniedzamajiem ārējo izmaksu ietaupījumiem, vajadzību pēc ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanas noteikumiem, kā arī atbilstības pierādījumu saturu un noteikumiem,
- atbalsta satvari.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

Visas direktīvas loģiskais pamatojums ir nodrošināt intermodālo pārvadājumu atbalsta satvaru, tajā skaitā atbilstošus regulatīvos un/vai ekonomiskos pasākumus. Tomēr saskaņā ar *REFIT* izvērtējumu atbalsta satvaram, kas izveidots ar direktīvu, lai uzlabotu kombinēto pārvadājumu relatīvo konkurētspēju, nav bijusi pietiekama ietekme. Patiešām, 70 no 100 atklātajā sabiedriskajā apspriešanās saņemtajām atbildēm tika apstiprināts, ka tā ir problēma¹³. Nesenajā Eiropas Revīzijas palātas īpašajā ziņojumā par intermodālajiem pārvadājumiem arī secināts, ka atbalsts intermodālajiem pārvadājumiem nebija pietiekami iedarbīgs, jo intermodālie kravu pārvadājumi ES joprojām saskaras ar nevienlīdzīgiem konkurences apstākļiem¹⁴. Papildus pašreizējam atbalstam ar jaunajiem noteikumiem ievieš arī turpmāk norādīto:

1. jaunu ES mēroga regulatīvu atbrīvojumu no valsts braukšanas aizlieguma;
2. dalībvalstu pienākumu analizēt savus pašreizējos pasākumus un paplašināt vai izveidot jaunu valsts politikas satvaru — tajā skaitā atbilstošus regulatīvus un/vai ekonomiskus pasākumus —, ar ko atbalstīt intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu;
3. mērķi kopumā par 10 % samazināt kombinēto pārvadājumu izmaksas katrā dalībvalstī, veicināt tehnoloģiskos uzlabojumus, kas attiecas uz intermodālajiem pārvadājumiem, un izveidot jaunus savienojumus starp iepriekš nesaistītiem termināļiem,

— tirgus darbības pārredzamība.

Kā secināts *REFIT* izvērtējumā, trūkst pārredzamības attiecībā uz valstu pašreizējo politiku un tirgus situāciju, kas ļautu novērtēt, vai atbalsts ir pielāgots faktiskajai situācijai. 18 no 49 aptaujas respondentiem¹⁵ piekrita vai pilnībā piekrita, ka trūkst empīriskā pamata pietiekama atbalsta līmeņa noteikšanai. Komisijas ziņojumi paliek (bet ar atjauninātiem datiem un pārskata periodiem) un tiek papildināti ar dalībvalstu pienākumu nodrošināt pārredzamību valsts intermodālo pārvadājumu politikas satvaram, kuru tās īsteno kombinēto pārvadājumu atbalstam. Saites uz visiem valstu politikas satvariem un valstu pasākumiem tiks publicētas Komisijas pārvaldītajā galvenajā portālā. Turklāt šā ES atbalsta satvara pārvērtēšanai ir iekļauta pārskatīšanas klauzula,

— termināļu pārredzamības prasības.

Priekšlikumā ir izklāstītas kopējas pārredzamības prasības termināļiem, kuras nodrošina, ka visi termināļi dara publiski pieejamus datus par termināļu iekārtām un pakalpojumiem. Turklāt priekšlikumā paredzēta iespēja, pamatojoties uz pakalpojumu līmeņiem, izveidot termināļu kategoriju sistēmu pieejamajiem pakalpojumiem un iekārtām. Šie pasākumi papildina ierosināto *TEN-T* regulas pārskatīšanu, kas attiecas uz termināļu jaudu un kvalitāti *TEN-T* tīklā.

¹³ Ietvertas 11 valsts iestādes (CZ, divas valsts iestādes no BE, AT, trīs valsts iestādes no FR, NO, IT, DE, SE), 49 nozares ieinteresētās personas, četri iedzīvotāji un sešas atbildes kategorijā “citi”.

¹⁴ Eiropas Revīzijas palāta (2023), minēts iepriekš.

¹⁵ 14 no 31 nozares respondenta un 4 no 8 iestādēm.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Iniciatīva ir jāskata saistībā ar Eiropas Klimata aktu¹⁶ un paziņojumu “Eiropas zaļais kurss”¹⁷, kuros abos noteikti SEG emisiju samazināšanas mērķi. Turklāt tā jāskata saistībā ar *REPowerEU* tiesību aktu kopumu¹⁸, kura mērķis ir uzlabot ES energoefektivitāti un noteikt, ka KPD pārskatīšana ir svarīgs instruments šajā sakarā¹⁹, un Nulles piesārņojuma rīcības plānu²⁰, kas veicina pāreju uz tīrāku transportu, lai samazinātu gaisa un trokšņa piesārņojumu. Arī IVMS ir pausts aicinājums rīkoties izlēmīgi, lai kravu pārvadājumus novirzītu uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem.

Jānorāda, ka konkrēti politikas apsvērumi par kombinētajiem pārvadājumiem tika pausti jau iepriekš. 1992. gadā Komisija publicēja Balto grāmatu par transportu un tai pievienoto tiesību aktu kopumu, kas bija par pamatu tagadējai KPD, pilnībā liberalizējot kombinēto pārvadājumu tirgu ES un nodrošinot tagadējo atbalsta satvaru. 1997. gadā Komisija publicēja speciālu stratēģiju par intermodālajiem pārvadājumiem Eiropā²¹. 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu²² tika izvirzīts konkrēts mērķis līdz 2030. gadam novirzīt 30 % no tālsatiksmes kravu autopārvadājumiem (kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km) uz dzelzceļa vai ūdensceļu transportu un līdz 2050. gadam — vairāk nekā 50 %.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikums papildina citas transporta politikas, kas a) vērstas uz atsevišķu pārvadājumu veidu vidisko sniegumu, b) internalizē ārējās izmaksas, piemērojot principus “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”, un c) nodrošina pārredzamību par pieejamajiem pakalpojumiem un nozarei vai tās daļām piemērojamiem noteikumiem.

Jautājums par to, kā padarīt atsevišķus pārvadājumu veidus energoefektīvākus un ilgtspējīgus degvielu izmantošanas ziņā ilgtspējīgākus un tādējādi samazināt pārvadājumu ārējās izmaksas, ir izskatīts virknē politikas instrumentu, piemēram, lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju standartos²³, pārskatītajā Atjaunojamo energoresursu direktīvā (*RED II*)²⁴ un Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulā.

Tāpat, lai ļautu sabiedrībai izdarīt pareizo izvēli, vairāki pasākumi jau ir vērsti uz ārējo izmaksu internalizāciju. Minētie pasākumi attiecas uz oglekļa cenas noteikšanu, infrastruktūras lietošanas maksām, kā arī enerģētikas un transportlīdzekļu nodokļiem, kas tiek pakāpeniski koriģēti un ieviesti. Beidzot tie ir jāapvieno, lai nodrošinātu savstarpēji saderīgu, papildinošu un saskaņotu politiku, tomēr saskaņā ar IVMS tas var ilgt līdz 2050. gadam²⁵.

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”) (OV L 243, 9.7.2021., 1.–17. lpp.).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ *REPowerEU*: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_lv.

¹⁹ ES plāns “Energoatpūlība”, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Regula (ES) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ IVMS ir noteikts atskaites punkts visām ES pārvadājumu ārējām izmaksām, kas pārvadājumu lietotājiem jāsedz vēlākais līdz 2050. gadam.

Lai gan tiesību aktos, kas attiecas uz atsevišķiem pārvadājumu veidiem, pastāv dažādi pārredzamības un ziņošanas pienākumi, starpmodālā ziņošana vai informācijas apmaiņa (kas attiecas uz intermodālajiem pārvadājumiem) lielā mērā nav aptverta. Turklāt intermodālo pārvadājumu pievienotā vērtība un pievilcība ir atkarīga no atsevišķu pārvadājumu veidu snieguma un pieejamās infrastruktūras jaudas. Tāpēc šī iniciatīva ir izstrādāta ciešā sasaistē ar citiem pārvadājumu tiesību aktiem un leģislatīvo aktu priekšlikumiem, tajā skaitā tiem, kas iekļauti dokumentu kopumā par pārvadājumu zaļināšanu, kurā ietverta šī iniciatīva.

Tai ir ciešas saiknes arī ar citām šā dokumentu kopuma daļām, jo īpaši iniciatīvu, kuras mērķis ir palielināt dzelzceļa pārvadājumu īpatsvaru starptautiskajos pārvadājumos²⁶, un Masas un gabarītu direktīvas pārskatīšanu²⁷ attiecībā uz autopārvadājumiem, kas abi ir svarīgi, lai intermodālo pārvadājumu gadījumā likvidētu dažādiem pārvadājumu veidiem raksturīgus šķēršļus.

Turklāt jaunais kopīgais ES regulējums SEG emisiju uzskaitē transportā un loģistikā (*CEEU*) un Kravu pārvadājumu elektroniskās informācijas regula (*eFTI*)²⁸ rada tehnisko pamatu pārskatītās KPD īstenošanai.

Pārskatīšana atbilst arī nesen pieņemtajam *NAIADES* paziņojumam²⁹, kurā pausts aicinājums par iekšējo ūdensceļu plašāku integrēšanu modernā Eiropas intermodālo pārvadājumu sistēmā.

Turklāt intermodālo un multimodālo pārvadājumu izmantošanas priekšnosacījums ir atbilstošas un pietiekami jaudīgas infrastruktūras pieejamība. Nesenais pētījums par pārkraušanas tehnoloģijām³⁰ parādīja, ka *TEN-T* tīklā ir trūkumi attiecībā uz intermodālajiem pārvadājumiem un ka dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu gadījumā pašreizējā pārkraušanas jauda nav pietiekama. Jautājums par termināļu jaudu tika izskatīts Komisijas priekšlikumā par *TEN-T* regulas pārskatīšanu³¹, kurā pirmo reizi ir iekļauts dalībvalstu pienākums, pamatojoties uz speciālu analīzi un rīcības plānu, nodrošināt pietiekamu multimodālo kravu termināļu jaudu. Sagaidāms, ka nākamajā desmitgadē šie pasākumi intermodālajiem pārvadājumiem nodrošinās labāku infrastruktūras jaudu.

Šajā direktīvā noteiktie pienākumi neskar attiecīgo valsts atbalsta noteikumu piemērošanu. Šajā direktīvā tiks definēti kritēriji to pārvadājumu kategorijai, kam ir vislielākais potenciāls samazināt pārvadājumu ārējās izmaksas, un izvirzīti politikas mērķi šīs pārvadājumu apakšgrupas veicināšanai. Dalībvalstis var apsvērt iespēju cita starpā ieviest valsts atbalsta pasākumus, kas ļauj sasniegt grozītās KPD politikas mērķus. Tas vien, ka valstu politikas satvaros ir iekļauti pasākumi, kas pieņemti, pamatojoties uz šo direktīvu, neatbrīvo tās no saderības novērtējuma, kas ir Komisijas ekskluzīvā kompetencē.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_lv.

²⁷ Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59.–75. lpp.). Tā ļauj intermodālajos pārvadājumos, tajā skaitā kombinēto pārvadājumu autoceļu posmos, izmantot smagākus un garākus ceļu transportlīdzekļus.

²⁸ Regula (ES) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Intermodālo pārvadājumu pārkraušanas tehnoloģiju un to izmaksu salīdzinošā analīze, *PWC, KombiConsult* 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en.

³¹ COM(2021) 812 final.

Šis priekšlikums atbilst arī galīgajiem priekšlikumiem, kas izteikti Konferencē par Eiropas nākotni, jo īpaši 3. priekšlikumam par klimata pārmaiņām, enerģētiku un transportu, kurā tiek prasīts cīnīties pret klimata pārmaiņām un ievērot globālos klimata mērķus.

Visbeidzot jāpiebilst, ka dažas ieinteresētās personas norāda uz saikni starp KPD un kabotāžas autopārvadājumiem. Runājot par ārvalstu pārvadātāju izmantošanu, kā paredzēts KPD 4. pantā, joprojām ir būtiski un svarīgi arī turpmāk nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret starptautiskajiem kombinētajiem pārvadājumiem un starptautiskajiem autopārvadājumiem. Pārskatot 2020. gadā Regulu (ES) 1072/2009³², likumdevēji paredzēja atkāpi no KPD 4. panta (bet tikai gadījumā, ja to izmanto ļaunprātīgi), vienlaikus atkārtoti apstiprinot, ka 4. pants ir bijis lietderīgs un paliek spēkā³³.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) VI sadaļā (90.–100. pantā) ir noteikta ES prerogatīva paredzēt noteikumus kopējai transporta politikai. LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzēts, ka ES kompetencē ir noteikt transporta jomā pasākumus, kas pastiprina transporta drošību, savukārt LESD 91. panta 1. punkta d) apakšpunktā paredzēta tāda pati kompetence, kas skar “citus attiecīgus noteikumus”.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

Problēmas ES dimensija

Saskaņā ar subsidiaritātes principu jomās, kas neietilpst tās ekskluzīvā kompetencē, ES var rīkoties tikai tādā gadījumā, ja un ciktāl dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt ierosinātās darbības mērķus. Pārvadājumu ārējās izmaksas, jo īpaši tās, kas saistītas ar klimata pārmaiņām, ir pārrobežu problēmas, kuras nevar atrisināt, rīkojoties tikai valsts vai vietējā līmenī. Aktuālā vajadzība samazināt SEG emisijas, ko rada kravu pārvadājumi, vienlīdz attiecas uz pārrobežu un iekšzemes pārvadājumiem. Tādējādi konstatētā problēma ir jārisina ES līmenī, jo tai piemīt pārrobežu dimensija.

ES līmeņa rīcība, kas rada pievienoto vērtību

Iniciatīvas mērķis, izmantojot atbalsta pasākumus, kuru pamatā ir kopīgi atbilstības nosacījumi, ir veicināt intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu visā ES, no kuriem 81 % notiek starp dalībvalstīm. No politikas un iekšējā tirgus perspektīvas ir svarīgi nodrošināt, lai paredzētie ieguvumi būtu salīdzināmi piemērojami visā ES. Ņemot vērā pašreizējās KPD ierobežotību, atsevišķas dalībvalstis intermodālajiem pārvadājumiem izstrādāja diferencētu atbalstu gan nesaskaņota regulatīvā atbalsta veidā, gan atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem. Noteiktos gadījumos informācija par šo atbalsta pasākumu pieejamību var nebūt vienlīdz pieejama visiem operatoriem, jo īpaši pārrobežu pārvadājumu gadījumā. Atsevišķi operatori, iespējams, ir ieguvuši konkurences priekšrocības ar ietekmi ārpus savas valsts robežām. ES rīcības mērķis ir palīdzēt radīt salīdzināmu attieksmi pret operatoriem visā ES, vienkāršot administratīvās procedūras nozarei, dalībvalstīm un Komisijai un uzlabot iekšējā tirgus darbību. To nevar panākt, pieņemot tiesību aktus tikai dalībvalstu līmenī.

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 1055/2020 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē (*OV L 249, 31.7.2020., 17.–32. lpp.*).

³³ Dažas dalībvalstis Tiesā ir iesniegušas prasības atcelt šo noteikumu (C-542/20, Lietuva pret Parlamentu un Padomi, C-545/20, Bulgārija pret Parlamentu un Padomi, C-547/20, Rumānija pret Parlamentu un Padomi un C-554/20, Polija pret Parlamentu un Padomi).

- **Proporcionalitāte**

Izvēle attiecībā uz relevantajiem politikas pasākumiem un politikas risinājumu, kas veido šīs iniciatīvas struktūru, tika izdarīta, pienācīgi ņemot vērā proporcionalitātes principu, tādējādi panākot pēc iespējas līdzsvarotāku pieeju. Lai gan priekšlikums uzliek dalībvalstīm pienākumu sniegt atbalstu noteiktiem intermodālo pārvadājumu veidiem, ietekmes novērtējums parādīja, ka, lai sasniegtu mērķi, ar politikas risinājumu, kas ietver tikai dalībvalstu brīvprātīgu atbalstu, nepietiks. Izvēlētais politikas risinājums nodrošina pietiekamu modālo pārvirzi par saprātīgām izmaksām.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Instrumenta izvēle, spēkā esošās direktīvas grozījumi ļauj apmierinoši sasniegt mērķi par intermodālo pārvadājumu konkurētspējas uzlabošanu, vienlaikus nodrošinot subsidiaritātes principu ievērošanu. Lai nodrošinātu atbalstu, dalībvalstis, izmantojot atbilstošākos atbalsta pasākumus, varēs brīvi izveidot savu attiecīgo politikas satvaru.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

KPD izvērtējums³⁴ tika veikts 2014.–2016. gadā, un tajā secināts, ka direktīva joprojām ir atbilstošs instruments, kas atbalsta kravu pārvadājumus, kuros tiek izmantota dažādu pārvadājumu veidu kombinācija. Tika lēsts, ka pāreja no autopārvadājumiem uz intermodālajiem pārvadājumiem 2011. gadā ir radījusi ārējo izmaksu ikgadējo ietaupījumu gandrīz 2,1 miljarda EUR apmērā. Lai gan ne visus šos ietaupījumus var attiecināt uz KPD, tika konstatēts, ka bez ES rīcības pārrobežu kombinēto pārvadājumu pakalpojumi varētu būt saskārušies ar šķēršļiem dažādu tiesisko sistēmu dēļ, padarot kombinētos pārvadājumus pakalpojumus mazāk pievilcīgus un, iespējams, neizpildāmus.

Tomēr vairāki KPD noteikumi, piemēram, prasība izmantot papīra dokumentus, ir novecojuši, jo tie atspoguļo tirgus situāciju 1992. gadā. Citi direktīvas noteikumi ir atšķirīgi transponēti un īstenoti dalībvalstu līmenī, tādējādi ikdienā radot nozarei praktiskas problēmas, un tāpēc šādi noteikumi nav pilnībā iedarbīgi. Turklāt ekonomiskā atbalsta pasākumi ir ļoti ierobežoti, un tāpēc tiem nav būtiskas ietekmes uz intermodālo pārvadājumu konkurētspēju. Sabiedriskajā apspriešanās gan nozares pārstāvji, gan valsts pārvaldes iestādes norādīja, ka politikas pasākumi ir samērīgi politikas mērķu sasniegšanai.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Visā ietekmes novērtējuma procesā Komisija aktīvi sadarbojās ar ieinteresētajām personām un rīkoja visaptverošas apspriešanās.

2021. un 2022. gadā notika apspriešanās pasākumi, tajā skaitā sākotnējā ietekmes novērtējuma (SIN) publicēšana 2021. gada augustā un mērķorientētā apspriešanās, kas noslēdzās 2022. gada augustā.

Apspriešanās pasākumiem bija šādi mērķi:

- savākt informāciju un ieinteresēto personu viedokļus par galvenajām problēmām un attiecīgajiem cēloņiem, ar šīm problēmām saistīto konkrēto politikas mērķu definēšanu un to politikas pasākumu apzināšanu, definēšanu un pārbaudi, kurus varētu ņemt vērā ietekmes novērtējumā,

³⁴ SWD(2016) 140 final.

- apkopot informāciju un viedokļus par politikas pasākumu un risinājumu iespējamo ietekmi.

Sākotnējā atsauksmju sniegšanas mehānisma ietvaros ieinteresētajām personām no 2021. gada 19. augusta līdz 16. septembrim bija iespēja sniegt atsauksmes par SIN. Kopumā tika saņemtas 62 atsevišķas atbildes.

Pēc tam no 2022. gada 7. marta līdz 30. maijam vietnē “Izsakiet viedokli” bija pieejama atklāta sabiedriskā apspriešana. Kopumā no dažādām ieinteresētajām personām tika saņemta 101 atbilde. Dažas ieinteresētās personas iesniedza arī nostājas dokumentus kopā ar atbildēm uz apspriešanā uzdotajiem jautājumiem.

Visbeidzot tika īstenoti šādi mērķorientēti apspriešanās pasākumi:

- mērķorientēta internetaptauja, kuras mērķis ir apstiprināt problēmas definēšanu un politikas risinājumu mērķus, iegūt ziņas, kas ļauj sīkāk definēt politikas pasākumus/risinājumus, un nodrošināt datus, kas nepieciešami, lai pamatotu pasākumu ietekmes un paredzamo izmaksu novērtējumu. Aptauja norisinājās no 2022. gada 16. maija līdz 24. jūnijam, un tajā tika saņemtas 59 atbildes,
- mērķorientētas intervijas ar 29 ieinteresētajām personām, kas veiktas laikposmā no 2022. gada maija līdz augustam (tajā skaitā trīs izpētes intervijas, kas veiktas 2022. gada februārī),
- viena ieinteresēto personu ekspertu sanāksme ar nozares pārstāvjiem, kas notika 2022. gada 25. oktobrī. Tajā piedalījās 60 dalībnieki, kas pārstāvēja 55 organizācijas.

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām atklāja, ka ieinteresēto personu vidū valda liela vienprātība par to, ka iniciatīvas problēmas un mērķi ir būtiski intermodālo pārvadājumu attīstībai.

SIN apspriešanās un atklātajā sabiedriskajā apspriešanās problēma tika risināta augstākā līmenī, un pēc tam aptaujā un intervijās tika izmantota detalizētāka un sistemātiskāka pieeja, kas ļāva precizēt problēmu un ar to saistīto KPD pārskatīšanas mērķi. Kopīgā tēma atsauksmēs par SIN bija skaidrības trūkums saistībā ar pašreizējās KPD definīciju, savukārt citās tika ierosināts, lai KPD papildus autopārvadājumiem un dzelzceļa pārvadājumiem vairāk koncentrētos uz iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumiem.

Runājot par problēmas definēšanu, apspriešana parādīja, ka visu ieinteresēto personu vidū vērojama diezgan plaša vienprātība par to, ka tad, kad atbalsts netiek sniegts, intermodālie pārvadājumi ES tikai atsevišķās situācijās spēj konkurēt ar autopārvadājumiem (63 no 95, 66 %). Termināļu operatori bija vēl pesimistiskāki, jo trīs no pieciem operatoriem uzskatīja, ka intermodālie pārvadājumi, ja vien netiek atbalstīti, nekad vai gandrīz nekad nespēj konkurēt ar autopārvadājumiem. Vairums nozares ieinteresēto personu grupu — izņemot kravu pārvadājumu organizētājus (piemēram, galvenokārt autopārvadājumos iesaistītos loģistikas operatorus, kravu ekspeditorus), kuri šajā ziņā kopumā bija skeptiskāki, — bija vienprātīgi, ka cenu konkurētspējas trūkums ir šķērslis intermodālo pārvadājumu attīstībai.

Respondenti identificēja sešus faktorus, kas ietekmē intermodālo pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar autotransportu. Visbiežāk minētie faktori bija pārkraušanas izmaksas (87 no 94, 93 %) un piemērotu termināļu trūkums tuvākajā apkārtnē (85 no 95, 89 %). Runājot par abiem šiem faktoriem, vismaz 75 % respondentu no katra ieinteresēto personu veida un nozares apakš kategorijas piekrita, ka tie ir būtiski. 80 % respondentu par būtiskiem uzskatīja vēl četrus faktorus, t. i.: to, ka pārvadājumu “no durvīm līdz durvīm” gadījumā autopārvadājumi ir lētāki nekā intermodālie pārvadājumi (78 no 94, 83 %), ieradumu izmantot tikai autotransportu (78 no 94, 83 %), to, ka tuvākajā apkārtnē esošie termināļi nepiedāvā

piemērotus pakalpojumus (76 no 95, 80 %), un kavēšanos / ilgāku tranzīta laiku salīdzinājumā ar autopārvadājumiem (73 no 92, 79 %). Vismaz puse respondentu no katra ieinteresēto personu veida un nozares apakškategorijas uzskatīja, ka katrs no šiem faktoriem ir būtisks, savukārt pārvadājumu organizatoru vidū tikai trīs no septiņiem uzskatīja, ka tas, ka pārvadājumu “no durvīm līdz durvīm” gadījumā autopārvadājumi ir lētāki nekā intermodālie/multimodālie pārvadājumi, ir būtisks faktors.

80 no 100 respondentiem (80 %) norādīja, ka dažādās dalībvalstīs pastāv atšķirības intermodālo pārvadājumu konkurētspējā un parasti tam par iemeslu ir atšķirības infrastruktūrā un pieejamajos pakalpojumos, kā arī sniegtajā atbalstā.

Kas attiecas uz problēmu cēloņiem, 26 no 49 ieinteresēto personu aptaujas respondentiem piekrita vai pilnībā piekrita tam, ka pašreizējie atbilstības kritēriji ir pārāk šauri, jo aptverti ir tikai pārvadājumi starp dalībvalstīm, kravas vienībām, lai tās būtu atbilstīgas, jābūt minimālā izmērā un uz dažādām pārvadājumu veidu kombinācijām attiecas dažādi atbilstības nosacījumi. Turklāt 24 no 49 aptaujas respondentiem uzskatīja, ka pašreizējie atbilstības kritēriji nav pilnībā atbilstoši, lai veicinātu intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu un eksternalitāšu samazināšanu. 25 no 49 aptaujas respondentiem un 15 no 29 intervētajiem uzskatīja, ka pašreizējā atbilstības definīcija pieļauj dažādas interpretācijas.

18 no 49 aptaujas respondentiem piekrita vai pilnībā piekrita, ka trūkst empīriskā pamata pietiekama atbalsta līmeņa noteikšanai, jo *REFIT* izvērtējumā jau tika secināts, ka KPD trūkst iedarbīgas tirgus pārskata sistēmas, kas ļautu atbalsta pasākumus pielāgot faktiskajai situācijai ES vai dalībvalstu līmenī. 20 no 49 aptaujas respondentiem atbalstīja mērķi uzlabot datus, analīzi un ziņošanu par intermodālo pārvadājumu stāvokli.

Saskaņā ar *REFIT* izvērtējumu KPD noteiktie atbalsta pasākumi kombinēto pārvadājumu relatīvās konkurētspējas paaugstināšanai ir ļoti ierobežoti. 70 no 100 atklātās sabiedriskās apspriešanas respondentiem piekrīt, ka tā ir problēma, un 19 no 49 respondentiem, kas piedalījās ieinteresēto personu aptaujā, piekrita vai pilnībā piekrita tam, ka nepietiekamie, nelietderīgie un neefektīvie atbalsta pasākumi ir problēma.

IVMS ir konstatēts tas, ka, lai vienkāršotu sarežģītos regulatīvos, administratīvos un darījumdarbības pasākumus, ir jāuzlabo multimodālo datu apmaiņa un viedā satiksmes pārvaldība. Operatori izmanto atšķirīgas sistēmas ar dažādām saskarnēm, datu kopu prasībām un semantiku. 13 no 49 respondentiem, kas piedalījās ieinteresēto personu aptaujā, piekrita, ka pastāv savstarpējas izmantojamības trūkums un ka dažādu datu kopīgošanas sistēmu sadrumstalotība ir svarīga, ierobežojumus radoša problēma. Runājot par termināļu darbības neefektivitāti, 37 no 100 atklātās sabiedriskās apspriešanas respondentiem uzskatīja, ka termināļu pakalpojumu zemā kvalitāte ir faktors, kas mazina intermodālo pārvadājumu konkurētspēju.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai atbalstītu ietekmes novērtējumu, kas ir priekšlikuma pamatā, ārējs līgumslēdzējs veica pētījumu (2021. gada decembris–2023. gada jūnijs). Tajā sniegts vērtīgs ieskats, jo īpaši par politikas risinājumu izstrādi, paredzamās ietekmes novērtēšanu un tieši ietekmēto ieinteresēto personu viedokļu apkopošanu.

- **Ietekmes novērtējums**

Šajā priekšlikumā iekļautie politikas pasākumi pamatojas uz ietekmes novērtējuma rezultātiem. Ietekmes novērtējuma ziņojums [SWD(2023)351] sākotnēji saņēma negatīvu Komisijas Regulējuma kontroles padomes atzinumu [SEC(2023)373]. Pēc tam to padomei iesniedza atkārtoti, un tas saņēma pozitīvu atzinumu ar atrunām. No padomes saņemtie

ieteikumi ir ņemti vērā, un ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā sniegts kopsavilkums par to, kā tas tika darīts.

Ietekmes novērtējumā izvirzīto mērķu sasniegšanai tika apsvērti pieci politikas risinājumi. Visos minētajos piecos risinājumos aplūko šādus jautājumus:

- plašāka pārvadājumu klāsta aptveršana atbilstīgi iedarbīgiem atbilstības nosacījumiem,
- konkurētspējas palielināšana ar atbalsta satvara palīdzību,
- pārredzamība, sadarbība un vienkāršošana attiecībā uz ienākšanu tirgū,
- ziņošanas un informācijas uzlabošana par tirgus darbību.

A politikas risinājums ir risinājums ar vismazāko iejaukšanos ES līmenī. Tas attiecas uz visiem ES iekšējiem intermodālajiem pārvadājumiem. Atbilstība tiktu balstīta uz vairākām eksternalitātēm, kas prasa ietaupījumus vismaz 40 % apmērā no ārējām izmaksām, izmantojot metodiku, kas izstrādāta, pamatojoties uz vienības vērtībām, kas iekļautas pārvadājumu ārējo izmaksu rokasgrāmatā³⁵. Norādes par aprēķiniem tiktu sniegtas īstenošanas aktā³⁶. Atbilstības pierādīšanai iesniedzamie dati tiktu pārskatīti un piesaistīti *eFTI* platformām³⁷. Pašreizējais Komisijas pienākums ziņot divas reizes gadā tiktu aizstāts ar aicinājumu dalībvalstīm veikt ilgtspējīgu pārvadājumu veidu regulāru analīzi un stratēģisku plānošanu, lai varētu izvēlēties atbilstošu atbalstu. Lai gan A politikas risinājums neuzliek dalībvalstīm pienākumu sniegt atbalstu, tas nodrošina instrumentu kopumu ar iepriekš noteiktiem atbalsta instrumentiem, no kuriem var izvēlēties. Attiecībā uz termināļu pārredzamību un sadarbību ar īstenošanas aktu tiktu ieviesti kopīgi termināļu pārredzamības noteikumi.

B politikas risinājums ir risinājums, kas apvieno pienākumus ES līmenī ar elastību, kura ļauj ņemt vērā konkrētas valstu situācijas. Tas uzliek dalībvalstīm pienākumu atbalstīt intermodālos pārvadājumus, taču, lai risinātu valstu pārvadājumu sistēmu problēmas, ļauj tām brīvi izvēlēties kādu no dažādajiem atbalsta instrumentiem, kas uzskaitīti instrumentu kopumā. Šis politikas risinājums ir iedalīts trīs apakšrisinājumos ar atšķirīgu tvērumu un atbilstības nosacījumiem. B1 politikas risinājums un B2a politikas risinājums attiecas uz visiem ES iekšējiem intermodālajiem pārvadājumiem, savukārt B2b politikas risinājums attiecas tikai uz ES iekšējiem pārrobežu pārvadājumiem. B1 politikas risinājumā atbilstība ir balstīta uz SEG aiztaupījumiem ar 25 % sliekšni, kas aprēķināts, izmantojot kopīgo ES regulējumu SEG emisiju uzskaitē transportā un loģistikā (ES priekšlikums "*CountEmissions*"). B2a un B2b politikas risinājumā atbilstība tiek balstīta uz vairākām eksternalitātēm ar nepieciešamo ietaupījuma sliekšni 40 % apmērā, kā tas ir A risinājumā. Visos B politikas risinājuma apakšrisinājumos dati, kas jāsniedz, lai pierādītu atbilstību, tiktu pārskatīti un piesaistīti *eFTI* platformām. Attiecībā uz tirgus analīzi un ziņošanu visi B politikas risinājuma apakšrisinājumi pamatotos uz pašreizējo Komisijas pienākumu ik pēc 5 gadiem, izmantojot dalībvalstu palīdzību un speciālus tirgus analīzes pētījumus, sagatavot ziņojumus. Visos B politikas risinājuma apakšrisinājumos dalībvalstīm būtu jāsniedz vispārējs izmaksu samazinājums, kā arī jāpalielina tehnoloģiskie uzlabojumi, vienlaikus, lai noteiktajās robežās pielāgotu savu atbalstu valsts apstākļiem, tām būtu ļauts izvēlēties no instrumentu kopuma. Turklāt dalībvalstis tiek aicinātas atvieglot jaunu intermodālo

³⁵ *CE Delft* (2019).

³⁶ Lai nodrošinātu pārvadājumu pietiekami precīzu salīdzināšanu, būtu jāturpina regulāri atjaunināt rokasgrāmatu, ņemot vērā jaunākos zinātniskos pierādījumus. Turklāt ar plānoto *CEEU* ir jānodrošina konsekvence un papildināmība.

³⁷ Saskaņā ar Regulu (ES) 2020/1056 izveidotās platformas elektroniskai datu apmaiņai starp uzņēmumiem un iestādēm (*B2A*).

pārvaldājumu maršrutu uzsākšanu. Visi B politikas risinājuma apakšrisinājumi ietvertu regulatīvu ieguvumu, saskaņā ar kuru atbilstošo pārvaldājumu autoceļu posmus atbrīvotu no valsts braukšanas aizlieguma. Attiecībā uz termināļu pārredzamību un sadarbību pasākumi ir tādi paši kā A politikas risinājumā.

C politikas risinājums nodrošina spēcīgāko ES līmeņa ieviešanu. Tas attiecas uz visiem ES iekšējiem pārvaldājumiem. Atbilstība ir tāda pati kā A politikas risinājumam un B2 politikas risinājuma apakšrisinājumiem un tiek balstīta uz vairākām eksternalitātēm ar sliekšni 40 % apmērā. Tāpat kā citos risinājumos, atbilstības pierādīšanai iesniedzamie dati tiktu pārskatīti un piesaistīti *eFTI* platformām. Komisijas pienākums sniegt ziņojumus divas reizes gadā tiktu aizstāts ar dalībvalstu pienākumu veikt regulāru analīzi un stratēģisko plānošanu, kas attiecas uz visu pārvaldājumu sistēmu un ietver starpmožu analīzi. Atbalsta instrumentu gadījumā tas uzliek dalībvalstīm pienākumu sniegt saskaņotu atbalstu, kas palīdz samazināt izmaksas (daļai) atbilstošo pārvaldājumu, kuri notiek to teritorijā, tādā līmenī, kas veicina intermodālo pārvaldājumu apjoma pieaugumu. Šis atbalsta līmenis ir novērtēts kā 10 % no kopējām nosūtītāja izmaksām pārvaldājumos “no durvīm līdz durvīm”. Turklāt šis politikas risinājums ietvertu saskaņotu regulatīvo ieguvumu, saskaņā ar kuru atbilstošo pārvaldājumu autoceļu posmus atbrīvotu no valsts braukšanas aizlieguma. C politikas risinājums prasītu arī definētas datu kopas izveidi un uzliktu pienākumu izmantot kopīgas datu kopas un datu apmaiņas protokolus. Pasākumi termināļu pārredzamības nodrošināšanai ir tādi paši kā A un B politikas risinājumā.

Pamatojoties uz novērtējumu, B2a politikas risinājums ir atzīts par vēlamu risinājumu. Tas ļauj sasniegt mērķi, nodrošinot vislielāko modālo pārvirzi un ātrāko izmaksu ietaupījumus ar labu izmaksu un ieguvumu attiecību, vienlaikus garantējot arī saskaņotību un proporcionalitātes un subsidiaritātes principa ievērošanu.

Paredzams, ka vēlamais risinājums nodrošinās ievērojamus regulāro administratīvo izmaksu ietaupījumus uzņēmumiem, kas darbojas intermodālo pārvaldājumu nozarē. Tiek lēsts, ka elektronisko datu un *eFTI* platformu izmantošanas dēļ regulāro izmaksu ietaupījumi operatoriem, kas nodarbojas ar intermodālajiem pārvaldājumiem, būtu 430 miljoni EUR gadā. Tajā pašā laikā termināļiem rastos administratīvās izmaksas saistībā ar to tīmekļvietnē publicējamās informācijas atjaunināšanu. Tiek lēsts, ka 2025.–2035. gadā visu termināļu regulārās gada vidējās izmaksas būtu aptuveni 6100 EUR. Administratīvo izmaksu ietaupījumi ievērojami pārsniedz šīs nelielās izmaksas, un tiek lēsts, ka uzņēmumu administratīvo izmaksu neto ietaupījumi varētu būt 430 miljoni EUR gadā.

Lai nodrošinātu labāku subsidiaritātes principa ievērošanu, papildus ietekmes novērtējuma rezultātam dalībvalstīm ir atstāta pilnīga rīcības brīvība izvēlēties pasākumu veidu, ko tās īstenotu, tomēr tām jānodrošina 10 % izmaksu samazināšanas mērķrādītājs. Lai nodrošinātu pamatotos lēmumus un mērķrādītāju sasniegšanu, vēlamais risinājums ietver pienākumu katrai dalībvalstij izvērtēt savus pašreizējos un iespējamos pasākumus un visus pasākumus konsolidēt vienotā valsts politikas satvarā. Tas ir līdzīgs, bet mazāk stingrs nekā pienākums analizēt starpmožu stratēģijas atbilstīgi C politikas risinājumam. Tiek lēsts, ka tam būtu neliela ietekme uz izmaksām (vienreizējas papildizmaksas gandrīz 1,1 miliona EUR apmērā plus regulāras izmaksas 1,6 miljonu EUR apmērā katrus 5 gadus). Šīs izmaiņas būtiski neietekmē risinājumu sarīdīšanu un vēlamā politikas risinājuma izvēli.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums ir saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums laikposmā no 2025. gada līdz 2050. gadam palielina Savienības budžeta neto izmaksas par 2 miljoniem EUR. Priekšlikuma ietekme uz budžetu sīkāk ir aprakstīta šim priekšlikumam pievienotajā tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā.

Ietekme uz budžetu, kas pārsniedz pašreizējā daudzgadu finanšu shēmā (DFS) noteikto, ir aprakstīta indikatīva pārskata veidā, neskarot turpmāko vienošanos par DFS.

5. CITI ELEMENTI

• **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Dalībvalstīm ir jāpieņem un jāpublicē valsts politikas satvars (VPS), apkopojot pašreizējos un jaunus pasākumus, kas ietekmē intermodālos pārvadājumus, vēlākais divus gadus pēc šā grozījuma stāšanās spēkā, un pēc tam reizi piecos gados jānovērtē sava VPS ietekme. Tām jāinformē Komisija par VPS un tā izvērtējuma rezultātiem.

Komisija sekos līdzi šā priekšlikuma īstenošanai, rezultātiem un ietekmei, izmantojot ziņošanas pienākumus, kas noteikti saskaņā ar šo priekšlikumu. Vienu gadu līdz direktīvas piemērošanai tā noteiks sākotnējo situāciju tirgū, bet pēc tam piecus gadus pēc direktīvas piemērošanas un tad ik pēc katriem pieciem gadiem sagatavos ziņojumu par intermodālo pārvadājumu ekonomisko attīstību ES. Vajadzīgo informāciju tai palīdzēs savākt dalībvalstis un no *eFTI* platformām apkopotie dati. Ziņojumos jo īpaši tiks aplūkots intermodālo pārvadājumu apjoms ES, galvenie intermodālo pārvadājumu koridori, galvenie šķēršļi intermodālo pārvadājumu plašākai izmantošanai, intermodālo pārvadājumu konkurētspēja salīdzinājumā ar autopārvadājumiem (tajā skaitā tiks analizēts atbalsts, ko dalībvalstis paredzējušas savos VPS) un termināļu jaudas attīstība.

Vēlākais pēc 10 gadiem Komisija izvērtēs, vai ir lietderīgi turpināt šajā direktīvā paredzēto atbalsta režīmu.

• **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Lai atspoguļotu paplašināto tvērumu, ir koriģēts direktīvas nosaukums, svītrojot frāzi “starp dalībvalstīm” un aizstājot “kombinētos pārvadājumus” ar “intermodāliem pārvadājumiem”.

Ar grozījumu direktīvas 1. pantu Direktīvā 92/106/EEK paredz šādus grozījumus:

- *ar šīs direktīvas 1. pantu nosaka KPD tvērumu, paredzot nosacījumus, kas jāievēro, lai kvalificētos “kombinēto pārvadājumu” atbalsta satvaram. Lai nodrošinātu skaidrību, pārskatītajā direktīvā iekļauj divus pantus, kuros aprakstīts tvērums (1.a pants) un sniegta definīcijas (1.b pants) un kuriem seko jauns 1.c pants, ar ko paredz jaunus nosacījumus, lai pārvadājumus varētu kvalificēt kā “kombinētos pārvadājumus”,*
- *direktīvas 2. pantu aizstāj ar atjauninātu formulējumu, lai izslēgtu lieko 1993. gada termiņu,*
- *direktīvas 3. pantu aizstāj ar atjauninātiem atbilstības pierādījuma nosacījumiem,*
- *iekļauj 3.a pantu, ar ko nosaka dalībvalstīm pienākumu pieņemt, publicēt, īstenot un izvērtēt valsts politikas satvaru intermodālo pārvadājumu atbalstam,*
- *direktīvas 5. pantu aizstāj ar atjauninātu formulējumu par Komisijas ziņošanu,*
- *direktīvas 6. panta 1. punktu aizstāj ar atjauninātu formulējumu, lai nodrošinātu atbilstību valsts atbalsta noteikumiem,*

- *direktīvas 7. pantu svītrot,*
- *direktīvas 9. pantu aizstāj ar jaunu formulējumu, lai atjauninātu novecojušas atsaucē un vienkāršotu valodu,*
- *iekļauj 9.a pantu, ar ko nosaka pienākumu atbrīvot kombinēto pārvadājumu autoceļu posmus no valsts brīvdienās un svētku dienās noteiktajiem braukšanas aizliegumiem,*
- *iekļauj 9.b pantu, ar ko nosaka pārredzamības prasības intermodālo kravas pārvadājumu termināļiem,*
- *iekļauj 9.c pantu, ar ko paredz nosacījumus, ar kuriem atbilstīgi šai direktīvai piešķir deleģētās pilnvaras Komisijai,*
- *iekļauj 9.d pantu, ar ko paredz komiteju procedūru, saskaņā ar kuru Komisija īsteno pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus,*
- *direktīvas 10. pantu svītrot,*
- *iekļauj pielikumu, kurā sniegts orientējošs 3.a pantā minēto atbalsta pasākumu saraksts.*

Ar grozījumu direktīvas 2. pantu groza Regulu (ES) 2020/1056, lai ieviestu pienākumu eFTI platformām nodrošināt funkcionalitāti ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanai un par kombinēto pārvadājumu gada apjomiem apkopoto datu ģenerēšanai.

Ar grozījumu direktīvas 3. pantu nosaka transponēšanas un atliktās īstenošanas pienākumu.

Ar grozījumu direktīvas 4. pantu nosaka šīs direktīvas spēkā stāšanās un piemērošanas datumu.

Ar grozījumu direktīvas 5. pantu nosaka adresātus.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1119³ mērķis ir līdz 2030. gadam visas Savienības ekonomikas mērogā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni un līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Transporta nozarē šis mērķis nozīmē līdz 2050. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 90 %. Turklāt, lai samazinātu atkarību no fosilajām degvielām, Savienībai ir arī jāuzlabo energoefektivitāte, kā uzsvērts paketē "REPowerEU"⁴, un jāpāriet uz tīrāku transportu nolūkā samazināt gaisa un trokšņa piesārņojumu, kā paredzēts Nulles piesārņojuma rīcības plānā⁵.
- (2) Intermodālie pārvadājumi apvieno dzelzceļa un ūdensceļu transporta vidiskā snieguma un energoefektivitātes priekšrocības ar autotransporta pieejamību un elastību, un tādējādi tiem ir svarīga nozīme dzelzceļa un ūdensceļu transporta plašākā izmantošanā kravu pārvadājumiem. Tie arī ļauj efektīvāk sadalīt pārvadājumu apjomus starp transporta veidiem un rezultatīvāk risināt problēmas, kas saistītas ar tām autotransporta ārējām izmaksām, kuras ir grūti pilnībā internalizēt, jo īpaši

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Plāns "REPowerEU"" (COM(2022) 230 final).

⁵ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem. ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns" (COM(2021) 400 final).

tādām kā sastrēgumi un negadījumi. Tomēr pārvadājumu cenas pašlaik vēl neatspoguļo dažādu transporta veidu radītās negatīvās ietekmes pilnu apmēru, un tas traucē faktiski samazināt šo ārējo izmaksu ietekmi, plašāk izmantojot ilgtspējīgākas kravu pārvadājumu iespējas.

- (3) Padomes Direktīva 92/106/EEK⁶ izveidoja satvaru, kura mērķis ir veicināt intermodālo pārvadājumu un jo īpaši kombinēto pārvadājumu attīstību. Tā atbalsta intermodālos pārvadājumus, kuri konkurē ar unimodāliem autopārvadājumiem, un ir galvenais Savienības tiesību akts, kas stimulē kravu pārvirzi no autotransporta uz transporta veidiem, kuri rada mazākas emisijas, piemēram, iekšzemes ūdensceļu transportu, tuvsatiksmes kuģošanu un dzelzceļu. Lai gan Direktīva 92/106/EEK palīdzēja veidot Savienības politiku modālās pārvirzes jomā, tās ierobežotais tvērums, nepietiekamais atbalsts un īstenošanas nepilnības mazināja tās rezultativitāti. Tāpēc ir jānodrošina, lai Savienībā intermodālie pārvadājumi, kas samazina ārējās izmaksas, būdami videi nekaitīgāki, drošāki, energoefektīvāki un radot mazākus sastrēgumus nekā autotransports, spētu ieinteresēt kravu nosūtītājus.
- (4) Tikai tādi intermodālie pārvadājumi, kuriem ir komerciāli dzīvotspējīga unimodāla autopārvadājumu alternatīva, ļauj ietaupīt ārējās izmaksas. Intermodālajiem pārvadājumiem starp salām un kontinentālo daļu nav alternatīvu autopārvadājumu, tomēr ārējo izmaksu ietaupījumus var panākt, izmantojot atšķirīgus maršrutus, kas ietver garākus tuvsatiksmes kuģošanas posmus vai atšķirīgus tuvsatiksmes kuģošanas posmus, kurus iespējams apvienot ar dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumiem.
- (5) Aptuveni viena piektdaļa intermodālo pārvadājumu notiek tikai vienas dalībvalsts teritorijā. Tomēr negatīvā ietekme, jo īpaši siltumnīcefekta gāzu emisijas un sastrēgumi, ko rada autopārvadājumi valstī, pārsniedz dalībvalstu robežas. Tāpēc, lai nodrošinātu vienādu attieksmi pret visiem pārvadājumiem, kas veicina ārējo izmaksu samazināšanu, Savienības līmenī ir jāstimulē gan starptautiskie, gan vienas valsts teritorijā notiekošie intermodālie pārvadājumi, ietverot dažādas transporta veidu kombinācijas.
- (6) Intermodālo pārvadājumu attīstībai ļoti svarīga ir pārkraušanas termināļu pieejamībai. Tomēr šai direktīvai nebūtu jāattiecas uz atbalsta pasākumiem termināļu jaudas palielināšanai, jo tie ir iekļauti *[pievienot atsauci uz pārskatīto TEN-T regulu, par kuru pašlaik notiek likumdevēju sarunas]*.
- (7) Tiesības uz Direktīvā 92/106/EEK paredzētajām priekšrocībām pamatojas uz dažādu pārvadājuma daļu attāluma ierobežojumiem. Šī pieeja “kombinēto pārvadājumu” definēšanai nepietiekami atbalsta mērķi samazināt ārējās izmaksas, jo tā nav pietiekami mērķorientēta. Turklāt tā nevar objektīvi atspoguļot nosacījumus un apstākļus dažādos reģionos un neņem vērā faktiskā pārvadājuma vidiskā snieguma raksturlielumus, tostarp, piemēram, izmantotā transportlīdzekļa un degvielas veidu. Tāpēc sniegtais atbalsts būtu jāpiemēro tikai tādiem intermodālajiem pārvadājumiem, kuri nodrošina pietiekamu ārējo izmaksu ietaupījumu līmeni un ļauj optimizēt transporta tīkla izmantošanu. Lai aptvertu šādus pārvadājumus, būtu jānosaka intermodāla pārvadājuma ārējo izmaksu, tostarp siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju, gaisa piesārņojuma, traumų un nāves gadījumu, trokšņa un sastrēgumu, ietaupījumu

⁶ Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

robežvērtība salīdzinājumā ar komerciāli dzīvotspējīgu alternatīvu unimodālu autopārvadājumu. Šai robežvērtībai būtu jāļauj visām transporta veidu kombinācijām gūt labumu, vienlaikus nodrošinot, ka dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas posmi veido lielāko daļu no intermodālā pārvadājuma. Turklāt, aprēķinot ārējo izmaksu ietaupījumus, jāņem vērā visu intermodālā pārvadājuma neatņemamo daļu ārējās izmaksas, lai varētu veikt taisnīgu salīdzinājumu ar citām transporta iespējām.

- (8) Tādu pārvadājumu gadījumā, kas sākas vai beidzas ārpus Savienības vai sākas un beidzas ārpus Savienības, vai sākas un beidzas Savienībā, bet šķērso trešo valsti, šīs direktīvas darbības jomā būtu jāietver minētā intermodālā pārvadājuma daļa, kuru veic Savienībā, ja attiecīgā pārvadājumu daļa atbilst šajā direktīvā noteiktajiem nosacījumiem, ņemot vērā to, vai tā veicina modālo pārvirzi Savienībā.
- (9) Intermodālie pārvadājumi var ievērojami atšķirties tādos aspektos kā transporta veidu kombinācijas un dažādu darbības daļu skaits, arī dažādu pārvadājuma posmu skaits. Kombinētie pārvadājumi, ko atbalsta saskaņā ar šo direktīvu, varētu ietvert vienu vai divus autotransporta posmus un vienu vai vairākus posmus, kurus veic ar citiem transporta veidiem. Ņemot vērā to, ka neviens no dažādajiem kombinētā pārvadājuma posmiem nenotiktu bez pārējiem posmiem, un ievērojot Tiesas judikatūru, uzskata, ka pārvadājums no nosūtītāja līdz galīgajam saņēmējam ir viens vienots un nedalāms pārvadājums⁷. Tāpēc šķēršļi, kas apgrūtina kādu intermodālā pārvadājuma daļu, apdraudētu visa intermodālā pārvadājuma dzīvotspēju un tādējādi palielinātu unimodālu autopārvadājumu izmantošanu.
- (10) Lai būtu iespējams intermodālajā ķēdē izsekot intermodālās kravas vienības ar mērķi apzināt intermodālos pārvadājumus, kuri var gūt labumu no šajā direktīvā noteiktā atbalsta satvara, ir svarīgi, lai intermodālās kravas vienības, ko izmanto visos šajos pārvadājumos, būtu iezīmētas ar esošiem un plaši izmantotiem identifikācijas un marķēšanas līdzekļiem. Standartizētai identifikācijai būtu arī jāpaātrina intermodālo kravas vienību apstrāde termināļos un jāsekmē intermodālo pārvadājumu plūsma.
- (11) Konteineru pārvadājumos var būt nepieciešams konteineru novietnē paņemt vai nogādāt atpakaļ tukšu konteineru pirms vai pēc tā izmantošanas intermodālajam pārvadājumam. Ja šādi braucieni uz novietni vai no tās tiek veikti ar īpašiem tukšiem konteineriem un uz tiem attiecas intermodālā pārvadājuma līgums vai tā daļa, tie arī būtu jāuzskata par intermodālā pārvadājuma neatņemamu daļu.
- (12) Lai nodrošinātu, ka tikai atbilstīgi intermodālie pārvadājumi gūst labumu no atbalsta satvara, kas izveidots ar šo direktīvu, ir svarīgi spēt pārbaudīt jebkura pārvadājuma atbilstību atbalsta satvara nosacījumiem. Mūsdienīgi digitālie rīki var aprēķināt ārējo izmaksu ietaupījumus un palīdzēt atbilstības pārbaudes veikšanā. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056⁸ ieviestās pārvadājumu digitālo datu platformas (“*eFTI* platformas”) ir piemērots rīks, jo tās izveidotas, lai ietvertu vajadzīgo regulatīvo informāciju, cita starpā ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķinus. Tāpēc visiem pārvadājumiem, kam vēlas gūt labumu no atbalsta satvara, būtu obligāti jāizmanto *eFTI* platforma.

⁷ 1991. gada 7. maija spriedums, Komisija/Itālija (C-45/89, ECR 1991 p. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

- (13) Jāizveido un regulāri jāatjaunina vienota saskaņota aprēķinu metodika, kurā ietvertas ārējo izmaksu atsaucēs vērtības vai šādu atsaucēs vērtību avoti un ņemta vērā zināšanu un pierādījumu bāzes attīstība. Tāpēc ar īstenošanas aktu būtu jāizveido precīza metodika, kas satur aprēķinus saskaņā ar vienības vērtībām, kuras noteiktas Rokasgrāmatas par transporta ārējām izmaksām⁹ jaunākajā versijā.
- (14) Prasītā informācija par pārvadājumu pirms pārvadājuma sākšanas būtu jāreģistrē *eFTI* platformās, un tai būtu stingri jāaprobežojas tikai ar atbilstības pierādījumam vajadzīgajiem datiem un aprēķiniem. Lai neuzliktu administratīvo slogu, valstu kompetentās iestādes nedrīkstētu pieprasīt nekādu papildu informāciju atbilstības pārbaūžu vajadzībām.
- (15) Lai Komisija varētu izpildīt šajā direktīvā noteiktos ziņošanas pienākumus, daži *eFTI* platformās reģistrētie dati par kombinētajiem pārvadājumiem katru gadu būtu jādara pieejami Komisijai apkopotā veidā.
- (16) Intermodālo pārvadājumu izmantošana lielākos attālumos spēj izmaksu ziņā konkurēt ar unimodālajiem autopārvadājumiem, jo citu transporta veidu izmaksas uz vienu vienību parasti ir mazākas. Tomēr vidējos un nelielos attālumos kravu nosūtītāji un pārvadājumu organizatori konkurences spiediena dēļ bieži izvēlas unimodālos autopārvadājumus, jo šādos īsākos attālumos ar transporta izmaksu samazinājumu uz vienu vienību nepietiek, lai kompensētu papildu organizatoriskās un pārkraušanas izmaksas, kas izriet no tā, ka intermodālie pārvadājumi ietver vairākus transporta veidus. Vidējos attālumos šī izmaksu konkurētspējas atšķirība ir vidēji 10 %. Tāpēc nolūkā veicināt intermodālo pārvadājumu apjoma strauju pieaugumu vidējos attālumos dalībvalstīm būtu jākorrigē valsts rīcībpolitika un jāveic vajadzīgie regulatīvie un neregulatīvie pasākumi intermodālo pārvadājumu konkurētspējas uzlabošanai.
- (17) Dažas dalībvalstis īsteno rīcībpolitiku, kuras mērķis ir veicināt intermodālus dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu vai tuvsatiksmes kuģošanas pārvadājumus, lai samazinātu izmaksu atšķirības starp autotransportu un alternatīvām transporta iespējām. Tomēr šī modālā rīcībpolitika ne vienmēr ir salāgota starp transporta veidiem vai starp kaimiņos esošām dalībvalstīm. Turklāt dažās dalībvalstīs atbalsta pasākumu nav. Šīs nekoordinētās pieejas izraisītā sadrumstalotība mazina esošā atbalsta iedarbīgumu un rada nevienlīdzīgus konkurences apstākļus starp transporta veidiem un dalībvalstīm. Tāpēc visām dalībvalstīm būtu jāizveido un jāīsteno valsts politikas satvars, ar ko atbalsta intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu, ņemot vērā katras transporta veidu kombinācijas potenciālu, kā arī visu transporta veidu visaptverošo mījiedarbību. Dalībvalstīm regulāri būtu atkārtoti jānovērtē valsts pasākumu rezultativitāte un relevance.
- (18) Valsts politikas satvarā būtu jāiekļauj dalībvalsts izmantotie esošie un plānotie valsts regulatīvie un neregulatīvie pasākumi, kas ietekmē intermodālo pārvadājumu konkurētspēju, piemēram, regulatīvie atbrīvojumi vai preferenciālie režīmi, maksas, nodokļi un nodevas, tostarp maksa par infrastruktūru, ārējām izmaksām un sastrēgumiem, kā arī maksas, ko piemēro unimodālajiem kravu autopārvadājumiem, un kravu pārvadājumu atbalsta shēmas, ko piemēro atsevišķiem transporta veidiem vai intermodālajiem pārvadājumiem, tostarp tās, ko piemēro unimodālajiem kravu autopārvadājumiem vai konkrētām to daļām. Atbalsta pasākumi būtu vienādi

⁹ "Handbook on the external costs of transport". Eiropas Komisija. Versija 2019–1.1, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, ISBN 978–92–76–18184–2.

jāpiemēro visiem pārvadājumiem, kas atbilst kombinēto pārvadājumu nosacījumiem. Vajadzības gadījumā dalībvalstīm, izmantojot apspriešanos vai kopīgus politikas satvarus, būtu jāsadarbojas ar citām kaimiņos esošām dalībvalstīm. Minēto valsts politikas satvaru koordinācija un to saskaņotība Savienības līmenī būtu jāpapildina ar tirgus analīzi un ziņošanu, ko veic Komisija.

- (19) Lai vidēja attāluma intermodālie pārvadājumi kļūtu izmaksu ziņā konkurētspējīgi ar unimodālajiem autopārvadājumiem un lai motivētu kravu nosūtītājus pārvirzīt savus sūtījumus uz intermodālajiem pārvadājumiem, valstu politikas satvariem būtu jāpalīdz vidējā termiņā panākt vispārēju kumulatīvu samazinājumu par vismaz 10 % no intermodālo pārvadājumu kopējām izmaksām no nosūtītāja līdz saņēmējam. Pasākumi šāda samazinājuma panākšanai var ietvert juridiskas, ekonomiskas, fiskālas vai administratīvas korekcijas un kārtības. Dalībvalstis drīkst izmantot ieņēmumus, kas gūti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/62/EK¹⁰, par labu intermodālajiem pārvadājumiem, uz kuriem attiecas šī direktīva. Saskaņā ar noteikumiem, kas piemērojami konkrētām programmām, atbalstu var finansēt arī no esošajiem Savienības finanšu instrumentiem.
- (20) Turklāt, lai būtu iespējams izmantot intermodālos pārvadājumus, ir svarīgi nodrošināt īpašu atbalstu investīcijām, kas ļauj veikt intermodālo tehnoloģiju nepieciešamo modernizāciju. Šis atbalsts var būt vērsts uz terminālu vai intermodālajos pārvadājumos iesaistīto transporta veidu tehnoloģiskajām vajadzībām.
- (21) Ja starp dažiem termināļiem vai to tuvumā nav citu savienojumu kā vien autoceļi, varētu būt nepieciešams sākumatbalsts jaunu intermodālu savienojumu atvēršanai, jo darbības uzsākšanas posmā ar pakalpojumu pieprasījumu var nepietikt, lai nodrošinātu šādu pakalpojumu rentabilitāti.
- (22) Dalībvalstis var ieviest valsts atbalsta pasākumus Eiropas zaļā kursa un Klimata akta mērķu sasniegšanai, ar nosacījumu, ka šie pasākumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu.
- (23) Atbalsta pasākumi, kas ieviesti valstu politikas satvaros, varētu būt valsts atbalsts. Ja dalībvalsts nosaka pasākumus valsts politikas satvarā, tai būtu jānovērtē, vai kāds no šiem pasākumiem ir valsts atbalsts, un tas neskar LESD 107. un 108. panta piemērošanu. Ja pasākums ir valsts atbalsts, piemēro procesuālos un materiālos valsts atbalsta noteikumus. Uzskata, ka valsts atbalsta pasākumu saderības novērtēšana ir ekskluzīvā Komisijas kompetencē saskaņā ar LESD 108. pantu.
- (24) Lai nodrošinātu, ka praktiska informācija par pieejamajiem atbalsta pasākumiem, ko īsteno dalībvalstis, ir publiski un bez maksas viegli pieejama visiem operatoriem Savienībā, tā būtu jādara pieejama īpašā tīmekļvietnē centrālā vietā, lai uzņēmumi, kas organizē starptautiskus pārvadājumus, to varētu viegli atrast.
- (25) Ir svarīgi gūt pārskatu par norisēm tirgū un atbalsta pasākumu ietekmi uz intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu. Šādam tirgus pārskatam būtu jānodrošina salīdzināmība visā Savienībā. Tādēļ Komisijai ar dalībvalstu palīdzību būtu jāturpina ziņot par norisēm tirgū. Šādā ziņojumā vispirms būtu jāizstrādā intermodālo pārvadājumu un autopārvadājumu izmaksu konkurētspējas atsauc

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

scenārijs, un tad ziņojums būtu jāsagatavo ik pēc pieciem gadiem, lai dotu pietiekami daudz laika izpausties atbalsta pasākumu ietekmei.

- (26) Intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu un efektivitāti var atbalstīt īpaši reglamentējoši Savienības līmeņa noteikumi, kas vērsti uz konkrētām situācijām intermodālo pārvadājumu jomā. Lai nodrošinātu termināļu un transporta veidu, kas nav autotransports, jaudas efektīvu izmantošanu, ir svarīgi, lai termināļu un transporta veidu, kas nav autotransports, darbību nekavētu transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojumi autotransporta posmos.
- (27) Lai nodrošinātu, ka informācija par intermodālajā pārkraušanas terminālī pieejamajiem pakalpojumiem un iekārtām ir viegli pieejama visiem operatoriem un pārvadājumu organizatoriem Savienībā, termināļu operatoriem minētā informācija būtu bez maksas jāpublicē savā tīmekļvietnē. Lai nodrošinātu satvaru intermodālo pārkraušanas termināļu pakalpojumu līmeņa noteikšanai Savienībā, ar īstenošanas aktu būtu jāizveido detalizēts šādas informācijas saraksts.
- (28) Pakalpojumu līmeņa salīdzināmība dažādos Savienības termināļos būtu jānodrošina, izveidojot intermodālo pārkraušanas termināļu kategorizāciju. Šādā kategorizācijā būtu jāizvairās no pārmērīgas sarežģītības un sloga, tāpēc tās pamatā vajadzētu būt jau publicētai informācijai.
- (29) Īpašs atbalsts intermodālajiem pārvadājumiem vajadzīgs tikai līdz laikam, kad tirgus cena pienācīgi atspoguļo dažādu pārvadājumu kopējās izmaksas sabiedrībai. Tāpēc pēc 10 gadiem būtu jāveic pārskatīšana, lai novērtētu, vai šāds atbalsts joprojām ir būtisks un kā tas tādā gadījumā varētu būt jākorrigē.
- (30) Lai varētu īstenot šo direktīvu, *eFTI* platformām būtu jānodrošina ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanas un apkopoto datu ģenerēšanas funkcijas.
- (31) Lai ņemtu vērā dažu prasību tehnisko raksturu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, kuru mērķis ir šo direktīvu papildināt ar sarakstu, kurā norādīti nepieciešamie papildu dati intermodālā pārvadājuma ārējo izmaksu ietaupījuma aprēķināšanai, kas vajadzīga, lai pierādītu atbilstību šai direktīvai, un ar noteikumiem par to, kā ikgadējos apkopotos datus par kombinētajiem pārvadājumiem darīt pieejamus tirgus analīzei. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (32) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus, saskaņā ar kuriem īsteno šo direktīvu un jo īpaši detalizētos ārējo izmaksu aprēķināšanas noteikumus, sarakstu ar iepriekš noteiktiem alternatīviem intermodālo pārvadājumu maršrutiem savienojumiem starp salām un kontinentālo daļu un informāciju, kas jāsniedz par termināļos pieejamajiem pakalpojumiem un par termināļu kategorizāciju, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu *jāizmanto* saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹².

¹¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas

- (33) Šīs direktīvas mērķis ir plašāk sekmēt kravu pārvadājumu pārvirzi no autotransporta uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem, lai samazinātu Savienības transporta sistēmas ārējās izmaksas. Ņemot vērā to, ka intermodālie pārvadājumi galvenokārt ir starptautiski un infrastruktūra ir savstarpēji saistīta, šo mērķi nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to var labāk sasniegt Savienības līmenī. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (34) Lai Savienībā netraucēti varētu turpināt pārrobežu pārvadājumus, šīs direktīvas transponēšanai vajadzīgo valsts normatīvo un administratīvo aktu piemērošana būtu jāatliek, līdz būs pieejamas *eFTI* platformas. Minētā atliktā piemērošana nedrīkstētu skart dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņu transponēšanai valsts tiesību aktos.
- (35) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem¹³ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (36) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Direktīva 92/106/EK un Regula (ES) 2020/1056,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 92/106/EEK

Direktīvu 92/106/EEK groza šādi:

- (1) nosaukumu aizstāj ar šādu:
- “Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvara izveidi”;
- (2) direktīvas 1. pantu svītrot;
- (3) direktīvā iekļauj šādu 1.a, 1.b, un 1.c pantu:

“1.a pants

Ar šo direktīvu izveido atbalsta satvaru intermodālajiem pārvadājumiem, kurus pilnībā vai daļēji veic Savienības teritorijā. Ar to pieņem arī noteikumus par pārredzamības prasībām intermodālajiem pārkraušanas termināļiem.

1.b pants

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

¹³ Īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 1313. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>). OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

- (1) “intermodāls pārvadājums” ir vienas intermodālas kravas vienības pārvadājums starp tās iekraušanas punktu un izkraušanas punktu, ja pārvadājumā ir divi vai vairāki posmi un ja vismaz vienu posmu veic, izmantojot dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus vai tuvsatiksmes kuģošanu, un sākuma vai beigu posmu, vai abus šos posmus veic ar autotransportu, neapstrādājot kravu, kad tiek veikta pārkraušana starp dažādiem pārvadājuma posmiem, neatkarīgi no tā, vai uz šo pārvadājumu attiecas viens multimodālā pārvadājuma līgums vai secīgi līgumi par pārvadājumiem ar noteiktu transporta veidu;
- (2) “kombinētais pārvadājums” ir 1.c panta 2. punktā noteiktajiem nosacījumiem atbilstīgs intermodāls pārvadājums Savienības teritorijā;
- (3) “intermodāla kravas vienība” ir kontainers, maināms kravas nodalījums vai puspiekabe, vai ceļu transportlīdzeklis, vai transportlīdzekļu sastāvs, ko izmanto intermodālajos pārvadājumos;
- (4) “iekraušanas punkts” ir vieta, kur kravu iekrauj intermodālajā kravas vienībā;
- (5) “izkraušanas punkts” ir vieta, kur kravu izkrauj no intermodālās kravas vienības;
- (6) “ārējās izmaksas” ir izmaksas, ko rada transporta lietotāji un ko sedz nevis šie lietotāji, bet gan sabiedrība kopumā, jo īpaši saistībā ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, gaisa piesārņojumu, traumām un nāves gadījumiem, troksni un sastrēgumiem;
- (7) “alternatīvs unimodāls autopārvadājums” ir virtuāli plānots komerciāli dzīvotspējīgs intermodālās kravas vienības unimodāls pārvadājums, ko pilnībā veic pa autoceļiem, starp to pašu sākuma punktu un beigu punktu, kāds ir faktiskajam kombinētajam pārvadājumam;
- (8) “alternatīvs intermodāls jūras pārvadājums” ir virtuāli plānots komerciāli dzīvotspējīgs intermodāls pārvadājums, kurā intermodālās kravas vienības pārvadāšanai starp to pašu sākuma punktu un beigu punktu, kāds ir attiecīgajam kombinētajam pārvadājumam, izmanto vienu no saskaņā ar 1.c panta 7. punktu izveidotajām sarakstā ietvertajām jūras posmiem;
- (9) “intermodāls pārkraušanas terminālis” ir intermodāls kravas terminālis, kura struktūra ir aprīkota intermodālu kravas vienību pārkraušanai starp vismaz diviem transporta veidiem vai starp diviem dažādiem ceļu vai dzelzceļa transportlīdzekļiem vai kuģiem, piemēram, termināli iekšzemes vai jūras ostās, pie iekšzemes ūdensceļiem, lidostās, kā arī dzelzceļa–autoceļa termināli;
- (10) “pārvadājuma posma sākuma punkts” ir vieta, kur sākas intermodālās kravas vienības kombinētais pārvadājums ar attiecīgo transporta veidu;
- (11) “pārvadājuma posma beigu punkts” ir vieta, kur beidzas intermodālās kravas vienības kombinētais pārvadājums ar attiecīgo transporta veidu;
- (12) “kombinētā pārvadājuma sākuma punkts” ir vieta, kur intermodālo kravas vienību iekrauj ceļu vai dzelzceļa transportlīdzeklī vai kuģī, kas veic kombinētā pārvadājuma pirmo posmu Savienībā, un, ja intermodālais pārvadājums sāksis ārpus Savienības teritorijas, vieta, kur intermodālo kravas vienību ieved Savienības teritorijā;
- (13) “kombinētā pārvadājuma beigu punkts” ir vieta, kur intermodālo kravas vienību izkrauj no ceļu vai dzelzceļa transportlīdzekļa vai kuģa, kas veic

kombinētā pārvadājuma pēdējo posmu Savienībā, un, ja intermodālais pārvadājums beidzas ārpus Savienības teritorijas, vieta, kur intermodālo kravas vienību izved no Savienības teritorijas;

(14) “atbalsta pasākumi” ir ekonomiska, regulatīva, administratīva vai cita veida pasākumi un darbības, kuru mērķis ir veicināt intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu.

1.c pants

1. Visiem kombinētajiem pārvadājumiem attiecīgi izmanto 2., 3.a, 4., 6., 8., 9. un 9.a pantā minētos atbalsta pasākumus.
 2. Kombinētais pārvadājums atbilst šādiem nosacījumiem:
 - (a) izņemot b) apakšpunktā minētos pārvadājumus, pārvadājums rada vismaz par 40 % mazākas ārējās izmaksas nekā alternatīvais unimodālais autopārvadājums;
 - (b) savienojumos starp salu un kontinentālo daļu, kur nav alternatīva autopārvadājuma, pārvadājums rada vismaz par 40 % mazākas ārējās izmaksas nekā alternatīvais intermodālais jūras pārvadājums;
 - (c) intermodālajai kravas vienībai pārvadājumos bez pavadības ir unikāla atsaucē atbilstīgi identifikācijas un marķēšanas režīmam, kas izveidots saskaņā ar starptautisko standartu ISO6346 vai EN13044 jaunākajām versijām.
 3. Noteiktam pārvadājumam izmantota tukša konteīnera autopārvadājumu no konteīneru novietnes vai uz to pirms vai pēc iekraušanas vai izkraušanas punkta gadījumā, ja uz šādu pārvadājumu attiecas viens un tas pats pārvadājuma līgums, uzskata par kombinētā pārvadājuma neatņemamu daļu. Jebkādu citu ceļa transportlīdzekļu kustību pirms vai pēc iekraušanas vai izkraušanas punkta neuzskata par kombinētā pārvadājuma daļu.
 4. Aprēķinot 2. punktā minētās ārējās izmaksas, ņem vērā visas pārvadājuma daļas, ietverot termināļu operācijas, kas notiek Savienībā, arī 3. punktā minētos tukšā konteīnera pārvadājumus.
 5. Atbalsta pasākumus, kas minēti 2., 3.a, 4., 6., 8., 9. un 9.a pantā, nediskriminējoši piemēro visiem kombinētajiem pārvadājumiem, kurus pilnībā vai daļēji veic Savienības teritorijā, neatkarīgi no tā uzņēmuma izcelsmes, kas organizē pārvadājumu vai veic visu pārvadājumu vai tā daļu.
 6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka detalizētus noteikumus par šā panta 2. punktā minēto ārējo izmaksu aprēķināšanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9.d panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
 7. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko izveido sarakstu, kurā ietverti šā panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto alternatīvo intermodālo jūras pārvadājumu iepriekš noteiktie jūras posmi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9.d panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.”;
- (4) direktīvas 2. un 3. pantu aizstāj ar šādiem:

“2. pants

Intermodālajiem pārvadājumiem nepiemēro kvotu sistēmas un atļauju sistēmas.

3. pants

1. Lai izmantotu ar šo direktīvu izveidoto atbalsta satvaru, uzņēmums, kas organizē kombinēto pārvadājumu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056* informāciju par pārvadājumu reģistrē un dara pieejamu kravu pārvadājumu elektroniskās informācijas platformā (“*eFTI* platforma”).
2. Šā panta 1. punktā minēto informāciju par pārvadājumu reģistrē pirms attiecīgā kombinētā pārvadājuma sākuma, un tā attiecas uz visām šāda pārvadājuma daļām. Informācija par pārvadājumu ietver šādus elementus:
 - (a) uzņēmuma, kas organizē kombinēto pārvadājumu, nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
 - (b) uzņēmuma, kas saņem intermodālo kravas vienību kombinētā pārvadājuma beigu punktā, nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
 - (c) attiecīgā kombinētā pārvadājuma intermodālā pārkraušanas termināļa vai termināļu nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
 - (d) pārvadātās intermodālās kravas vienības veids un atsauce saskaņā ar 1.c panta 2. punkta c) apakšpunktu;
 - (e) attiecīgā gadījumā – tukšā konteineru saņemšanas vai piegādes vieta, kā norādīts 1.c panta 3. punktā minētajā pārvadājuma līgumā;
 - (f) par katru pārvadājuma posmu – katra kombinētā pārvadājuma posma sākuma un beigu punktu atrašanās vietas Savienībā, attiecīgais paredzamais sākuma un beigu datums un katrā posmā izmantotais transporta veids;
 - (g) papildu informācija par pārvadājumu, kas vajadzīga kombinētā pārvadājuma ārējo izmaksu aprēķināšanai, kā noteikts 1.c panta 6. punktā minētajā īstenošanas aktā.
3. Informāciju par pārvadājumu, kas reģistrēta saskaņā ar 2. punktu, ar īpašu *eFTI* platformu funkciju starpniecību izmanto, lai:
 - (a) aprēķinātu 1.c panta 2. punkta a) apakšpunktā minētos ārējo izmaksu ietaupījumus;
 - (b) ģenerētu gada apkopotus datus par kombinētajiem pārvadājumiem, kas minēti 5. panta 4. punkta a), b) un c) apakšpunktā.

Šā punkta pirmās daļas a) apakšpunktā minēto aprēķināšanu veic saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti 1.c panta 6. punktā minētajā īstenošanas aktā.

Šā punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minēto apkopošanu veic saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti 7. punktā minētajā deleģētajā aktā.
4. Pierādījums par atbilstību 1.c panta 2. punktā izklāstītajiem nosacījumiem ietver šā panta 1. punktā minēto informāciju par pārvadājumu un ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķina rezultātus. Šāds atbilstības pierādījums ir pieejams kompetentajām iestādēm, kā arī attiecīgajā kombinētajā pārvadājumā iesaistītajām personām tajā pašā *eFTI* platformā, kurā reģistrēta informācija par pārvadājumu un aprēķina rezultāti. Lai pārbaudītu atbilstību šai direktīvai, netiek prasīta papildu informācija.
5. Lai Komisija varētu izpildīt ziņošanas pienākumus saskaņā ar 5. panta 4. punkta a), b) un c) apakšpunktu, katru gadu līdz 28. februārim *eFTI* pakalpojumu sniedzēji vai uzņēmumi, kam pieder *eFTI* platformas vai kas šīs platformas pārvalda savām

darbībām, dara Komisijai pieejamus šā panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētos apkopotos datus.

6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 9.c pantu, lai šo direktīvu papildinātu, sīkāk detalizējot informāciju par pārvadājumu, kas minēta šā panta 2. punkta a) līdz f) apakšpunktā, un izveidotu sarakstu ar šā panta 2. punkta g) apakšpunktā minēto papildu informāciju par pārvadājumu.
7. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 9.c pantu, lai šo direktīvu papildinātu, izveidojot sarakstu ar šā panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā minētajiem gada apkopotajiem datiem, detalizētus noteikumus par minēto apkopoto datu ģenerēšanu un nosacījumus, ar kādiem minētos datus dara pieejamus Komisijai.
8. Pārbaudēs uz ceļa neatbilstību starp kombinēto pārvadājumu un sniegto informāciju, jo īpaši attiecībā uz 2. punkta c) un f) apakšpunktā minēto informāciju, ir pieļaujama tad, ja tā ir pienācīgi pamatota un to ir izraisījuši ārkārtēji un neparedzēti apstākļi, ko pārvadātājs nevar ietekmēt. Lai sniegtu vajadzīgo pierādījumu, transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts sazināties ar galveno biroju, pārvadājumu vadītāju, nosūtītāju vai citu uzņēmumu, kas organizē attiecīgo kombinēto pārvadājumu, vai ar jebkuru citu personu vai struktūru, kas spēj sniegt šīs neatbilstības papildu pamatojumu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).”;

- (5) direktīvā iekļauj šādu 3.a pantu:

“3.a pants

1. Līdz [PB: lūgums ierakstīt datumu – 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas] katra dalībvalsts pieņem valsts politikas satvaru intermodālo pārvadājumu, jo sevišķi kombinēto pārvadājumu, apjoma pieauguma veicināšanai. Šādā satvarā iekļauj vismaz šādus elementus:
 - (a) pārskatu par esošajiem attiecīgajiem regulatīvajiem un neregulatīvajiem pasākumiem, kas ietekmē dažādu transporta veidu pārvadājumu konkurētspēju, ietverot arī pasākumus, uz kuriem attiecas 4., 6. un 9.a panta darbības joma, kā arī novērtējumu par pasākumu ietekmi uz intermodālajiem pārvadājumiem;
 - (b) uz a) apakšpunktā minētā pārskata un novērtējuma pamata izveidotu sarakstu, kurā ietverti pasākumi, kas vajadzīgi, lai samazinātu intermodālo pārvadājumu konkurētspējas atšķirības salīdzinājumā ar unimodālajiem autopārvadājumiem; orientējošs piemērotu pasākumu saraksts dots pielikumā.
2. Šā panta 1. punktā minēto pasākumu nolūks ir sasniegt turpmāk norādītos mērķus salīdzinājumā ar pamatnovērtējumu, kas iekļauts 5. panta 1. punktā minētajā ziņojumā:
 - (a) līdz [PB: lūgums ierakstīt datumu – 90 mēneši, t. i., 7 gadi un 6 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas] kopumā vismaz par 10 % samazināt kombinēto pārvadājumu kopējās izmaksas attiecīgās

- dalībvalsts teritorijā, kuras sedz uzņēmumi, kas organizē kombinētos pārvadājumus;
- (b) plašāk modernizēt vai izmantot tehnoloģijas, kas uzlabo intermodālo pārvadājumu efektivitāti, un
 - (c) attiecīgā gadījumā izveidot jaunus dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu vai tuvsatiksmes kuģošanas savienojumus starp intermodālajiem pārkraušanas termināļiem, kuri iepriekš nebija savienoti.
3. Šā panta 1. punktā minēto pasākumu iekļaušana valsts politikas satvarā neliecina par to atbilstību Savienības tiesību aktiem vai citādi. Ja šā panta 1. punktā minētie pasākumi ir valsts atbalsts, tie atbilst piemērojamajiem procesuālajiem un materiālajiem valsts atbalsta noteikumiem, tostarp noteikumiem par paziņošanu, publicēšanu un informācijas nosūtīšanu Komisijai.
 4. Dalībvalstis savu valsts politikas satvaru publicē internetā un nekavējoties vai ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc tā pieņemšanas paziņo to Komisijai, norādot arī saiti uz attiecīgo publikāciju un visiem pasākumu pamatā esošajiem novērtējumiem un veiktajiem pētījumiem, aplūkojot arī minēto pasākumu ieguldījumu šā panta 2. punktā noteikto mērķu sasniegšanā. Attiecībā uz pasākumiem, kuri ir valsts atbalsts un uz kuriem neattiecas Grupu atbrīvojuma regula, valsts politikas satvariem noteiktais publicēšanas un paziņošanas pienākums papildina LESD 108. panta 3. punktā noteikto iepriekšējas paziņošanas pienākumu un nogaidīšanas pienākumu saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem.
 5. Dalībvalstis īsteno 1. punktā minētos pasākumus. Tās pēc šo pasākumu pieņemšanas, bet, pirms sāka to piemērošana, internetā viegli pieejamā veidā un bez maksas publicē praktisku informāciju, piemēram, nosacījumus, pieteikumu iesniegšanas procedūru un visu citu informāciju, kas būtiska minēto pasākumu potenciālajiem labuma guvējiem. Vienlaikus tās nosūta Komisijai saiti uz minēto informāciju.
 6. Vajadzības gadījumā dalībvalstis sadarbojas, lai maksimāli palielinātu 1. punktā minēto pasākumu ietekmi uz intermodālajiem pārrobežu pārvadājumiem.
 7. Dalībvalstis vismaz reizi piecos gados novērtē 1. punktā minētajos valsts politikas satvaros ietvertos pasākumu ieviešanu un ietekmi, arī to rezultativitāti un relevanci ārējo izmaksu samazināšanā un 2. punktā noteikto mērķu sasniegšanā. Pamatojoties uz minēto novērtējumu, tās vajadzības gadījumā pielāgo valsts politikas satvarus tā, lai sasniegtu minētos mērķus. Dalībvalstis nekavējoties paziņo Komisijai savu novērtējumu rezultātus un atjauninātos politikas satvarus, lai palīdzētu tai sagatavot 5. panta 2. punktā minētos ziņojumus, kā arī publicē minētos atjauninātos valsts politikas satvarus internetā.
 8. Komisija savā tīmekļvietnē, kas veltīta atbalsta pasākumiem saskaņā ar šo direktīvu, nekavējoties publicē saites uz 4., 5. un 7. punktā minēto informāciju, ko sniegušas dalībvalstis.

(6) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

1. Līdz [PB: lūgums ierakstīt datumu – 18 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija sagatavo ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kurā novērtē intermodālo pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar unimodālajiem autopārvadājumiem dalībvalstīs, ietverot analīzi par intermodālo pārvadājumu no nosūtītāja līdz saņēmējam galveno kategoriju, arī kombinēto pārvadājumu, kopējām izmaksām.
2. Līdz [PB: lūgums ierakstīt datumu – 90 mēneši, t. i., 7 gadi un 6 mēneši pēc šīs direktīvas pieņemšanas] un pēc tam ik pēc pieciem gadiem Komisija sagatavo ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par intermodālo pārvadājumu, arī kombinēto pārvadājumu, ekonomisko attīstību Savienībā.
3. Šā panta 1. un 2. punktā minēto ziņojumu sagatavošanas gaitā dalībvalstis palīdz Komisijai vākt šim nolūkam vajadzīgo informāciju.
4. Šā panta 1. un 2. punktā minētajos ziņojumos izklāsta un analizē norises, kas saistītas ar intermodālajiem pārvadājumiem, arī kombinētajiem pārvadājumiem. Tajos jo īpaši ietver šādus aspektus:
 - (a) intermodālo pārvadājumu apjoms Savienībā sadalījumā pa transporta veidu kombinācijām, tirgus segmentiem, pārkraušanas tehnoloģijām, izmantoto intermodālo kravas vienību veidiem un ģeogrāfisko pārklājumu (valstī un Savienības iekšienē);
 - (b) galvenie transporta koridori, kuros izmanto intermodālos pārvadājumus, un galvenie apgabali Savienībā, kur tos neizmanto, un attiecīgie pamatojumi;
 - (c) pārkraušanas termināļu, kuros apkalpo kombinētos pārvadājumus, skaits, atrašanās vietu blīvums un veids;
 - (d) galvenie lietotāju norādītie šķēršļi, kas traucē plašāk izmantot intermodālos pārvadājumus;
 - (e) intermodālo pārkraušanas termināļu pieejamās jaudas attīstība un apgabali, kuros vajadzīga papildu jauda;
 - (f) informācijas par intermodālajiem pārkraušanas termināļiem pieejamība, viegla piekļūstamība un pilnīgums;
 - (g) analīze par tā atbalsta rezultativitāti un efektivitāti, ko dalībvalstis sniegušas saistībā ar valsts politikas satvariem, kā noteikts 3.a panta 1. un 2. punktā;
 - (h) intermodālo pārvadājumu konkurētspēja salīdzinājumā ar unimodālajiem autopārvadājumiem;
 - (i) intermodālo pārvadājumu sniegtie vidiskie ieguvumi, jo īpaši ņemot vērā dažādu transporta veidu vidisko, energoefektivitātes un siltumnīcefekta gāzu emisiju rādītāju attīstību.
5. Šā panta 1. un 2. punktā minētajos ziņojumos attiecīgā gadījumā ierosina risinājumus turpmākai informācijas pieejamības uzlabošanai un pasākumus situācijas uzlabošanai intermodālo pārvadājumu nozarē.

6. Pamatojoties uz 1. un 2. punktā noteiktajiem ziņojumiem, Komisija vismaz ik pēc 10 gadiem izvērtē šīs direktīvas noteikumu rezultativitāti un relevanci kombinēto pārvadājumu veicināšanā.”;

(7) direktīvas 6. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Dalībvalstis saskaņā ar Savienības tiesību aktiem drīkst veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ceļu transportlīdzekļiem (kravas automobiļiem, vilcējiem, piekabēm vai puspiekabēm) piemērojamos 3. punktā uzskaitītos nodokļus gadījumā, ja šādus transportlīdzekļus izmanto kombinētajos pārvadājumos, samazina vai atlīdzina vai nu par standarta summu, vai proporcionāli attālumam, kurā šādus transportlīdzekļus pārvadā pa dzelzceļu attiecīgajā dalībvalstī. Šādus samazinājumus vai atlīdzinājumus piešķir dalībvalsts, kurā transportlīdzekļi ir reģistrēti. Ja šādi pasākumi ir valsts atbalsts, tie atbilst attiecīgajiem procesuālajiem un materiālajiem valsts atbalsta noteikumiem.

2. Transportlīdzekļus, kurus izmanto tikai kombinēto pārvadājumu sākuma vai beigu posmā, ko veic ar autotransportu, vai abos šajos posmos, saskaņā ar Savienības tiesību aktiem var atbrīvot no 3. punktā uzskaitītajiem nodokļiem, ja tos apliek atsevišķi. Jo īpaši tad, ja šādi pasākumi ir valsts atbalsts, tie atbilst attiecīgajiem procesuālajiem un materiālajiem valsts atbalsta noteikumiem.”;

(8) direktīvas 7. pantu svītrot;

(9) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Ja kombinētajā pārvadājumā izmantota puspiekabe vai piekabe pieder nosūtošajam vai saņemošajam uzņēmumam un autotransporta posmā to pārvadā, izmantojot vilcēju, kurš pieder citam attiecīgajam uzņēmumam vai kuru šis uzņēmums ir iegādājies uz nomaksu vai nomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/1/EK*, minēto autotransporta posmu uzskata par atbilstīgu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1072/2009** 1. panta 5. punkta d) apakšpunkta nosacījumiem.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/1/EK (2006. gada 18. janvāris) par bez transportlīdzekļa vadītājiem nomātu transportlīdzekļu izmantošanu kravu autopārvadājumiem (OV L 33, 4.2.2006., 82. lpp., ELI: [://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj)).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).”;

(10) direktīvā iekļauj šādu 9.a, 9.b, 9.c un 9.d pantu:

“9.a pants

Transportlīdzekļus, kas veic kombinēto pārvadājumu autotransporta posmus, atbrīvo no tikai smagajiem kravas transportlīdzekļiem piemērojamā braukšanas aizlieguma nedēļas nogalē, naktī un svētku dienā. Šis atbrīvojums neattiecas uz vispārīgu braukšanas aizliegumu, ko piemēro visiem transportlīdzekļiem, kurus izmanto privātām vajadzībām.

9.b pants

1. Visi intermodālo pārkraušanas termināļu operatori savā tīmekļvietnē publiski un bez maksas dara pieejamu informāciju par terminālī pieejamajiem pakalpojumiem un iekārtām.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem var noteikt detalizētu 1. punktā minētās informācijas sarakstu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9.d panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
3. Lai nodrošinātu satvaru intermodālo pārkraušanas termināļu pakalpojumu līmeņa noteikšanai Savienībā, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka intermodālo pārkraušanas termināļu kategoriju kritērijus. Šādus kritērijus izstrādā, nosakot pakalpojumu līmeņus pieejamajiem pakalpojumiem un iekārtām no saraksta, kas izveidots saskaņā ar šā panta 1. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 9.d panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
4. Ja Savienībā ir izveidots intermodālo pārkraušanas termināļu pakalpojumu līmeņa satvars, intermodālo pārkraušanas termināļu operatori publicē piemērojamos pakalpojumu līmeņus saskaņā ar 1. punktu.

9.c pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 3. panta 6. punktā un 3. panta 7. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [PB: lūgums ierakstīt šīs direktīvas spēkā stāšanās dienu].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 3. panta 6. punktā un 3. panta 7. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 3. panta 6. punktu un 3. panta 7. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

9.d pants

4. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011* nozīmē.

5. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”;

- (11) šīs direktīvas pielikuma tekstu pievieno kā pielikumu.

2. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2020/1056

Regulu (ES) 2020/1056 groza šādi:

regulas 9. panta 1. punktā iekļauj šādu l) apakšpunktu:

“l) ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu, kas minēta Direktīvas 92/106/EEK 3. panta 3. punkta pirmās daļas a) apakšpunktā, veic saskaņā ar metodoloģiju, kas noteikta minētās direktīvas 1.c panta 6. punktā minētajā īstenošanas aktā;

m) apkopoto datu ģenerēšanu, kas minēta Direktīvas 92/106/EEK 3. panta 3. punkta pirmās daļas b) apakšpunktā, veic saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti minētās direktīvas 3. panta 7. punktā minētajā deleģētajā aktā.”.

3. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā [*PB: lūgums ierakstīt datumu – 24 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas*] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

Tās piemēro minētos aktus no [*PB: lūgums ierakstīt datumu – 30 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas*].

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

Satura rādītājs

1.	PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS	3
1.1.	Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums	3
1.2.	Attiecīgā rīcībpolitikas joma	3
1.3.	Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:	3
1.4.	Mērķi	3
1.4.1.	<i>Vispārīgie mērķi</i>	3
1.4.2.	<i>Konkrētie mērķi</i>	3
1.4.3.	<i>Paredzamie rezultāti un ietekme</i>	3
1.4.4.	<i>Snieguma rādītāji</i>	4
1.5.	Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums	4
1.5.1.	<i>Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēšanas grafiks</i>	4
1.5.2.	<i>Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.</i>	5
1.5.3.	<i>Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas</i>	5
1.5.4.	<i>Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem</i>	6
1.5.5.	<i>Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums</i>	6
1.6.	Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme	7
1.7.	Plānotās budžeta izpildes metodes	7
2.	PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI	8
2.1.	Pārraudzības un ziņošanas noteikumi	8
2.2.	Pārvaldības un kontroles sistēma	8
2.2.1.	<i>Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums</i>	8
2.2.2.	<i>Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu</i>	8
2.2.3.	<i>Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)</i>	8
2.3.	Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi	9

3.	PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME	10
3.1.	Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas	10
3.2.	Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām	11
3.2.1.	<i>Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām.....</i>	11
3.2.2.	<i>Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām</i>	14
3.2.3.	<i>Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām.....</i>	16
3.2.4.	<i>Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu.....</i>	18
3.2.5.	<i>Trešo personu iemaksas</i>	18
3.3.	Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem	19

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīvu 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Mobilitāte un transports

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☒ jaunu darbību

☐ jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību⁵¹

☐ esošas darbības pagarināšanu

☐ vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Direktīvas vispārīgais mērķis ir veicināt intermodālo pārvadājumu pieaugumu ES iekšējo kravu pārvadājumu kopējā apjomā, lai samazinātu kravu pārvadājumu ārējās izmaksas un energopatēriņu. Direktīva palīdzēs īstenot 13. IAM (Veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi), 9. IAM (Veidot noturīgu infrastruktūru, veicināt iekļaujošu un ilgtspējīgu industrializāciju un sekmēt inovācijas) un 11. IAM (Padarīt pilsētas un apdzīvotas vietas iekļaujošas, drošas, pielāgoties spējīgas un ilgtspējīgas).

1.4.2. Konkrētie mērķi

Direktīvas konkrētie mērķi ir šādi:

- sniegt atbalstu plašākam intermodālo pārvadājumu klāstam saskaņā ar faktiskas atbilstības nosacījumiem,
- nodrošināt labāku atbalstu, uzlabojot ziņošanu par intermodālajiem pārvadājumiem,
- palielināt intermodālo pārvadājumu konkurētspēju, lai samazinātu ārējās izmaksas,
- uzlabot pārredzamību un vienkāršot ienākšanu tirgū.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem/mērķgrupām.

Paredzams, ka priekšlikums palielinās intermodālo pārvadājumu spēju konkurēt ar unimodālajiem autopārvadājumiem un tādējādi veicinās intermodālo pārvadājumu izmantošanu, un tā rezultātā samazināsies ārējās izmaksas.

⁵¹

Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

1.4.4. *Snieguma rādītāji*

Ierosinātās direktīvas rezultativitāti attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 1 noteiks, pamatojoties uz šādiem rādītājiem:

- intermodālo pārvadājumu apjoms ES sadalījumā pa transporta veidu kombinācijām, tirgus segmentiem, pārkraušanas tehnoloģijām un kravas vienību veidiem;
- galvenie koridori, kuros izmanto intermodālos pārvadājumus, un koridori, kuros tos neizmanto, un attiecīgais pamatojums.

Ierosinātās direktīvas rezultativitāti attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 2 noteiks, pamatojoties uz šādiem rādītājiem:

- ziņojuma sniegšana direktīvā noteiktajos intervālos par intermodālo pārvadājumu ekonomisko attīstību Savienībā.

Ierosinātās direktīvas rezultativitāti attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 3 noteiks, pamatojoties uz šādiem rādītājiem:

- intermodālo pārvadājumu konkurētspēja salīdzinājumā ar unimodālajiem autopārvadājumiem un dalībvalstu sniegtā atbalsta attīstība,
- *modālā sadalījuma un intermodālo pārvadājumu īpatsvara izmaiņas.*

Ierosinātās direktīvas rezultativitāti attiecībā uz konkrēto mērķi Nr. 4 noteiks, pamatojoties uz šādiem rādītājiem:

- pārkraušanas termināļu jaudas attīstība,
- informācijas par intermodālajiem termināļiem pieejamība, viegla piekļūstamība un pilnīgums.

1.5. **Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

1.5.1. *Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvērtēšanas grafiks*

Priekšlikums nodrošinās atbalsta satvaru, kura mērķis ir palielināt intermodālo pārvadājumu spēju konkurēt ar unimodālajiem autopārvadājumiem, lai veicinātu intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu un tādējādi samazinātu kravu pārvadājumu ārējās izmaksas. Tas ietver:

- vienotus un efektīvus atbilstības nosacījumus un noteikumus par atbilstības pierādījumu,
- ekonomiskos un regulatīvos pasākumus, kas palīdzēs palielināt intermodālo pārvadājumu konkurētspēju,
- prasības par pārredzamību attiecībā uz termināļu iekārtām un pakalpojumiem,
- noteikumus par tirgus ziņojumiem un to saturu, kā arī pārskatīšanas klauzulu, kuras mērķis ir pēc noteikta laika atkārtoti izvērtēt atbalsta satvara lietderību.

Visiem šiem noteikumiem vajadzētu kļūt pilnībā piemērojamiem 30 mēnešus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Šīs tiesību akta finanšu pārskats īpaši attiecas uz pētījumu, kas jāveic, lai novērtētu, vai ir nepieciešams izstrādāt termināļu kategorizācijas/markēšanas satvaru, ņemot

vērā iznākumu, kurš gūts pētījumā par nepieciešamību izstrādāt šādu satvaru, un uz tirgus pētījumiem, kas izmantojami ziņojumu sagatavošanai.

- 1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)

Saskaņoti noteikumi par a) faktiskas atbilstības nosacījumiem un to pierādījumu un b) atbalsta veidiem palīdzēs veidot salīdzināmu attieksmi pret operatoriem visā ES, vienkāršot nozares, dalībvalstu un Komisijas administratīvās procedūras un uzlabot iekšējā tirgus darbību. Pašlaik šādu saskaņošanas līmeni nav iespējams sasniegt KPD nepilnību dēļ.

Sagaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)

ES transporta nozarei ir izteikta pārrobežu dimensija un liela nozīme cilvēku un kravu brīvas plūsmas nodrošināšanā ES iekšējā tirgū. Efektīvi pārvadājumu pakalpojumi ir svarīgi piegādes ķēžu darbībai un ES ekonomikas izaugsmei. Tomēr pārvadājumi, kuru apjoms saskaņā ar prognozēm turpinās pieaugt, joprojām ir starp lielākajiem SEG emisiju radītājiem, un tiem raksturīgas arī citas ievērojamas ārējās izmaksas, kas saistītas ar sastrēgumiem, negadījumiem un troksni.

Šī direktīva ir skaidri iecerēta kā instruments pārvadājumu ārējo izmaksu samazināšanai, palielinot intermodālo pārvadājumu spēju konkurēt ar unimodālajiem autopārvadājumiem un tādējādi veicinot intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu.

- 1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Lai optimizētu transporta sistēmu un tīklu un samazinātu ārējās izmaksas, ES jau sen atbalsta modālo pārvirzi uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem un, vēlams, dažādu transporta veidu izmantošanu to vislabākajā iespējamajā kombinācijā.

Kopš 1975. gada ES ir ieviests instruments, ar ko atbalstīt atbilstīgus kombinētos pārvadājumus kā intermodālo pārvadājumu apakšveidu. 1992. gadā šo instrumentu aizstāja ar pašreizējo Kombinēto pārvadājumu direktīvu (KPD).

Lai palielinātu KPD rezultativitāti, Komisija 1998. gadā nāca klajā ar priekšlikumu grozīt KPD, ierosinot attiecināt atbilstību arī uz iekšzemes autopārvadājumiem, noteikt autotransporta posma ierobežojumu, kura pamatā ir 20 % no kopējā pārvadājuma apjoma, izslēgt pārvadājumus salās un piemērot kombinētajiem pārvadājumiem atbrīvojumu no braukšanas aizliegumiem nedēļas nogalē. Tā kā iestāžu sarunās neizdevās panākt vienošanos, Komisija 2001. gadā priekšlikumu atsauca.

2016. gadā Komisija veica *REFIT* izvērtēšanu, kurā secināja, ka KPD joprojām ir piemērots instruments kombinēto pārvadājumu atbalstam, tomēr pastāv nozīmīgs KPD rezultativitātes turpmākas uzlabošanas potenciāls, jo daži KPD noteikumi ir novecojuši vai neskaidri, tādējādi radot ievērojamas iespējas neviennozīmīgi interpretēt direktīvu un tādējādi arī to īstenot nesaskaņoti.

Pēc tam Komisija 2017. gadā nāca klajā ar jaunu priekšlikumu grozīt KPD, galveno uzmanību pievēršot definīcijas precizēšanai, ņemot vērā pastāvošo judikatūru un

sūdzības, bet nemainot pieeju, kuras pamatā ir noteikti attālumi dažādām pārvaldājuma daļām. Komisija arī ierosināja veicināt ieguldījumus termināļu infrastruktūrā un ievērojami uzlabot fiskālā un ekonomiskā atbalsta instrumentus.

Lai gan visas dalībvalstis atzinīgi novērtēja grozījumu un atbalstīja mērķi uzlabot kombinēto pārvaldājumu konkurētspēju, visi priekšlikumi par atbilstības paplašināšanu un jo īpaši tvēruma paplašināšanu, attiecinot to arī uz pārvaldājumiem dalībvalstīs, saskārās ar diezgan lielu pretestību. Tāpat daudzas dalībvalstis iebilda pret pienākumu sekmēt termināļu jaudas palielināšanu, lai gan tās varēja piekrist pienākumam veicināt investīcijas termināļos. Dalībvalstu viedokļi par lielāku atbalstu kombinētajiem pārvaldājumiem atšķīrās, proti, dalībvalstis neatbalstīja saskaņotu obligātu atbalstu, bet gan pienākumu sniegt atbalstu, atbalsta instrumenta izvēli atstājot dalībvalstu ziņā. Šis priekšlikums ir sagatavots, paturot prātā šos dalībvalstu apsvērumus.

Eiropas Parlaments kopumā atbalstīja priekšlikumu, ierosināja vērienīgākus ekonomiskā atbalsta mērķus, kā arī pieprasīja dažus atbrīvojumus. Vairāki likumdevēju ieviestie grozījumi priekšlikumu mainīja tā, ka gadījumā, ja tas tiktu pieņemts, tas būtu ievērojami samazinājis Komisijas priekšlikuma vērienīgumu un rezultativitāti. Tāpēc Komisija priekšlikumu atsauc.

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Ierosinātā direktīva ir svarīgs nodevums saistībā ar Komisijas paziņojumu par ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju, kurā izklāstīts ES redzējums par transporta sistēmas nākotni. Stratēģijā paziņots, ka Komisija plāno pārskatīt intermodālo pārvaldājumu tiesisko regulējumu, cita starpā Kombinēto pārvaldājumu direktīvu (4. pamatiniciatīva “Kravu pārvaldājumu zaļināšana”).

Direktīva radīs sinerģiju ar citām transporta rīcībpolitikas jomām un ES tiesiskā regulējuma daļām, kas vērstas uz atsevišķu transporta veidu un transporta sistēmas vidisko sniegumu vai ārējo izmaksu internalizāciju. Attiecībā uz vidisko sniegumu minētais tiesiskais regulējums jo īpaši ietver Regulu (ES) 2019/1242, COM(2021) 557 un COM(2021) 559. Pasākumi, kuru mērķis ir ārējo izmaksu internalizācija, ietver oglekļa cenas noteikšanu, infrastruktūras maksas, enerģijas un transportlīdzekļu nodokļus.

Šis priekšlikums ir saderīgs ar daudzgadu finanšu shēmu. Iniciatīvai ir vajadzīgi līdzekļi, ar ko finansēt vismaz trīs tirgus pētījumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu direktīvā noteiktos ziņošanas pienākumus, un pētījumu, kura mērķis ir novērtēt, vai ir nepieciešams izstrādāt termināļu kategorizācijas/markēšanas satvaru, kā noteikts direktīvā.

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums

Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu ir aplūkota šajā tiesību akta finanšu pārskatā. Izdevumu ziņā šīs iniciatīvas īpašā ietekme uz budžetu aprobežojas ar apropriācijām 1.5.4. punktā minētajiem pētījumiem. Šo darbību veikšanai Eiropas Komisijas cilvēkresursus palielināt nav nepieciešams. Pašreizējās DFS satvarā šīs vajadzības var apmierināt, transporta prerogatīvas budžeta pozīcijā pārdalot līdzekļus 0,4 miljonu EUR apmērā. Pašreizējā DFS nav paredzētas papildu izmaksas. DFS laikposmam pēc 2027. gada pētījumu izmaksas ierosināts finansēt no nākamās DFS, neapsteidzot vienošanos par DFS un programmām.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

☐ **Ierobežots ilgums**

☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.

☐ Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām – no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām – no GGGG. līdz GGGG. gadam.

☒ **Beztermiņa**

Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2027. līdz 2037. gadam, kam seko darbība pilnā mērā.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes

☒ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība**:

☒ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☐ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

☐ publisko tiesību subjektiem;

☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;

☐ struktūrām vai personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".

Piezīmes

Neattiecas

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Komisija kopumā atbildēs par ierosinātās direktīvas īstenošanu, kā arī par ziņošanu Eiropas Parlamentam un Padomei a) par intermodālo pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar unimodālajiem autopārvadājumiem pirms direktīvas piemērošanas un pēc tam, b) reizi piecos gados par intermodālo pārvadājumu ekonomisko attīstību Savienībā. Pēc desmit gadiem Komisija novērtēs, vai atbalsta shēma joprojām ir vajadzīga.

MOVE ĢD tieši īstenotie uzdevumi (tostarp ziņošana par rezultātiem, izmantojot MOVE ĢD gada darbības pārskatu) tiks veikti saskaņā ar ikgadējo plānošanas un uzraudzības ciklu, kas ieviests Komisijā un izpildaģentūrās.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

Ierosinātās direktīvas īstenošanu pārvaldīs Komisija, konkrēti, MOVE ĢD. Finansējumu nodrošinās, izmantojot iepirkuma nolīgumus. Izdevumus īsteno, izmantojot tieši pārvaldītus iepirkumus un pilnībā piemērojot Finanšu regulas noteikumus. MOVE ĢD iepirkumu un dotāciju kontroles stratēģija ietver īpašu *ex ante* juridisko, darbības un finanšu kontroli attiecībā uz procedūrām, kā arī līgumu un nolīgumu parakstīšanu. Turklāt preču un pakalpojumu iepirkumu izdevumiem tiek veikta *ex ante* un, ja nepieciešams, *ex post* finanšu kontrole.

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

Paredzams, ka kļūdu risks maksājumu laikā un slēgšanas laikā nepārsniegs 2 %.

Iespējamie riski, kas saistīti ar šīs vērtības pakalpojumu iepirkumu, tiek uzskatīti par nelieliem.

Šie riski ir saistīti ar iepirkuma procedūras izmantošanu, proti, kavēšanos, datu pieejamību, savlaicīgu tirgus informēšanu u. c. Minētos riskus aptvertu esošie Finanšu regulas mehānismi un mazinātu MOVE ĢD īstenots iekšējo kontroļu kopums (sistemātiskas *ex-ante* juridiskas un finanšu kontroles pirms uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus publicēšanas un pēc līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas, nodevumu uzraudzība un novērtēšana, izdevumu *ex-post* revīzija, kā noteikts ikgadējos revīzijas darba plānos).

2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)

Nemot vērā piešķiramā ES finansējuma ierobežoto tvērumu un apjomu un to, ka ES līdzekļu saņēmēji tiek uzskatīti par zema riska saņēmējiem, nav paredzams, ka no ierosinātās direktīvas izrietošie uzdevumi radīs kontroles izmaksas papildus pašreizējām MOVE ĢD kontroles izmaksām.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Komisija īsteno regulārus novēršanas pasākumus un pretpasākumus, it sevišķi:

- maksājumus par visiem pakalpojumiem pirms apmaksas pārbauda Komisijas personāls, ņemot vērā visas līgumsaistības, ekonomikas principus un finanšu vai vadības paraugpraksi. Krāpšanas apkarošanas noteikumus (pārraudzība, prasības par ziņošanu u. c.) iekļaus visos līgumos, ko noslēdz starp Komisiju un maksājumu saņēmējiem;

- lai apkarotu krāpšanu, korupciju un citas nelikumīgas darbības, bez ierobežojumiem piemēro noteikumus, kas ietverti Regulā (ES, Euratom) Nr. 883/2013 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) un Eiropas Prokuratūra (*EPPO*), kas izveidota ar Padomes Regulu (ES) 2017/1939.

Komisija arī uztur stabilu krāpšanas apkarošanas stratēģiju (*CAFS*), kas pašlaik tiek pārskatīta.

Arī MOVE ĢD 2020. gadā pieņēma pārskatītu krāpšanas apkarošanas stratēģiju. MOVE ĢD stratēģija krāpšanas apkarošanai balstās uz Komisijas stratēģiju krāpšanas apkarošanai, un to īsteno pirms īpašas iekšēji veiktas risku novērtēšanas, kas paredzēta, lai noteiktu jomas, kuras ir visneaizsargātākās pret krāpšanu, jau pastāvošās kontroles un darbības, kas nepieciešamas MOVE ĢD krāpšanas novēršanas, atklāšanas un izlabošanas spēju uzlabošanai.

Publiskajam iepirkumam piemērojamie līguma noteikumi nodrošina, ka Komisijas dienesti, tostarp *OLAF*, var veikt revīzijas un pārbaudes uz vietas, izmantojot *OLAF* ieteiktos standarta noteikumus.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. 52	no EBTA valstīm ⁵³	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm ⁵⁴	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1	02.20.04.01	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

⁵² Dif. = diferencētās apropriācijas, nedif. = nediferencētās apropriācijas.

⁵³ EBTA – Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

⁵⁴ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	1	Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija
--	---	---

ĢD MOVE			Gads 2027	KOPĀ ⁵⁵
○ Darbības apropriācijas				
Budžeta pozīcija 02.20.04.01	Saistības	(1.a)	0,4	0,4
	Maksājumi	(2.a)	0,4	0,4
KOPĀ MOVE ĢD apropriācijas	Saistības		0,4	0,4
	Maksājumi		0,4	0,4

○ KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,4	0,4
	Maksājumi	(5)	0,4	0,4
KOPĀ daudz gadu finanšu shēmas	Saistības		0,4	0,4

⁵⁵ Aplēsts, ka laikposmā pēc 2027. gada priekšlikuma izmaksas būs 0,6 miljoni EUR 2032. gadā, 0,7 miljoni EUR 2037. gadā un galīgās papildu izmaksas 0,3 miljoni EUR vēlāk, tādējādi veidojot kopējās ES budžeta izmaksas 2 miljonu EUR apmērā, kuras ierosināts finansēt no nākamajām DFS, neapsteidzot vienošanos par DFS un programmām.

1. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Maksājumi		0,4	0,4
--	-----------	--	-----	------------

○ KOPĀ darbības apropriācijas (visas darbības izdevumu kategorijas)	Saistības	(4)	0,4	0,4
	Maksājumi	(5)	0,4	0,4
KOPĀ administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem (visas darbības izdevumu kategorijas)		(6)		
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 1.–6. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas (atsauces summa)	Saistības	=4+ 6	0,4	0,4
	Maksājumi	=5+ 6	0,4	0,4

Daudzgažu finanšu shēmas izdevumu kategorija	7	“Administratīvie izdevumi”
---	----------	----------------------------

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē [tiesību akta finanšu pārskata pielikumā](#) (Komisijas lēmuma par iekšējiem noteikumiem attiecībā uz Eiropas Savienības vispārējā budžeta Komisijas iedaļas izpildi 5. pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			KOPĀ
<....> ĢD									
☐ Cilvēkresursi									
☐ Citi administratīvie izdevumi									
KOPĀ <....> ĢD	Apropriācijas								

KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(Saistību summa = maksājumu summa)								
--	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		Gads 2027	Gads 2032	Gads 2037	Gads [vēl jāapstiprina]	KOPĀ
KOPĀ daudzgažu finanšu shēmas	Saistības	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Maksājumi	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
---	-----------	-----	-----	-----	-----	------------

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus			Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ	
	IZNĀKUMI																	
	Veids 56	Vidējā s izmak sas	Daudzums	Izmak sas	Daudzums	Izmak sas	Daudzums	Izmak sas	Daudzums	Izmak sas	Daudzums	Izma ksas	Daudzums	Izmak sas	Daudzums	Izmak sas	Kopēj ais daudz ums	Kopējās izmaksas
↓																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ⁵⁷ ...																		
– Iznākums																		
– Iznākums																		
– Iznākums																		
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																		
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2...																		
– Iznākums																		
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2																		

⁵⁶ Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

⁵⁷ Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā “Konkrētie mērķi”.

KOPSUMMAS																
-----------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N. ⁵⁸	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	--------------------------	-------------	-------------	-------------	--	------

Daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma – daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS ⁵⁹								
Cilvēkresursi								
Pārējie administratīvie izdevumi								
Starpsumma – ārpus daudz gadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								

KOPĀ								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

⁵⁸ N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

⁵⁹ Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās BA pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

	Gads 2025	Gads 2026	Gads 2027	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
o Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)							
20 01 02 03 (Delegācijas)							
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)							
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
o Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu FTE) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT un JPD delegācijās)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	– galvenajā mītnē						
	– delegācijās						
01 01 01 02 (AC, END, INT — netiešā pētniecība)							
01 01 01 12 (AC, END, INT — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)							
KOPĀ	0						

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

⁶⁰ AC — līgumdarbinieki, AL — vietējie darbinieki, END — valstu norīkotie eksperti, INT — aģentūru darbinieki, JPD — jaunākie eksperti delegācijās.

⁶¹ Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikumam/iniciatīvai:

☒ pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Iniciatīvu finansē no transporta politikas atbalsta budžeta pozīcijas (02.20.04.01), un pārplānošana nav nepieciešama.

☐ jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas un budžeta pozīcijas, atbilstošās summas un instrumentus, kurus ierosināts izmantot.

☐ jāpārskata DFS

Paskaidrojiet, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

☒ neparedz trešo personu līdzfinansējumu

☐ paredz trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N ⁶²	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atpoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

⁶² N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

☐ pašu resursus

☐ citus ieņēmumus

Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁶³					
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
... pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija)

⁶³ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.