



Briuselis, 2018 m. gegužės 18 d.
(OR. en)

7864/18

Tarpinstitucinė byla:
2017/0290 (COD)

TRANS 147
CODEC 518

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 6398/2/18 REV 2 TRANS 79 CODEC 218

Komisijos dok. Nr.: 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (Tekstas svarbus EEE)

– Pažangos ataskaita

I. IVADAS

1. 2017 m. lapkričio 10 d. Komisija priėmė pirmiau nurodytą pasiūlymą, kaip judumo dokumentų rinkinio „Europa kelyje“ – vienos iš Komisijos iniciatyvų, susijusios su mažataršiu judumu, dalį. Šiuo pasiūlymu siekiama peržiūrėti Direktyvą 92/106/EEB¹ (Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą), kuri yra vienintelė teisinė priemonė, kuria Sąjungos lygmeniu tiesiogiai skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito mažiau taršaus transporto, pavyzdžiui, vidaus vandenų, jūrų ir geležinkelių, keliais.

¹ Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, OL L 368, 1992 12 17, p. 38–42.

II. PASIŪLYMO TURINYS

2. Pagrindinis šio pasiūlymo tikslas – toliau didinti mišriojo krovinių vežimo, palyginti su tolimuoju krovinių vežimu automobilių keliais, konkurencingumą ir sukurti geresnes sąlygas daugiau krovinių vežti ne automobilių keliais, o kitu transportu.
3. Pasiūlymu siekiama šio tikslo šiomis priemonėmis:
 - išplečiant dabartinės Direktyvos taikymo sritį, kad būtų įtrauktas nacionalinis vežimas įvairiarūšiu transportu;
 - supaprastinant mišriojo krovinių vežimo operacijos apibrėžtį ir suteikiant lankstumo automobilių kelio atkarpos ilgiui;
 - apibrėžiant reikalavimus, taikytinus įrodymams, reikalingiems mišriojo krovinių vežimo operacijoms;
 - išplečiant ekonomines paramos priemones, visų pirma investicijas į krovinių perkrovimo terminalus, visų pirma esamame pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkluose. Valstybės narės turėtų taikyti papildomas ekonomines paramos priemones, (pavyzdžiui, atleidimą nuo mokesčių) ir derinti jas tarpusavyje ir su Komisija.
4. Inicatyva prisidedama prie Reglamentavimo kokybės programos (REFIT) tikslų, nes ja siekiama atnaujinti ir supaprastinti esamą direktyvą.

III. DARBAS EUROPOS PARLAMENTE

5. 2017 m. Europos Parlamentas paprašė Komisijos parengti aiškias, modernias ir išsamias mišriojo krovinių vežimo taisykles, kurias valdžios institucijos galėtų įgyvendinti. Parlamentas konkrečiai paprašė Komisijos peržiūrėti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą siekiant padidinti daugiaryšį vežimą, panaikinti nesąžiningą praktiką ir užtikrinti atitiktį socialinės srities teisės aktams, susijusiems su mišriuoju vežimu.

6. Šis pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto buvo paskirtas Parlamento Transporto ir turizmo komitetui (TRAN), kuris pranešėja paskyrė Danielą Aiuto (EFDD, Italija). 2018 m. balandžio 25 d. pranešėja komitetui pateikė pranešimo projektą. Pranešime siūlomais pakeitimais iš esmės pritariama Komisijos pasiūlymui ir patvirtinami pagal REFIT programą prieš tai atlikto vertinimo rezultatai, ir netgi siūloma sustiprinti Komisijos pasiūlymą kai kuriose srityse (pvz., valstybių narių įpareigojimų rengti ataskaitas, fiskalinių paskatų, kurias valstybės narės turėtų siūlyti už mišriojo krovinių vežimo operacijas, arba investicijų, kuriomis remiamas krovinių perkrovimo terminalų kūrimas arba esamų plėtimas). Balsavimas komitete numatytas 2018 m. liepos 10 d.

IV. DARBAS TARYBOS ORGANUOSE

7. Komisija pateikė pasiūlymą 2017 m. lapkričio 27 d. Intermodalinių klausimų darbo grupės (toliau – darbo grupė) posėdyje, tada įvyko pirmasis pasikeitimas nuomonėmis.
8. Pasiūlymo poveikio vertinimas (PV) buvo išsamiai aptartas 2018 m. sausio 12 d. ir 25 d. posėdžiuose. Apskritai delegacijos palankiai įvertino numatomą esminę direktyvos, kuri bėgant metams tapo ne tokia aktuali, peržiūrą. Jos pritarė, kad siekiant sumažinti spūstis keliuose ir išmetamų teršalų kiekį, reikia paspartinti perėjimą prie kitų transporto rūšių, kad kroviniai būtų vežami ne tik keliais.
9. Politikos galimybių klausimu, kelios delegacijos išreiškė abejonių dėl akivaizdaus pasiūlymo dėmesio automobilių kelio atkarpoms. Šiame kontekste kai kurios delegacijos nurodė, kad nacionaliniu lygmeniu galima nenumatyta pasekmė galėtų būti tai, kad savo teritorijoje kroviniai būtų vežami tik keliais, o kitos transporto rūšys būtų naudojamos kitų valstybių narių teritorijose.

10. Kalbant apie paramos priemones apskritai, keletas delegacijos pareiškė, jog tikėjosi, kad PV labiau padės siekiant nuspręsti, kaip galima būtų toliau plėtoti pirmiau nurodytas paramos priemones. Kalbant apie paramą investicijoms, daug delegacijų prieštaravo siūlomam krovinių perkrovimo terminalų geografinio išdėstymo tikslui, teigdamos, kad terminalų vietą ir investicijas į juos turėtų apspręsti rinkos poreikiai. Jos taip pat būtų norėjusios išsamesnės informacijos apie numatomas paramos priemones ir jų poveikį nacionaliniams biudžetams.
11. Galiausiai, daug delegacijų laikėsi nuomonės, kad bendrą šio pasiūlymo ir kai kurių kitų pirmojo judumo dokumentų rinkinio pasiūlymų poveikį reikėtų papildomai analizuoti; šiuo atžvilgiu jos pabrėžė galimą kabotažo operacijų padaugėjimą dėl to, kad kabotažo apribojimai, numatyti Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 (vadinamajame *Patekimo į rinką* reglamente), nebūtų taikomi mišriojo krovinių vežimo automobilių kelio atkarpai. Jos taip pat pabrėžė pasiūlymo dėl mišriojo krovinių vežimo ir konkrečių taisyklių dėl vairuotojų komandiravimo, išdėstytų direktyvose 96/71/EB ir 2014/67/ES, sąsają reikėtų dar papildomai įvertinti.
12. Darbo grupė šį dokumentą aptarė sausio 12 d. ir 25 d., vasario 28 d., kovo 9 d. ir 28 d., balandžio 20 d., gegužės 4 d. ir 15 d. Delegacijos palankiai įvertino tai, kad direktyva peržiūrima ir kad jos tikslas – toliau skatinti ir remti perėjimą prie kitų transporto rūšių ir mišriojo krovinių vežimo naudojimą siekiant kuo labiau sumažinti spūstis Sąjungos keliuose ir transporto išmetamų teršalų kiekį. Tuo pačiu metu dauguma delegacijų nurodė ryšį su kitais judumo dokumentų rinkinio dokumentais, konkrečiai, Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių, kiek tai susiję su kabotažu, ir Direktyva, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 96/71/EB ir 2014/67/ES dėl kelių transporto vairuotojų komandiravimo², vadinamaisiais *lex specialis* dokumentais. Šiuo atžvilgiu jos primygtinai reikalavo, kad turėtų būti užtikrintas atitinkamų šių dokumentų nuostatų nuoseklumas, o to siekiant reikia dirbti paraleliai.

² Komisijos pasiūlymas: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

13. Remdamasi delegacijų pateiktomis pastabomis ir pasiūlymais, pirmininkaujančios Bulgarijos kompromisiniame tekste siūlomi tam tikrų klausimų sprendimai ir paaiškinimai, pavyzdžiui:

- mišriojo krovinių vežimo operacijų išplėtimas, kad būtų galima atsižvelgti į ne automobilių kelio atkarpas pagal minimalų 100 km kriterijų, taikomą vidaus vandenu operacijoms aplink uostus arba jūrų perkėloms, išvengiant rentabilių alternatyvų automobilių keliams. Tačiau kai kurios delegacijos siūlo grįžti prie dabartinėje direktyvoje numatytų 100 km, nes jų jūrų perkėlos yra trumpos, o tinkamos alternatyvos automobilių keliams, kurios būtų neįtrauktos į Direktyvos taikymo sritį, nėra.
- pereinamasis 4 metų laikotarpis, taikomas keliuuoju kranu nekeliamoms puspriekabėms be vairuotojo, per kurį identifikavimas pagal tarptautinius standartus ISO6346 ir EN 130044 nebus privalomas. Visi kiti krovinių konteineriai arba kelių transporto priemonės su vairuotoju turės būti identifikuojamos pagal pirmiau nurodytus tarptautinius standartus, kad galėtų būti naudojamos mišriajam krovinių vežimui. Šio kompromiso tikslas – sudaryti palankesnes sąlygas mišriojo krovinių vežimo operacijoms, ypač kiek tai susiję su perkrovimu terminaluose ir vykdymo užtikrinimu, tuo pačiu metu leidžiant smulkesniems vežėjams, kurie reguliariai mišriojo krovinių vežimo nenaudoja, pasinaudoti Mišriojo krovinių vežimo direktyvos privalumais neprivalant identifikuoti pagal pirmiau minėtus tarptautinius standartus. Tačiau po 4 metų pereinamojo laikotarpio, šis identifikavimas bus privalomas visoms mišriojo krovinių vežimo operacijoms;
- suderinimas su Reglamentu 1072/2009, kiek tai susiję su laikotarpiu, per kurį patikrinimo kelyje atveju vairuotojas gali susisiekti su vežėju arba transporto vadybininku, kad šis padėtų jam pateikti įrodymų, patvirtinančių mišriojo krovinių vežimo operaciją. Tačiau tai turėtų būti suprantama, kaip pageidaujamos bendros taisyklės išimtis, būtent kad visi turimi įrodymai visada būtų transporto priemonėje ir juos tuoj pat būtų galima patikrinti;
- ataskaita, kurią valstybės narės teikia Komisijai kas 5 metus, kurioje pateikiama informacija ir statistika, susijusi su Mišriojo krovinių vežimo direktyvos įgyvendinimu jų teritorijoje. Kad būtų išvengta darbo dubliavimosi ir administracinės naštos, valstybės narės gali pasinaudoti esamomis Eurostato arba nacionalinėmis statistikos duomenų bazėmis.

V. PAGRINDINIAI NEIŠSPRESTI KLAUSIMAI

a) Direktyvos taikymo sritis, kabotažo taisyklės ir vairuotojų komandiravimas

14. Komisijos pasiūlymu išplečiama dabartinės direktyvos taikymo sritis, į ją įtraukiant nacionalines mišriojo krovinių vežimo operacijas, siekiant paskatinti vykdyti mišriojo krovinių vežimo operacijas, tačiau jame siūloma nekeisti Direktyvos 2 straipsnio, kiek tai susiję su nacionalinėmis kvotomis ir nacionalinių leidimų vykdyti mišrųjų krovinių vežimą uždraudimą. Komisijos pasiūlymu taip pat nekeičiamas 4 straipsnis, būtent tai, kad pirminė / galutinė automobilių kelio atkarpa turi būti mišriojo krovinių vežimo operacijos tarp valstybių narių dalimi. Atsižvelgiant į Europos Teisingumo Teismui sprendimą byloje C-2/84, pasiūlyme laikoma, kad mišriojo krovinių vežimo operacija yra viena operacija nuo išvykimo iki atvykimo, nepaisant fakto, kad visa automobilių kelio atkarpa gali būti valstybės narės teritorijoje, ir todėl vertinami mišriojo krovinių vežimo operacijų privalumai Sąjungos lygmeniu.

15. Kelios valstybės narės pareiškė susirūpinimą dėl to, kad direktyva dabar būtų taikoma visoms mišriojo krovinių vežimo operacijoms, be kita ko, ir valstybėse narėse. Kai kurios delegacijos siūlo sugrąžinti dabartinės direktyvos taikymo sritį (t. y. tarptautinio mišriojo krovinių vežimo operacijas), nes, jų supratimu, tai prilygtų vidaus kabotažo liberalizavimui. Kitos siūlo patikslinti 2 ir 4 straipsnių taikymą išplėstos taikymo srities kontekste. Jos nurodo, kad gali padidėti problemos, susijusios su nelegaliu kabotažu ar nesąžininga konkurencija, galinčios atsirasti dėl to, kad tam tikri vežėjai iš kitų valstybių narių galėtų pasiūlyti pigesnes paslaugas, negu kai kurie vietos vežėjai. Šios delegacijos teigia, kad siūlymas liberalizuoti kabotažą kaip paskata mišriojo krovinių vežimo operacijoms būdingoms didesnėms sąnaudoms atsverti gali būti ne pats geriausias politinis sprendimas siekiant skatinti mažinti naudojimąsi automobilių kelių transportu, o tarp tarptautinio krovinių vežimo Sąjungoje ir pageidaujamo perėjimo prie kitų transporto rūšių turėtų būti suderinamumas. Todėl kai kurios iš šių delegacijų siūlo visiškai išbraukti 4 straipsnį. Kita vertus, kitos delegacijos nurodo, kad nėra 4 straipsnio išbraukimo poveikio vertinimo, todėl būtų sunku įvertinti tokio reikšmingo pakeitimo pasekmes. Jos taip pat pabrėžia, kad konsultuojantis su suinteresuotaisiais subjektais klausimas dėl 4 straipsnio išbraukimo neiškilo. Dėl to jos rimtai abejoja ir primena, kad kabotažo taisyklės šioje direktyvoje turi būti suprantamos kaip apibrėžta *Patekimo į rinką* reglamente. Delegacijos taip pat nurodė, kad kabotažo operacijų klausimas yra glaudžiai susijęs su vairuotojų komandiravimo taisyklėmis, numatytomis *lex specialis* 2 straipsnio 2 dalyje, konkrečiai, su laiko riba, į kurią atsižvelgiant taikomas priimančiosios valstybės narės darbo užmokesčio dydis ir kasmetinės mokamos atostogos.

16. Šiuo atžvilgiu remiantis Komisijos pasiūlymo aiškinimu, tarptautiniam kelių transportui taikomos taisyklės būtų taikomos tarptautinio mišriojo krovinių vežimo operacijoms, o nacionaliniam kelių transportui taikytinos taisyklės būtų taikomos nacionalinio mišriojo krovinių vežimo operacijoms. Remiantis šiuo aiškinimu, nuostatos, dėl kurių susitarta *lex specialis*, būtų taikomos ir mišriajam krovinių vežimui, o didžioji delegacijų dauguma ne kartą pabrėžė, kad šios taisyklės turi būti kruopščiai subalansuotos, kad būtų išvengta socialinio dumpingo siekiant skatinti mišrųjį krovinių vežimą. Dėl šios priežasties pirmininkaujanti Bulgarija nusprendė 7 konstatuojamąją dalį, kurioje nurodomas minėtų teisėkūros procedūra priimamų aktų taikymas mišriajam krovinių vežimui, įrašyti skliausteliuose (t. y. bus nuspręsta vėlesniame etape), kad būtų suteikta galimybė pasiekti susitarimą derybose dėl *patekimo į rinką* reglamento ir dėl *lex specialis* direktyvos.
17. Kitas klausimas, susijęs su direktyvos taikymo srities išplėtimu, yra 6 straipsnio 1 dalies, kurioje nurodomi mokesčiai, kuriuos valstybės narės turi sumažinti mišriojo krovinių vežimo operacijų atžvilgiu, taikymas. Viena delegacija primena, kad dėl apmokestinimo klausimų turi būti sprendžiama vieningai, ir siūlo palikti 6 straipsnio 1 dalies taikymą tarptautinio mišriojo krovinių vežimo operacijoms (tarp valstybių narių), kaip numatyta dabartinėje direktyvoje.

b) Mišriojo krovinių vežimo operacijų tinkamumas

18. Mišriojo krovinių vežimo tikslu Komisijos pasiūlyme nurodyta, kad kiekviena mišriojo krovinių vežimo operacijos automobilių kelio atkarpa negali būti ilgesnė nei 150 km arba 20 % viso atstumo Sąjungoje matuojant tiesia linija. Pasiūlyme taip pat pašalinami ne automobilių kelio atkarpų apribojimai siekiant, kad į direktyvos taikymo sritį patektų svarbesnės mišriojo krovinių vežimo operacijos. Jame taip pat siūloma identifikuoti įvairiarūšio transporto krovinių konteineriai, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos jų perdavimui ir atsekamumui mišriojo krovinių vežimo operacijų metu.

19. Daugelis delegacijų nepritaria 20 % kriterijui, nes juo gali būti leidžiama labai ilga automobilių kelio atkarpa, o kai kurių valstybių narių atveju ji gali tęstis per visą šalį. Jos siūlo palikti tik 150 km apribojimą – tai jau yra išplėtimas, palyginti su dabartinėje direktyvoje nustatytu 100 km; jos teigia, kad tai netgi galėtų būti aiškinama, kaip ilgesnių automobilių kelio atkarpų rėmimas, o tai tam tikra prasme prieštarauja išreikštam pagrindiniam pasiūlymo tikslui, t. y. skatinti pereiti prie kitų transporto rūšių. Kita vertus, kai kurios delegacijos pageidautų, kad būtų sugrąžintas dabartinis 100 km tinkamumo kriterijus.
20. Be to, kai kurios valstybės narės pageidautų išvengti situacijos, kai jos visą teritoriją tranzitu kerta mišriojo krovinių vežimo automobilių kelio atkarpa ir ji tuo pačiu metu privalo siūlyti paskatas tokiai mišriojo krovinių vežimo operacijai, kai perėjimas prie kitų transporto rūšių net nevyksta jos teritorijoje. Jos supranta Komisijos pasiūlyme išdėstytą požiūrį, t. y. tai, kad perėjimo prie kitų transporto rūšių turėtų būti siekiama Sąjungos lygmeniu, tačiau, šių delegacijų nuomone, sunku pasiūlyti mišriojo krovinių vežimo operacijoms taikomų mokesčių ar kelių mokesčių sumažinimą, kai automobilių kelio atkarpos ir toliau apima jų teritoriją, o jų valstybėje kelių eismas faktiškai nesumažės. Dėl šios priežasties pirmininkaujančios Bulgarijos kompromisiniame tekste siūloma, kad direktyvoje numatytos paramos priemonės būtų neprivalomos, kad valstybė narė turėtų galimybę įvertinti ir nuspręsti, kokių atveju tikslinga mišrųjų krovinių vežimą vykdantiems vežėjams taikyti direktyvoje numatytas paramos priemones.
21. Kitos valstybės narės palankiai vertina tai, kad maksimali automobilių kelio atkarpa pailginta iki 150 km arba 20 % viso atstumo Sąjungoje, kadangi jos pritaria Komisijos išvadai, kad tai paskatintų teigiamą mišriai vežamų krovinių apimties didėjimą.

22. Todėl pirmininkaujančios Bulgarijos kompromisiniame tekste siūloma išbraukti 20 % kriterijų kartu su galimybe vežėjams prireikus išplėsti 150 km apribojimą, kad būtų galima pasiekti geografiniu požiūriu artimiausią tinkamą krovinių perkrovimo terminalą, ir tokiu būdu išlaikyti tam tikrą reikiamą lankstumą. Pirmininkaujančios Bulgarijos kompromisiniame tekste taip pat siūloma, kad terminalams reikalingi reikalavimai, susiję su jų krovinių perkrovimo pajėgumu, būtų nurodyti įgyvendinimo akte, tokiu būdu suteikiant galimybę valstybėms narėms tiesiogiai dalyvauti renkantis terminalus mišriojo krovinių vežimo operacijoms. Be to, kartu su įrodymais, įrodančiais mišriojo krovinių vežimo operacijas, nurodytais 3 straipsnyje, vairuotojai taip pat turės pateikti būtinybės viršyti 150 km automobilių kelio atkarpos apribojimą pagrindimą. Tačiau gegužės 15 d. įvykusiame darbo grupės posėdyje daug delegacijų nepritarė įgyvendinimo aktui kaip kompromisui sprendimui dėl automobilių kelio atkarpų prailginimo iki artimiausio tinkamo terminalo. Jos paaiškino, kad vis dar reikia toliau dirbti ieškant reikiamų apsaugos priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad bus išvengta galimo vežėjų piktnaudžiavimo renkantis labiau nutolusius krovinių perkrovimo terminalus, esančius už 150 km kelio automobilių atkarpos ribos.

c) Perkrovimo terminalų geografinis išdėstymas ir ekonominės paramos priemonės

23. Kadangi konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais metu paaiškėjo, kad priemonės, kurios, manoma, turėtų didžiausią teigiamą poveikį mišriojo krovinių vežimo apimčiai, būtų parama tiesioginėms investicijoms į mišriojo krovinių vežimo terminalus, IT srities investicijoms ir mokesčių už prieigą prie mišriajam krovinių vežimui būtinos geležinkelio veiklos mažinimas, Komisija siūlo privalomas paramos priemones siekiant skatinti valstybių narių investicijas į mišriojo krovinių vežimo infrastruktūrą ir objektus, visų pirma į geografinį krovinių perkrovimo terminalų tankį. Dėl šios priežasties Komisija siūlo, kad pakrovimo vietos ir terminalai neturėtų būti vienas nuo kito nutolę labiau nei vidutiniškai 150 km. Pasiūlyme taip pat numatytos neprivalomos papildomos priemonės, kurias valstybės narės gali taikyti tam, kad sumažintų mišriojo krovinių vežimo operacijų sąnaudas ir kad jos taptų konkurencingesnės, palyginti su vežimo vien automobilių keliais.

24. Valstybės narės pritaria mišriojo krovinių vežimo infrastruktūros plėtojimui – svarbiam žingsniui siekiant sumažinti krovinių vežimą keliais ir išmetamą teršalų kiekį. Tačiau didelė delegacijų grupė nepritaria krovinių perkrovimo terminalų išdėstymui remiantis geografiniais kriterijais ir pabrėžia, kad dėl jų skaičiaus ir vietos turėtų būti nuspręsta atsižvelgiant į rinkos poreikius. Be to, šios delegacijos tvirtina, kad dėl subsidiarumo priežasčių investicijos remiantis nacionaliniais biudžetais turėtų būti prievolė, o valstybių narių priimamas sprendimas. Valstybės narės taip pat nurodė, kad šiuo atžvilgiu naudinga būtų nustatyti lanksčias valstybės pagalbos taisykles ir derinti veiksmus su EIPT ir TEN-T iniciatyvomis.
25. Siekiant atsižvelgti į pirmiau nurodytus susirūpinimą keliančius aspektus, pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniame tekste siūloma privalomą paramą investicijoms pakeisti neprivaloma nuostata. Tačiau kai kurios delegacijos pritaria Komisijos tekstui ir tvirtina, kad padarius investicijas neprivalomas, nuostata netenka turinio ir nebėra reikalinga, nes valstybėms narėms nereikia, kad direktyva jiems būtų suteiktas leidimas numatyti priemones nacionaliniu lygmeniu.

VI. KITI NEIŠSPRESTI KLAUSIMAI

- *Mišriojo krovinių vežimo operacijų įrodymų standartinė Sąjungos forma*

26. Keletas delegacijų siūlo sukurti įrodymų, reikalingų vykdant mišriojo krovinių vežimo operacijas, standartinę Sąjungos formą. Komisijos pasiūlymu siekiama, kad 3 straipsnio 2 dalyje numatytas sąrašas ir būtų tokia forma, paliekant vežėjui pasirinkimo laisvę pateikti įrodymus popierine forma ar elektroniniu būdu, nesukuriant papildomos naštos dėl naujos formos. Tačiau pirmiau nurodytos delegacijos pabrėžia, kad tokia forma pakeistų 3 straipsnio 2 dalyje nurodytus įrodymus, būtų papildomai išvengta vertimo problemų ir todėl būtų supaprastintas įrodymų pateikimas ir palengvintas direktyvos vykdymo užtikrinimas.

- Nediskriminuojanti prieiga prie valstybės lėšomis remiamų krovinių perkrovimo terminalų

27. Pasiūlymo 6 straipsnio 4 dalimi sukuriamas įpareigojimas valstybėms narėms užtikrinti nediskriminuojančią prieigą prie krovinių perkrovimo terminalų. Tačiau kelios delegacijos nurodo, kad ši nuostata negalėtų būti taikoma be apribojimų privatiems terminalams, net jei jie pasinaudojo valstybės parama, nes jie turėtų turėti galimybę vykdyti verslą taip, kaip jiems atrodo tinkama. Dėl šios priežasties jos siūlo nustatyti terminą, po kurio terminalai nebeturėtų laikytis šio įpareigojimo.
28. Visos delegacijos, taip pat Komisija laikosi bendros tikrinimo išlygos dėl naujausios teksto redakcijos (šio pranešimo priedas). Ankstesnės teksto redakcijos pakeitimai pažymėti **paryškintuoju šriftu** ir simboliu [...].
29. Komisija nepateikia jokios savo pozicijos dėl viso kompromisinio pasiūlymo, kol nebaigtos derybos su Europos Parlamentu.
30. DK, MT ir UK dėl šio pasiūlymo laikosi parlamentinio tikrinimo išlygos.

VII. IŠVADOS

31. Nuolatinių atstovų komiteto ir Tarybos prašoma atsižvelgti į didelę pažangą, padarytą Bulgarijos pirmininkavimo laikotarpiu, ir į tai, kad kai kuriuos klausimus reikia geriau išnagrinėti. Todėl kompetentingų Tarybos parengiamųjų organų turėtų būti paprašyta toliau nagrinėti pasiūlymą, kad dėl jo būtų susitarta kitame TTE tarybos posėdyje.

Proposal for a

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of
combined transport of goods between Member States

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 91(1) thereof,

Having regard to the proposal from the European Commission,

After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee³,

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions⁴,

Acting in accordance with the ordinary legislative procedure,

Whereas:

- (1) The negative impact of transport on air pollution, greenhouse gas emissions, accidents, noise and congestion continue to pose problems to the economy, health and well-being of European citizens. Despite the fact that road transport is the main contributor of those negative effects, road freight transport is estimated to grow by 60 per cent by 2050.

³ OJ C , , p. .

⁴ OJ C , , p. .

- (2) Reducing the negative impact of transport activities remains one of the main goals of the Union's transport policy. Council Directive 92/106/EEC⁵ which establishes measures to encourage the development of combined transport, is the only legislative act of the Union to directly incentivise the shift from road freight to lower emission transport modes such as inland waterways, maritime and rail.
- (3) The goal of reaching 30% of road freight over 300 km shifted to other modes of transport such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050, in order to optimise the performance of multimodal logistic chains, including by making greater use of more energy-efficient modes, has been slower than expected and according to the current projections, will not be reached.
- (4) Directive 92/106/EEC has contributed to the development of the Union's policy on combined transport and has helped shift a considerable amount of freight away from road. Shortcomings in the implementation of that Directive, notably ambiguous language and outdated provisions, and the limited scope of its support measures, have significantly reduced its impact.
- (5) Directive 92/106/EEC should be simplified and its implementation improved by reviewing the economic incentives to combined transport, with the aim of encouraging the shift of goods from road transport to modes which are more environmentally friendly, safer, more energy efficient and cause less congestion.

⁵ Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (OJ L 368, 17.12.1992, p.38).

- (6) The volume of national intermodal operations constitutes 19,3% of the total intermodal transport in the Union. Such operations currently do not benefit from the support measures provided by Directive 92/106/EEC because of the limited scope of the definition of combined transport. However, the negative effect of national road transport operations, and notably greenhouse gas emissions and congestion, have an impact beyond the national borders. Therefore it is necessary to broaden the scope of Directive 92/106/EEC to national (intra-Member State) combined transport operations in order to support the further development of combined transport in the Union, hence an increase in the modal shift from road to rail, inland waterways and short sea shipping.
- (6a) Article 2 of Directive 92/106 EEC prohibits national quotas and authorisations for combined transport operations. The extension of the scope of this Directive to national combined transport operations should continue to prohibit such national restrictions when they are not based on EU law. Furthermore, Article 4 of this Directive continues to apply only to combined transport operations between the Member States.

- (7) [A combined transport operation is to be seen as one single transport operation that directly competes with a unimodal transport operation from the point of departure to the final destination. Regulatory conditions should ensure equivalence between international combined transport and international unimodal transport, and national combined transport and national unimodal transport respectively. In this regard it is important to point out that the relevant rules relating to posting of workers, including those set out in the *lex specialis* Directive and other social rules of transport continue to apply to combined transport operations. The application of these rules should take into account the character of the total transport operation. In particular, the rules on international road transport operations should apply to the road legs which are part of an international combined transport operation and the rules on transport by non-resident hauliers should apply to the road legs which are part of a national combined transport operation.] ⁶
- (8) The current definition of combined transport includes different distance limits for the road legs of a combined transport operation, according to the mode of the non-road leg. For rail, there is no fixed distance limit but instead the undefined notion of “nearest suitable terminal” providing some flexibility to take account of specific situations. That limitation has raised many difficulties in its implementation due to various interpretations and specific difficulties to establish the conditions for implementation. It would be useful to lift those ambiguities while also ensuring that some measure of flexibility is retained. In particular, allowing an equal catchment area for all modal combinations and facilitating enforcement thanks to the simplicity of measuring the road leg distance in direct line based on addresses or GNSS coordinates of the beginning and end point of a road leg would simplify the planning of combined transport operations.⁷

⁶ Wording clarifying the application of the different provisions of the *lex specialis* to be decided on at a later stage, depending on agreement reached in the discussions on the *lex specialis*

⁷ DK is proposing to clarify under which conditions the transport of empty loading units is to be considered part of CT operations.

- (9) In the current definition of combined transport, the minimum distance of 100 km for the non-road leg of a combined transport operation ensures that most combined transport operations are covered. Rail and short sea shipping legs typically run over larger distances to be competitive with unimodal road transport. That minimum distance also ensures exclusion from the scope of specific operations such as short ferry crossings which would occur anyway. However, with such a minimum distance limitation, a number of inland waterways operations around ports and in and around agglomerations, which contribute greatly to decongesting the road networks in sea ports and in the immediate hinterland and to reducing environmental burdens in agglomerations, do not fall under the scope of the current Combined Transport Directive. It would therefore be useful to remove that minimum distance limitation, while maintaining the exclusion of non-road legs the sole purpose of which is to overcome a natural obstacle and that do not bring along modal shift in the EU. Such excluded non-road legs include direct island crossings by ferry such as Cork-Roscoff or through a tunnel such as Eurotunnel where there is no road alternative to the non-road leg, and cases where there is a theoretical road alternative for the non-road leg of the operation, but this road leg is not commercially viable as it is considerably longer and causing uncompetitive delays and prices, such as the ferry crossing from Tallinn to Stockholm, or the ferry crossing from Bari to Dubrovnik. On the other hand, non-road legs consisting of island connections where the operator chooses to go by ferry to a more distant port instead of the closest one, and thus avoiding a considerable distance of road transport, such as choosing Cork-Santander instead of driving from Roscoff to Spain, should not be excluded and should be able to benefit from support, as they bring along modal shift.

- (9a) Furthermore, while the current definition of combined transport only covers operations between Member States, a part of an intermodal transport operation between Member States and a third country should be interpreted to be covered by the Directive if the Union part of the operation fulfils the conditions set out in the definition of combined transport, as it brings modal shift in the Union. In that case, however, the non-road leg that crosses a European Union border has to be at least 100 km on EU territory. To avoid any doubt, a clarification to this effect is necessary.
- (9b) While the part of **intermodal** transport operations starting or ending in third countries that takes place within the Union is covered by this Directive under certain conditions, the conditions for access to the market and access to occupation applicable to hauliers from third countries continue to ~~apply~~ **be subject to Union or Member States agreements with third countries containing provisions on road transport.**
- (10) The minimum size limit of intermodal loading units currently specified in the definition of combined transport could hamper the future development of innovative intermodal solutions for urban transport and any limit to container size or format should therefore be removed. On the other hand, being able to identify intermodal loading units through existing and widely used means of identification could speed up the handling of intermodal loading units in terminals and facilitate the flow of the combined transport operations.

- (11) The outdated usage of stamps in proving that a combined transport operation has occurred prevent the effective enforcement or the verification of eligibility for the measures provided for in Directive 92/106/EEC. The evidence necessary to prove that a combined transport operation is taking place should be clarified as well as the means by which such evidence is provided. In particular it is important to reiterate that such evidence may be provided, partly or fully, through existing transport documents such as consignment notes provided for under various international conventions. The use and transmission of transport information through electronic means such as in eCMR electronic consignment notes⁸ should be encouraged as it simplifies the provision of relevant evidence. In this regard, it is important to ensure the acceptance of electronic information by the relevant authorities. The provided evidence, whether on paper or in electronic format, should be reliable and authenticated, depending on the format by a written signature, a stamp or an electronic authentication method. The regulatory framework and initiatives simplifying administrative procedures and the digitalisation of transport aspects, should take into consideration developments at Union level.
- (12) The scope of the current economic support measures defined in Directive 92/106/EEC is very limited, consisting of fiscal measures (namely the reimbursement or reduction of taxes) which concern only certain types of combined rail/road transport operations. Other relevant measures for all modal combinations, should also be encouraged in order to reduce the share of road freight and to encourage the use of other modes of transport such as rail, inland waterways and maritime transport to reduce air pollution, greenhouse gas emissions, road traffic accidents, noise and congestion.

⁸ Provided for in the Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note.

- (13) The main infrastructure bottleneck hampering the shift from road freight to other modes of transport is at the transshipment terminal level. The current distribution and coverage of transshipment terminals in the Union, including along the existing TEN-T Core and Comprehensive network, is insufficient, while the capacity of existing transshipment terminals is reaching its limit and will need to develop in order to cope with overall freight traffic growth. Investing in transshipment terminal capacity may reduce overall transshipment costs, and hence produce a derived modal shift, as demonstrated in some Member States. Member States may take measures to support investment that would ensure that a network of efficient combined transport transshipment terminals with sufficient transshipment capacity to meet existing and future demand for transport infrastructure will be available to transport operators. Such measures could take the form of national transport policy planning, dedicated land planning, public private partnerships, lease of national or municipal land for dedicated purpose or different state aid measures. This would make combined transport operations more competitive compared to unimodal road transport and thus incentivise the use of freight transport alternatives and increase modal shift.
- (13a) The increased coverage, efficiency and capacity of transshipment terminals should, at the very minimum, be established along the existing TEN-T Core and Comprehensive networks. In order for operations to be able to benefit from this Directive, and giving due consideration to population density, geographical or natural constraints, market conditions and trade and freight flows, a long-term aim should be to have on average at least one suitable transshipment terminal for combined transport located no further than 150 km from any shipment location in the Union. Coordination between Member States and, where appropriate, with the Commission would facilitate achieving this target.

- (14) Member States may implement economic support measures in addition to the existing ones, targeting the various legs and elements of a combined transport operation. Such measures may, without prejudice to Articles 29 to 37 of Directive 2012/34/EU, include for example the reduction of certain taxes, infrastructure access charges, external cost charges, congestion charges or other transport fees, direct grants for transporting intermodal loading units in combined transport operations, partial reimbursement of transshipments cost, exemption from traffic bans, support for investments into digital solutions for combined transport.
- (15) Support measures for combined transport operations must be implemented in compliance with the State aid rules contained in the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU). Furthermore, taking into account the importance of such support for development of combined transport, the Commission should assess which types of support measures could be considered to be compatible with internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty.
- (16) [...] (*moved to recital 13a*)
- (17) Support measures should also be reviewed on a regular basis by the Members States to ensure their effectiveness and efficiency.
- (18) For the purposes of this Directive, there should not be a distinction between combined transport for hire or reward and own-account combined transport.
- (19) To cope with and allow an evaluation of the evolution of Union transport, and in particular of the combined transport market, relevant, comparable and reliable data and information should be gathered by the Member States and reported to the Commission on a regular basis and the Commission should submit a report to the European Parliament and the Council on the application of this Directive every five years. Where available, and to avoid duplication of work and administrative burden, relevant combined transport related data and information from existing sources, such as EUROSTAT or national statistical databases, can be re-used for that purpose.

- (19a) In order to ensure uniform conditions to facilitate the required reporting by the Member States, implementing powers should be conferred on the Commission to ~~specify the operational transshipment capability of a terminal and~~ lay down the **detailed** content and details of information on combined transport operations. Those powers should be *exercised* in accordance with Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council⁹.
- (20) Transparency is important for all stakeholders involved in combined transport operations. To support such transparency, it is important to ensure publication of all relevant rules, measures and contact details in an easily accessible way.
- (21) [...]
- (21a) [...]. (*moved to recital 19a*)
- (22) Since the objectives of this Directive to further promote the shift from road transport to more environmentally friendly modes of transport, and hence reduce the negative externalities of the Union transport system, cannot be sufficiently achieved by the Member States but can rather, by reason of the primarily cross-border nature of freight combined transport and interlinked infrastructure, and of the problems this Directive is intended to address, be better achieved at Union level, the Union may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty on European Union. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve those objectives.
- (23) Directive 92/106/EC should therefore be amended accordingly,

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

⁹ Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by the Member States of the Commission's exercise of implementing powers (OJ L 55, 28.2.2011, p. 13).

Article 1

Directive 92/106/EEC is amended as follows:

(1) the title is replaced by the following:

“Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods¹⁰”;

new Article 1a:

The purpose of this Directive is to contribute to the reduction of air pollution, greenhouse gas emissions, road traffic accidents, noise and congestion by promoting the development of combined transport operations and to encourage the modal shift of freight transport from road to other modes of transport such as rail, inland waterways and maritime transport by increasing the competitiveness of combined transport operations compared to road freight.

(2) Article 1 is replaced by the following:

“Article 1

1. This Directive applies to combined transport operations.
2. For the purposes of this Directive, ‘combined transport’ means carriage of goods by a transport operation, consisting of an initial or final road leg of the journey, or both, as well as a one or more non-road legs of the journey using rail, inland waterway or maritime transport:

¹⁰ BE, DE, DK, EL, SE are against the extension of the scope of the Directive to include national combined transport.

- (a) in a trailer or semi-trailer, with or without a tractor unit, swap body or container, identified, in accordance with the identification regime established pursuant to international standards ISO6346 and EN13044, ¹¹where the unaccompanied intermodal loading unit is transhipped between the different modes of transport; or
- (b) by a road vehicle accompanied by its driver and carried by rail, inland waterways or maritime transport for the non-road leg of the journey (accompanied transport operation).

By way of derogation, point (a) of this paragraph shall until [*OJ please insert date 4 years after entry into force* ***the transposition referred to in Article 2 of the this Directive***] also cover non-cranable semi-trailers in unaccompanied combined transport that are not identified in accordance with the identification regime established pursuant to international standards ISO6346 and EN13044¹².

- 2a. This Directive shall not apply to those combined transport operations which do not bring along modal shift in the Union, when none of the non-road legs ~~is~~ has an equivalent viable road transport alternative¹³.
- 3. Each road leg referred to in paragraph 2 shall not exceed:
 - (a)—150¹⁴ km in distance as the crow flies;

¹¹ RO proposes to add: "... with a total maximum length of 45 feet,..."

¹² AT, supported by DE, is against the obligation to identify non-cranable semi-trailers on the basis of these standards.

¹³ FI proposes 50 km for the non-road leg, or to revert to the minimum 100 km of the current Directive. DK and HU propose at least 50 km for the non-road leg.

¹⁴ AT, supported by BE, DK, SI proposes a shorter distance, or exemptions for certain countries because of their specific situations. DK proposes 120 km, as a compromise. HR would support 100 km, but could also accept 120 km as a compromise. CZ and SK do not support further reduction of the 150 km limit. EE and PL support the COM proposal. LT would prefer to keep the 20% in point b)

~~(b) 20% of the distance as the crow flies of the total combined transport operation in the Union.~~

That road leg distance limit shall apply to the total length of each road leg, regardless of any intermediary pick-ups on the initial leg and deliveries on the final leg of the journey.

The road leg distance limit may be exceeded for combined transport operations in order to reach the geographically nearest transport terminal which has the necessary operational transshipment capability for loading or unloading in terms of transshipment equipment, terminal capacity, terminal opening times and appropriate freight services.

~~¹⁵The Commission shall adopt by [date to be added] an implementing act to further specify the operational transshipment capability of a terminal as regards equipment, terminal capacity, opening times and appropriate freight services. That implementing act shall be adopted according to the examination procedure referred to in Article 10b(2).~~

Member States shall, from ~~[date as in previous subparagraph + 12 months]~~ publish and update the list of terminals fulfilling the necessary transshipment capability.

4. Where a combined transport operation starts and/or ends outside of the Union, this Directive shall apply to the part of the operation in the Union if:

(a) the part of operation taking place in the Union fulfils the requirements laid down in paragraphs 2 and 3, and

(b) the non-road leg that crosses a Union border is at least 100 km long in the Union¹⁶."

¹⁵ AT, CZ, DE, DK, EL, ES, HU, NL, PL, RO, SE are against this implementing act. IT and LU support the paragraph as it is. COM has a reservation on the deletion of the IA, whose purpose is to define harmonised criteria for the necessary operational transshipment capability of those terminals. HU proposes to define these criteria in the Directive.

¹⁶ LT and RO propose to add: '*or the nearest suitable terminal*' - for flexibility, to adapt to the existing infrastructure

4a. A Member State may decide not to apply the support measures provided by this Directive¹⁷ to combined transport operations with regard to a road leg that is ~~merely~~ transiting its territory without loading or unloading freight.¹⁸

(3) Article 3 is replaced by the following:

“Article 3

1. Member States shall ensure that road transport is considered forming part of a combined transport operation covered by this Directive only if the haulier carrying out the given road transport operation can produce clear evidence that such road transport constitutes a road leg of a combined transport operation.
2. The evidence referred to in paragraph 1 shall comprise the following information¹⁹:
 - (a) the name and address of the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper.
 - (b) identification of the intermodal loading unit transported, or in case an road vehicle is carried in a non-road leg, identification of this road vehicle;

¹⁷ AT, supported by DK, HR, NL, SE and SI, propose to add the following: "...including the weight advantages foreseen in Directive 96/53/EEC, ..."

¹⁸ COM has a strong reservation on this new paragraph. CZ, ES, HU, IT, PL are against this paragraph.

¹⁹ CZ, EL, HR, HU, IE, PL and RO propose the creation of a standardised EU form for combined transport evidence, to make it easier for operators to present the evidence, and to facilitate enforcement. SI would support this idea if this form replaced the evidence foreseen in Article 1. COM explains that the list of evidence in Article 3(2) constitutes such a form and is already provided in the transport documents of the driver.

(c) the combined transport operation routing:

- the places where each of the different legs of combined transport start and end in the Union and respective dates;
- the following distances:
 - (i) distances as the crow flies for each road leg in the Union;
 - (ii) [...];²⁰
 - (iii) combined transport operations subject to Article 1.4 (b), the distance of the non-road leg in the Union
- if the road leg exceeds 150 km, the justification for exceeding the distance according to the conditions set out in Article 1(3) ;
- in case of the final road leg, confirmation from the last transshipment terminal that the identified intermodal loading unit has been transhipped between modes of transport, including the place and date, or in case this is not available, confirmation from the respective non-road leg operators that the identified intermodal loading unit or road vehicle has been carried by them as part of this combined transport operation, including the place and date of delivery.

2a. Any evidence referred to in paragraph 1 shall be duly authenticated.

3. No additional evidence or document shall be required in order to prove that the haulier is carrying out a combined transport operation.

²⁰ In line with footnote 10, COM has a strong reservation on this deletion.

4. The evidence referred to in paragraph 1 shall be presented upon the request of the authorised inspecting officer of the Member State where the check is carried out. It shall be in an official language of that Member State or in English.
- 4a. In the case of roadside checks, the driver shall be allowed to contact the head office, the transport manager the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper or any other person or entity which may support him in providing the information referred to paragraph 2. This information shall be provided within [45 minutes]²¹ from the start of the road-side check.
5. Such evidence may be presented electronically, using a revisable structured format which can be used directly for storage and processing by computers.
6. In the case of road side checks, a discrepancy of the transport operation with the provided evidence, notably as regards the routing information referred to in point (c) of paragraph 2 shall be permitted, if duly justified, in case of exceptional and unforeseen circumstances outside the control of the haulier(s) causing changes in the combined transport operation. To that end, the driver shall be allowed to contact the head office, the transport manager, the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper, or any other person or entity which may provide additional justification on this discrepancy between provided evidence and actual operation.";

22

²¹ Time should be aligned with Article 8(4a) of Regulation (EC) No 1072/2009.

²² DK, supported by BE, IT, LU and SE, proposes the deletion of Article 4 of Directive 92/106/EEC.

- (4) Article 5 is replaced by the following:

“Article 5

3. Member States shall submit to the Commission in the first instance by [xx/xx/xxxx - 18 months after transposition of the Directive] and every [five] years thereafter a report providing information related to the combined transport operations covered by this Directive on their territory. The report shall contain information and statistics, where available, related in particular to main national and cross-border transport network corridors used in combined transport operations, the number of vehicles (a road train counting as a single vehicle), swap bodies and containers transported, transported tonnages, a list of transshipment terminals servicing combined transport operations and an overview of all national support measures applied and envisaged.
- (a) [...];
- (b) [...];
- (c) [...];;
- (d) [...].
4. The Commission shall adopt implementing acts²³ in accordance with Article 10b describing the **detailed** content ~~and details~~ of the information on combined transport operations referred to in paragraph 1. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 10b(2).

²³ DE, supported by At and SI, is against the delegation of power to COM for this issue, the content and details of CT information needs to be included in the basic act itself, not in the secondary legislation.

5. On the basis of an analysis of the national reports, in the first instance by [xx/xx/xxx - 9 months after the MS report submission deadline] and every [five] years thereafter the Commission shall draw up and submit a report to the European Parliament and to the Council on:
- (a) the economic development of combined transport;
 - (b) [...],
 - (c) [...],
 - (d) possible further measures, including a revision of the definition of combined transport as defined in Article 1 and an adaptation of the list of measures provided for in Article 6."

(5) In Article 6²⁴ the following paragraphs 4, 5, 6, 7 and 8 are added :²⁵

26

4. "Member States may ~~shall~~²⁷ take measures for the achievement of the objective of this Directive to support investment in transshipment terminals as regards:

- (a) the construction and, where necessary, the expansion of such transshipment terminals for combined transport;
- (b) the increase of operational efficiency in existing terminals.

4a. [...] ²⁸

Member States shall ensure that publicly supported transshipment facilities are accessible to all operators without discrimination²⁹.

Member States may establish additional conditions for the eligibility for the support.

²⁴ In connection with the extension of the scope of the Directive in Article 1, NL suggests to keep the application of Article 6(1) to combined transport operations *between Member States*.

²⁵ AT, BE, CZ, EL, HR, IT, PL and SI propose to simplify the state-aid procedures, for instance by adding combined transport support to the Block Exemptions Regulation. PCY draws attention to the new text in recital 15 and the new paragraph 8a on this issue.

²⁶ BE, supported by LU, propose to extend paragraph 1 of Article 6 to all modes of transport, not just road and rail as in the current Directive.

²⁷ CZ would like a clarification of the wording and about how it can be transposed in national law. BE points out that now the level of ambition of the article has been lowered to the point of being unnecessary. COM is opposed to changing '*shall*' into '*may*' and proposes the following wording: '*...Member States **shall** take the necessary measures to **encourage** investment in*'

²⁸ Deleted text of this paragraph is now reflected in recital 13a. COM is proposing to keep the text in a simplified form, as follows: '*Member States shall ensure that, when such measures are implemented, priority is given to ensuring a sufficient geographical distribution of suitable facilities in the Union, and in particular on the TEN-T Core and Comprehensive networks.*'

²⁹ DE and IT propose to add a deadline for non-discriminatory access. CZ and HU limit it to 5 years.

5. ³⁰Member States may take additional measures, to improve the competitiveness of combined transport operations as compared to equivalent road transport operations.
- Such measures may, without prejudice to Articles 29-37 of Directive 2012/34/EU, address any or part of a combined transport operation, such as the operation of a road or non-road leg, the vehicle, vessel or intermodal loading unit used or the transshipment operations^{31, 32}
6. Member States shall communicate without delay the text of the support measures taken pursuant to this Article to the Commission.
7. Member States shall re-evaluate their needs at least every [five] years and where necessary adapt the measures³³;
8. [...]
- 8a. The Commission shall undertake an assessment, in light of Articles 107 and 108 of the Treaty, of which types of support measures could be considered to be compatible with the internal market.";
- (6) Articles 7 and 9 are deleted³⁴.

³⁰ CZ, IT and PL propose to strengthen the language of this paragraph.

³¹ RO proposes the addition of the following text: "..., *respecting, where applicable, the principle of reciprocity between Member States*'.

³² IT, supported by AT and CZ, proposes a new sentence as follows: "*Support measures to combined transport operations shall be considered compatible with the internal market within the meaning of Article 107(3) of the Treaty (TFEU) and shall be exempted from the notification requirement of Article 108(3) of the Treaty (TFEU), provided that they do not represent more than 35% of the cost of the operation.*"

³³ AT proposes to limit this obligation to financial support only and replace the 5 year frequency with "regularly".

³⁴ IT is against this deletion.

(7) The following article is inserted:

“Article 9a

~~6.~~ [...]

~~7.~~ [...]

8. Member States shall publish in an easily accessible manner and free of charge the information relevant for the purposes of the application of this Directive, including the support available for economic operators and contact points in the relevant national authorities. Member States shall notify to the Commission the place where that information is published as well as the contact details and the different tasks of relevant national authorities.

9. [...]"

(8) The following article is inserted:

“Article 10a

[...]"

"Article 10b³⁵

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.

Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply."

Article 2

10. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by XXXXXX [two years after the entry into force of the Directive.] at the latest. They shall immediately inform the Commission thereof. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directive repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.
11. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

³⁵ AT and DE propose the deletion of this article (no implementing act).

Article 3

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

Article 4

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels,

For the European Parliament
The President

For the Council
The President
