

Briselē, 2017 12 15.
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma sagatavošanas iemesli un mērķi

2017. gada runā par stāvokli Savienībā tika pausts skaidrs vēstījums, ka ES jākļūst par pasaules līderi dekarbonizācijas jomā un jārīkojas tā, lai radītu darbvieta, nodrošinātu izaugsmi un inovāciju¹. Ir stājies spēkā Parīzes nolīgums par klimata pārmaiņām, un būs jāpaātrina pāreja uz mūsdienīgu mazoglekļa ekonomiku. Eiropadomes 2017. gada jūnija sanāksmē² tika no jauna apliecināta ES un tās dalībvalstu apņemšanās bez kavēšanās un pilnīgi īstenot Parīzes nolīgumu un saglabāt vadošās pozīcijas cīņā pret klimata pārmaiņām, kā arī tika atzīts, ka Parīzes nolīgums ir būtisks elements Eiropas rūpniecības un ekonomikas modernizācijā.

Tā kā pārvadājumi rada būtisku daļu no siltumnīcefekta gāzu emisijām un gaisa piesārņojuma, transporta ilgtspējas uzlabošana ir viens no galvenajiem ES transporta politikas uzdevumiem. Enerģētikas savienības stratēģijā, kas publicēta 2015. gada februārī³, tika atzīts, ka pāreja uz energoefektīvu un dekarbonizētu transporta nozari ir kritiski svarīga. Šo pāreju atbalsta konkrēti pasākumi, kas izklāstīti 2016. gada jūlijā pieņemtajā mazemisiju mobilitātes stratēģijā⁴, kuras mērķis ir i) uzlabot transporta sistēmas efektivitāti, digitalizējot to un aktīvāk veicinot multimodalitāti, un ii) paplašināt mazemisiju alternatīvās enerģijas izmantošanu transporta nozarē, izvēršot alternatīvajām degvielām vajadzīgo infrastruktūru, lai pārietu uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Minētie pasākumi pašreiz tiek īstenoti. Paziņojumā "Eiropa kustībā" 2017. gada maijā tika izklāstīta programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem⁵, un to papildināja pirmais priekšlikumu kopums. Pašlaik ar "Eiropa kustībā" saistītā otrā priekšlikumu kopuma ietvaros tiek ierosināti papildu pasākumi, tostarp Tīro transportlīdzekļu direktīvas pārskatīšana un Kombinēto pārvadājumu direktīvas grozīšana.

Direktīva 92/106/EEK⁶ (Kombinēto pārvadājumu direktīva) ir vienīgais Savienības līmeņa tiesību akts, ar ko tiešā veidā veicina pāreju no kravu autopārvadājumiem uz pārvadājumu veidiem, kuri rada mazāk emisiju, piemēram, uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, jūru un dzelzceļu. Tās mērķis ir palielināt intermodālo pārrobežu pārvadājumu (konkrētāk – kombinēto pārvadājumu) konkurētspēju salīdzinājumā ar kravu pārvadājumiem tikai pa autoceļiem.

Paredzēti šādi regulatīvi pasākumi: i) pārrobežu pakalpojumu sniegšanas brīvības aizsardzība, t. i., kombinēto pārvadājumu aizsardzība pret valsts mēroga ierobežojumiem (atļauju sistēmām, tarifu regulēšanu un kvotām); ii) precizējums, ka kabotāžas autopārvadājumu ierobežojumi (Regula (EK) Nr. 1072/2009) neattiecas uz starptautisku kombinēto pārvadājumu autoceļu posmiem; iii) atsaucis iekļaušana uz Masas un gabarītu direktīvu (Direktīvu 96/53/EK), lai atļautu smagākas kravas transportlīdzekļos, ar kuriem veic

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ Direktīva 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38.–42. lpp.).

intermodālo pārvadājumu autoceļu posmus, un tādējādi kompensētu kravas vienību masu neslogotā stāvoklī, kā arī atļautu izmantot 45 pēdas garus konteinerus.

Paredzēti arī ekonomiski atbalsta pasākumi, tostarp noteiktu fiskālu stimulu piešķiršana saistībā ar dažiem nodokļiem, kas piemērojami gadījumos, kad autotransporta līdzekļus izmanto kombinētos pārvadājumos, un pašpārvadājumu definīcijas paplašināšana. Ar šiem pasākumiem bija iecerēts daļēji novērst nelīdzsvarotību, kas radusies starp kombinētajiem pārvadājumiem un pārvadājumiem, kurus veic tikai pa autoceļiem, un ko izraisījis tas, ka autopārvadājumu cenā netiek pilnā mērā atspoguļotas negatīvās papildu sekas.

Tomēr kopš direktīvas pieņemšanas 1992. gadā ir būtiski mainījušies daži nosacījumi, piemēram, prasība izmantot pārvadājumu dokumentus papīra formātā un zīmogus, lai pierādītu atbilstību kombinēto pārvadājumu statusam, kā arī kravu pārvadājumu tirgus vide. Direktīva joprojām ir piemērota ES transporta politikas mērķa sasniegšanai, proti, negatīvo papildu seku mazināšanai, taču tās iedarbīgumu un efektivitāti varētu uzlabot, veicot pienācīgu pārskatīšanu.

Iniciatīvas mērķis ir pastiprināt kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar tālsatiksmes kravu autopārvadājumiem un tādējādi sekmēt pāreju no kravu autopārvadājumiem uz citiem pārvadājumu veidiem. Tas ļautu proporcionāli samazināt transporta papildu sekas, ko rada kravu pārvadājumi. Šā mērķa sasniegšanai paredzēts

- precizēt un paplašināt kombinēto pārvadājumu definīciju,
- uzlabot atbilstības un izpildes nosacījumu pārraudzību,
- uzlabot stimulu iedarbīgumu un
- pilnveidot direktīvā ietvertos ziņošanas un pārraudzības nosacījumus.

Iniciatīva atbilst Normatīvās atbilstības un izpildes programmai (*REFIT*), jo tās mērķis ir atjaunināt un vienkāršot direktīvu.

• **Saskaņotība ar pašreizējām politikas nostādnēm konkrētajā politikas jomā**

Šīs iniciatīvas mērķis ir atbalstīt multimodalitāti un sekmēt kravu autopārvadājumu īpatsvara samazināšanos, novēršot pašreizējā regulējuma (Direktīvas 92/106/EEK) nepilnības, jo īpaši paplašinot tās darbības jomu, proti, ieviešot plašāku iespējamo atbalsta pasākumu klāstu. Tas ietver atbalstu ieguldījumiem infrastruktūrā, kas paredzēta pārkraušanai citā transportlīdzeklī, jo tādējādi tiktu radīti papildu stimuli un mazinātas konkurētspējas atšķirības starp intermodāliem pārvadājumiem un tādiem kravu pārvadājumiem, ko veic tikai pa autoceļiem.

Šī iniciatīva papildina citus pasākumus, kuri paredzēti Eiropas vienotās transporta telpas izveidei un kuri arī veicina pāreju uz ilgtspējīgākiem pārvadājumu veidiem. Tādi pasākumi ir, piemēram, Regula (ES) Nr. 913/2010, ar ko izveido starptautiskus dzelzceļa kravas pārvadājumu koridorus, Direktīva 2012/34/ES par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, Direktīva 2005/44/EK par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*), kā arī Regula (ES) Nr. 1315/2013 (*TEN-T* regula), ar kuru noteiktas ES pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla attīstībai.

- **Saskaņotība ar citām ES politikas jomām**

Iniciatīva ir daļa no Komisijas darba, kura mērķis ir izveidot "spēcīgu Enerģētikas savienību ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku"⁷, un viens no priekšlikumiem, kas saistīti ar mazemisiju mobilitāti. Paziņojumā "Eiropa kustībā"⁸ tika aprakstīta stratēģija "sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem". Līdz ar minēto paziņojumu tika sagatavots arī priekšlikumu kopums, piemēram, priekšlikumi par *Eurovignette* direktīvas (Direktīvas 1999/62/EK) pārskatīšanu, Direktīvas 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību pārstrādāšanu, regulu par piekļuvi tirgum un darba nosacījumiem kravas autopārvadājumu nozarē pārskatīšanu, kā arī par turpmākiem pasākumiem, kas veicami, lai liktu pamatu sadarbīgai, savienotai un automatizētai mobilitātei.

Lai turpinātu šo pāreju uz mazemisiju mobilitāti, papildus minētajiem pasākumiem tagad ir sagatavoti citi priekšlikumi, piemēram, priekšlikumi par Tīro transportlīdzekļu direktīvas (Direktīvas 2009/33/EK) pārskatīšanu, Regulas (EK) Nr. 1073/2009 par piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum pārskatīšanu, priekšlikums par jauniem CO₂ emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem pēc 2020. gada, iniciatīva par atbalstu alternatīvajām degvielām nepieciešamās infrastruktūras izvēšanai, kā arī šis priekšlikums par Kombinēto pārvadājumu direktīvas grozījumiem.

Šā priekšlikuma īstenošana ne tikai palīdzēs optimizēt pārvadājumu efektivitāti, nodrošinot tiešu atbalstu multimodalitātei, bet arī sekmēs mūsdienīgas un efektīvas transporta infrastruktūras izvēšanu, kam ir vajadzīgi lielāki ieguldījumi, kā uzsvērts Investīciju plānā Eiropai⁹. Priekšlikumā ierosināts paplašināt atbalsta pasākumus, jo īpaši atbalstu ieguldījumiem pārkraušanas termināļu infrastruktūrā, un tādējādi tiek atbalstīti ieguldījumi Eiropas transporta tīklā (*TEN-T*) nepieciešamajā pārkraušanas infrastruktūrā.

Ierosinātie grozījumi ir saskaņoti ar pašreizējiem noteikumiem un ierosinātiem jauniem noteikumiem par kabotāžas nosacījumiem un autopārvadājumu jomas darba ņēmēju norīkošanas nosacījumiem. Kombinēto pārvadājumu direktīvas pašreizējās redakcijas 4. pantā ir paredzēts izņēmums attiecībā uz kabotāžu, proti, ir noteikts, ka visi ES reģistrētie pārvadātāji, kuri atbilst nosacījumiem, kas attiecināmi uz piekļuvi starp dalībvalstīm veicamo kravu pārvadājumu tirgum, ir tiesīgi veikt kombinēto pārvadājumu autoceļu posmu neatkarīgi no tā, vai šajā autoceļu posmā tiek šķērsota robeža.

Saskaņā ar pašreizējo definīciju par kombinētiem pārvadājumiem uzskatāmi tikai starptautiski pārvadājumi. Šādu interpretāciju vairākos nolēmumos apstiprinājusi Tiesa¹⁰, un tā uzsvērtā arī Regulas (EK) Nr. 1072/2009 16. apsvērumā¹¹. Lai sniegtu stimulu šādām operācijām,

⁷ COM(2015) 80 *final*.

⁸ COM(2017) 283 *final*.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_lv.

¹⁰ Piemēram, lietā C-2/84 Komisija/Itālija Tiesa apstiprināja, ka kombinēto pārvadājumu autoceļu posms ir daļa no vienota starptautisko kombinēto pārvadājumu maršruta no pārvadājuma sākuma vietas līdz galamērķa vietai un ka tādēļ šāds posms nav uzskatāms par iekšzemes pārvadājumu. Tiesa norādīja, ka kombinēti pārvadājumi ir uzskatāmi par vienotu braucienu no pārvadājuma sākuma vietas līdz galamērķa vietai. Tikai tādēļ, ka galamērķa dalībvalstī krava tiek vesta tikai pa autoceļiem, nevar anulēt priekšrocības, kas piemērojamas kombinētiem pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem.

¹¹ "Šī regula neskar tos noteikumus par ienākošiem un izejošiem kravu autopārvadājumiem, kas ir kombinētā pārvadājuma viens posms, kuri minēti Padomes Direktīvā 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm. Iekšējie braucieni pa sauszemes ceļiem uzņemtajā dalībvalstī, kas

starptautiskie kombinētie pārvadājumi ir jāsalīdzina ar starptautiskajiem pārvadājumiem tikai pa autoceļiem un tie jāpakļauj vienādiem noteikumiem. Vairums ieinteresēto personu un uzņēmēju piekrīt, ka šis ir fundamentāls priekšnosacījums, kas jāizpilda, lai starptautiskie intermodālie pārvadājumi varētu ar vienādiem nosacījumiem konkurēt ar starptautiskajiem pārvadājumiem tikai pa autoceļiem, un ka tas ir jāatbalsta.

Tomēr dažas ieinteresētās personas norāda, ka Kombinēto pārvadājumu direktīva pieļauj kabotāžas noteikumu apiešanu, jo ir grūti pierādīt, ka pārvadājums ir starptautisks kombinēts pārvadājums. Lai novērstu šo nepilnību, ar jaunajiem pasākumiem, kas paredzēti priekšlikumā par Kombinēto pārvadājumu direktīvas grozījumiem, priekšlikumā par Regulā (EK) Nr. 1072/2009 ietverto kabotāžas noteikumu pārskatīšanu un priekšlikumā par īpašiem noteikumiem attiecībā uz dažiem Direktīvas 96/71/EK aspektiem, kuri saistīti ar transportlīdzekļu vadītāju norīkošanu autopārvadājumu nozarē, un dažiem Direktīvas 2014/67/ES aspektiem, tiek ieviestas vienkāršākas definīcijas un tiek pilnīgi aptvertas iespējas, ko sniedz "digitālās mobilitātes revolūcija", lai uzlabotu pārvadājumu efektivitāti, sekmīgāk izmantojot digitalizācijas priekšrocības. Atļaujot pārvadātājiem izmantot elektroniskus līdzekļus, lai iestādēm sniegtu datus, kas nepieciešami kā pierādījums, tiktu samazināts ar izpildes procedūrām saistītais administratīvais slogs un izmaksas. Turklāt tādējādi valstu iestādēm būtu daudz vieglāk skaidri nošķirt autoceļu posmus, kas ir daļa no starptautisku kombinētu pārvadājumu maršruta, un kabotāžas pārvadājumus un tādējādi novērst iespējamus pārkāpumus.

Ierosinātā kombinēto pārvadājumu definīcijas paplašināšana, ietverot tajā arī iekšzemes pārvadājumus, sekmēs kombinēto pārvadājumu turpmāko attīstību ES. Šī paplašināšana neietekmēs kabotāžas pārvadājumu apjomu, jo uz šādiem iekšzemes kombinētajiem pārvadājumiem neattieksies kabotāžai piemērojamais izņēmums. Šādā gadījumā uz kombinēto pārvadājumu autoceļu posmu attieksies kabotāžas noteikumi saskaņā ar grozīto Regulu (EK) Nr. 1072/2009 un tiks piemēroti arī ierosinātie jaunie noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu. Šādi paredzēts nodrošināt, ka iespējamā kabotāža iekšzemes kombinētajos pārvadājumos nerada negodīgu konkurenci ES tirgū.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN SAMĒRĪGUMS

• Juridiskais pamats

Direktīvas 92/106/EEK juridiskais pamats ir EK līguma 75. pants un 84. panta 2. punkts.

Grozījumu priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkts (bijušais EKL 71. pants). Minētajā pantā ietverts pamats tādu ES tiesību aktu pieņemšanai, ar kuriem nosaka "a) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm; b) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus; (...) d) citus attiecīgus noteikumus."

• Subsidiaritāte (jomā, kas nav Savienības ekskluzīvā kompetencē)

Kombinēto pārvadājumu direktīvas grozījumu mērķis ir vēl vairāk veicināt pāreju no kravu autopārvadājumiem uz videi nekaitīgākiem pārvadājumu veidiem un tādējādi papildus samazināt ES transporta sistēmas negatīvās papildu sekas. Šā mērķa sasniegšanai paredzēts

nav viens posms no kombinētā pārvadājuma atbilstīgi Direktīvai 92/106/EEK, atbilst kabotāžas pārvadājumu definīcijai, un tāpēc uz tiem attiecas šīs regulas prasības."

paplašināt to pasākumu klāstu, ar kuriem atbalsta kombinētos pārvadājumus, kā arī padarīt direktīvu vienkāršāku un skaidrāku. Šo mērķi nevar pietiekamā mērā izpildīt, rīkojoties tikai dalībvalstu līmenī, jo lielākā daļa kombinēto kravu pārvadājumu ir pārrobežu pārvadājumi un tiem nepieciešama intermodāla infrastruktūra, kas aptver visas dalībvalstis. Ir nepieciešama koordinēta pieeja ieguldījumiem intermodālā pārkraušanas infrastruktūrā.

Tā kā gandrīz 20 % intermodālo pārvadājumu Eiropā ir iekšzemes pārvadājumi (tiek veikti vienas dalībvalsts teritorijā), uz ko direktīva pašreiz neattiecas, darbības jomas paplašināšana, lai ietvertu tajā arī iekšzemes kombinētos pārvadājumus, paplašinātu to atbalsta pasākumu tvērumu, kas nepieciešami, lai sekmētu pārkārtošanos uz citiem transporta veidiem. Tas vienlaikus samazinātu kopējās papildu sekas, jo īpaši siltumnīcefekta gāzu emisijas un satiksmes pārslodzi, kuru ietekme sniedzas pāri valstu robežām. Satiksmes pārslodze reģionos un valstīs tieši ietekmē visus ceļu lietotājus. Arī siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisa piesārņojums ir Eiropas mēroga problēmas.

Turklāt kopīgie mērķi, kas noteikti atbalsta pasākumiem, kuri jāīsteno dalībvalstīm, novērš to, ka valstu līmenī veikto konkrēto kombinētu pārvadājumu atbalsta pasākumu rezultāti pārklājas vai ir atšķirīgi. Saistībā ar ieguldījumu atbalsta pasākumiem, jo īpaši attiecībā uz termināļiem, ir svarīgi noteikt kopīgu mērķi termināļu pieejamībai, lai netiktu radīta pārmērīgi liela jauda.

- **Samērīgums**

Ierosinātie pasākumi palīdz sasniegt sākotnējā direktīvā noteiktos mērķus.

Darbības jomas paplašināšana, lai ietvertu tajā arī iekšzemes pārvadājumus, ir nepieciešama direktīvas ietekmes palielināšanai. Kombinēto pārvadājumu definīcija un atbilstības nosacījumi ir jāprecizē, lai panāktu efektīvāku direktīvas piemērošanu, jo īpaši attiecībā uz priekšrocībām, ko nodrošina regulatīvie un ekonomiskie atbalsta pasākumi.

Atbalsta pasākumi neparedz obligātu ekonomiskā atbalsta apmēru, atstājot šā atbalsta apmēru un sniegšanas metodiku valstu kompetencē. Dalībvalstu, uzņēmumu un iedzīvotāju izmaksas ir nelielas salīdzinājumā ar iespējamām priekšrocībām. Proti, gaidāms, ka atbalsts ieguldījumiem termināļos turpinās nest labumu arī pēc pārskata perioda beigām.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Tā kā grozāmais tiesību akts ir direktīva, grozošā akta formai ir jābūt tādai pašai.

3. EX POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post novērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Komisija Direktīvas 92/106/EEK izvērtējumu publicēja 2016. gadā¹². Turklāt 2015. gada janvārī tika publicēts ārējs pētījums "Analysis of the EU Combined Transport" ("ES kombinēto pārvadājumu analīze")¹³.

¹² Gala ziņojums par Kombinēto pārvadājumu direktīvas (Direktīvas 92/106/EEK) ex post izvērtējumu saskaņā ar REFIT (SWD(2016) 140 final).

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

Izvērtējumā tika secināts, ka direktīva joprojām ir lietderīgs instruments kombinēto pārvadājumu atbalstam. Tika konstatēts, ka bez attiecīgas ES rīcības pārrobežu kombinēto pārvadājumu pakalpojumus apgrūtinātu šķēršļi, ko rada atšķirīgas tiesiskās sistēmas, un tādējādi šie pakalpojumi būtu mazāk pievilcīgi un, iespējams, pat neiespējami. Izvērtējumā tika uzsvērts, ka kombinēti pārvadājumi palīdz samazināt negatīvas papildu sekas, pateicoties transporta veidu maiņai. Tomēr izvērtējumā atzīts, ka ir iespējams vēl būtiski uzlabot direktīvas iedarbīgumu, jo daži tās noteikumi ir zaudējuši aktualitāti, tās formulējumi dažkārt ir novecojuši un neviennozīmīgi, un tās darbības joma ir ierobežota. Nepilnības īpaši ir saistītas ar kombinēto pārvadājumu definīciju, fiskālo stimulu ierobežojumiem un novecojušajiem noteikumiem par pārvadājumu dokumentiem.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika atbilstoši obligātajiem standartiem par apspriešanos ar ieinteresētajām personām, kas noteikti Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002)704 galīgā redakcija).

Apspriešanās mērķis bija apkopot atsauksmes par ierosinātajiem politikas pasākumiem un šo pasākumu iespējamo ietekmi. Ieinteresētās personas tika lūgtas izteikties par jautājumiem, kas nebija apspriesti iepriekšējās sabiedriskajās apspriešanās (*REFIT*). Apspriešanās sniedza pārskatu par dažādu ieinteresēto personu grupu attieksmi pret ierosinātajiem politikas pasākumiem un risinājumiem, kā arī par to, kāda ir šo pasākumu un risinājumu gaidāmā ietekme uz ieinteresētajām personām, un to, kā noteikt, kuram risinājumam ieinteresētās personas dod priekšroku.

Apspriešanās ietvēra turpmāk minētos pasākumus.

- (1) Sabiedriskā apspriešana tika īstenota kā atklāta sabiedriska apspriešana internetā 12 nedēļu garumā. Apspriešanās norisinājās no 2017. gada 23. janvāra līdz 2017. gada 23. aprīlim, tai izmantoja rīku *EUSurvey* un Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta apspriešanās tīmekļa lapu. Komisija saņēma 79 aizpildītas anketas un sešus nostājas dokumentus no 17 dalībvalstīm un Šveices, galvenokārt no pārvadājumu un loģistikas nozares pārstāvjiem: 43 % respondentu bija uzņēmēju asociācijas (no tām 13 bija Eiropas vai starptautiskas organizācijas), 36 % anketu saņēmti no privātiem uzņēmumiem, 11 % – no iestādēm, 8 % – no NVO un 2 % – no akadēmisko aprindu dalībniekiem.
- (2) No 2017. gada 10. marta līdz 31. martam notika mērķtiecīga apspriešanās ar ieinteresētajām personām tiešsaistē, to palīdzēja īstenot ārējais konsultants. Tās uzmanības centrā bija galvenokārt ekonomisko stimulu noteikšana, un tā bija pielāgota dažādām ieinteresēto personu grupām (nozares pārstāvjiem, dalībvalstīm, sociālajiem partneriem un citām interešu grupām). Komisija saņēma 122 aizpildītas anketas no 12 dalībvalstīm un Šveices: 44 % anketu iesniedza pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji vai šādu uzņēmēju arodasociācijas, 17 % anketu saņemtas no pārvadājumu pakalpojumu izmantotājiem vai pārvadājumu izmantotāju arodasociācijām, 25 % – no valstu iestādēm un 14 % – no citām transporta jomas asociācijām.
- (3) 2017. gada 30. martā notika ieinteresēto personu sanāksme, kurā ieinteresēto personu grupas, kas piedalās mērķtiecīgajā apspriešanās, varēja apmainīties viedokļiem. Sanāksmē piedalījās 35 ieinteresētās personas, kas pārstāvēja visus pārvadājumu

veidus, kā arī jūras un iekšzemes ostas, termināļus, vagonu īpašniekus un kombinēto pārvadājumu nozari.

- (4) 2017. gada 10. aprīlī notika papildu sanāksme ar dalībvalstīm, un tajā bija pārstāvētas 14 dalībvalstis.

Kopsavilkums par saņemto informāciju un rezultātu izmantošanu

Gan pārvadājumu un loģistikas nozare (ko pārstāv pārvadājumu izmantotāji un uzņēmēji, kā arī to asociācijas), gan iestādes ir paidušas nostāju, ka ir steidzami jāgroza Kombinēto pārvadājumu direktīva. Pašreizējais regulējums tiek uzskatīts par novecojušu, un regulatīvais un ekonomiskais atbalsts kombinētiem pārvadājumiem tiek uzskatīts par neatbilstošu, turklāt valda uzskats, ka pārvadājumu atbilstības nosacījumi nav piemēroti mūsdienīgiem piegādes ķēdes risinājumiem un konkurences situācijai kombinēto pārvadājumu pakalpojumu jomā.

Attiecībā uz kombinēto pārvadājumu definīciju vairums ieinteresēto personu atbalstīja to, ka tiek paplašināta direktīvas darbības joma, ietverot tajā arī iekšzemes pārvadājumus un pārvadājumus uz vai no valstīm ārpus ES, un norādīja, ka tam būtu būtiska pozitīva ietekme uz kombinēto pārvadājumu apjomu un vidi. Par iespējamām izmaiņām attiecībā uz kombinēto pārvadājumu autoceļu posmu garuma ierobežojumu tika saņemts visvairāk piezīmju, un paustie viedokļi bieži bija pretēji: daudzas ieinteresētās personas un valstu iestādes vēlas saglabāt pašreizējos ierobežojumus, iespējams, pieļaujot nelielu elastīgumu, savukārt privātā sektora pārstāvji atbalsta autoceļu posma garuma ierobežojumu atcelšanu.

Lai gan ir šādas atšķirīgas nostājas, ir noteikts iespējamais kompromiss, kurš ietvertu pašreizējās definīcijas un 150 km attāluma ierobežojuma saglabāšanu un vienlaikus – elastīguma iespēju, ko nodrošinātu tuvākā piemērotā termināļa jēdziena saglabāšana, ja tas būtu labāk definēts. Attiecībā uz pārvadājumu posmu, kas netiek veikts pa autoceļiem, ieinteresētās personas neizteica stingru nostāju par pašreizējā minimālā garuma (100 km) mainīšanu; tika atzīts, ka saistībā ar pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem šim robežlielumam nav lielas nozīmes, bet tas ir kavējošs kombinētajiem pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem.

Ieinteresētās personas pauda uzskatu, ka pašreizējās direktīvas nodrošinātais atbalsts kopumā nav pietiekams, lai veicinātu kombinētos pārvadājumus Savienībā. Tomēr par īpaši rezultatīviem tika atzīti divi regulatīvā atbalsta pasākumi:

- autoceļu posmu atbrīvojums no ierobežojumiem, kas attiecas uz kabotāžu,
- atkāpe no 40 tonnu limita, kura ļauj kombinēto pārvadājumu gadījumā to palielināt līdz 44 tonnām saskaņā ar Masas un gabarītu direktīvu.

Runājot par ekonomiskā atbalsta pasākumiem, tika izteikts vispārējs atbalsts ekonomiskā atbalsta paplašināšanai, lai to sniegtu visiem kombinēto pārvadājumu posmiem katrā transporta veidu kombinācijā. Tika atzīts, ka lielāko pozitīvo ietekmi uz kombinēto pārvadājumu apjomu varētu radīt šādi pasākumi: i) atbalsts tiešiem ieguldījumiem kombinēto pārvadājumu termināļos un papildus, iespējams, dotācijas par katru pārkrauto kravas vienību; ii) stimuli ieguldījumiem IT jomā saistībā ar kombinētiem pārvadājumiem vai inovatīvu risinājumu, piemēram, videi nekaitīgāku kravas automobiļu, izmantošanai; iii) to piekļuves maksu samazināšana, kas tiek prasītas par kombinēto pārvadājumu operācijām, kurās izmanto dzelzceļu. Dalībvalstis izteica iebildumus pret obligātiem atbalsta pasākumiem.

Lielākā daļa ieinteresēto personu izteica atbalstu skaidrākiem nosacījumiem, kas attiecas uz pierādījumu par atbilstību kombinēto pārvadājumu statusam. Tās arī atbalstīja tādas elektronisko dokumentu sistēmas ieviešanu, ar ko varētu aizstāt novecojušo sistēmu, kura paredz izmantot papīra dokumentu un zīmogu. To atbalstīja arī dalībvalstis.

Kopumā ieinteresētās personas pauda skaidru vēlmi regulāri saņemt informāciju par kombinēto pārvadājumu stāvokli. Tās aicināja regulāri vākt un publicēt ar kombinētajiem pārvadājumiem saistītus datus. Tās arī izteica atbalstu sīkāku ziņojumu sagatavošanai un publicēšanai. Turklāt ieinteresētās personas ieteica pēc noteikta laika, piemēram, ik pēc pieciem gadiem, pārskatīt grozīto direktīvu, lai tā nezaudētu aktualitāti.

• **Datu vākšana un ekspertu atzinumi**

Problēmu definējuma pamatā bija saskaņā ar *REFIT* veiktais izvērtējums¹⁴, kā arī ārējais pētījums¹⁵.

Ietekmes novērtējuma pamatojuma sagatavošanai tika izmantoti ārējo darbuzņēmēju pakalpojumi:

- 2017. gada martā tika pabeigts pētījums ar mērķi savākt izmaksu datus¹⁶,
- 2017. gada martā tika pabeigts pētījums, kura mērķis bija atjaunināt kombinēto pārvadājumu tirgus pārskatu¹⁷,
- 2017. gada jūlijā tika veikts pētījums, kurā apkopoja ar ietekmes novērtējumu saistītās apspriešanas rezultātus¹⁸.

• **Ietekmes novērtējums**

Šai iniciatīvai ir pievienots ietekmes novērtējums, par kuru ir saņemts pozitīvs atzinums ar atrunām no **Regulējuma kontroles padomes**. Regulējuma kontroles padome ir sniegusi ieteikumus par veicamiem precizējumiem un skaidrojumiem attiecībā uz

- konteksta aprakstu un aprakstu par to, kā iniciatīva saskaņota ar pārējiem ES tiesību aktiem un citiem papildu pasākumiem, kuru mērķis ir sekmēt pārkārtošanos uz citiem transporta veidiem,
- tās trūkstošās infrastruktūras (jo īpaši pārkraušanas termināļu) noteikšanu un klasificēšanu, kas nepieciešama kombinēto pārvadājumu attīstībai,
- pamatojumu (subsidiaritātes aspektā) iekšzemes kombinēto pārvadājumu iekļaušanai direktīvas darbības jomā un
- gaidāmo ietekmi, jo īpaši pamatpieņēmumiem.

Minētās piezīmes ir ņemtas vērā pārskatītajā ietekmes novērtējumā, kā norādīts ietekmes novērtējuma ziņojuma I pielikumā. Lai novērstu iepriekš minētās nepilnības, veiktas šādas izmaiņas:

¹⁴ SWD (2016) 140 final.

¹⁵ Pētījums par kombinētajiem pārvadājumiem – "Analysis of the EU Combined Transport", 2014: <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017), "Gathering additional data on EU combined transport".

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), "Updating EU combined transport data – Final Report".

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), "Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)".

- skaidrojumi par to, kā pārskatītā Kombinēto pārvadājumu direktīva papildina citas pašreizējās iniciatīvas (kuru mērķis ir sekmēt multimodalitāti un atbalstīt transporta veidu maiņu), iekļauti galvenokārt politikas kontekstam veltītajā sadaļā,
- iekļauti papildu skaidrojumi par trūkstošo infrastruktūru un to, kā tās trūkums ietekmē vispārīgās problēmas, kuru risināšanai paredzēta šī iniciatīva. Pievienotas konkrētas norādes, jo īpaši par pašreizējiem dzelzceļa infrastruktūras termināļu ierobežojumiem un vajadzībām, lai infrastruktūras vājās vietas un gaidāmos nepieciešamos ieguldījumus palīdzētu izteikt skaitļos,
- iekļauti papildu skaidrojumi par subsidiaritāti, jo īpaši par iekšzemes kombinēto pārvadājumu iekļaušanu definīcijā, un arī par tādu pasākumu pieņemšanu, kas attiecas uz ieguldījumiem infrastruktūrā,
- attiecīgajās sadaļās, jo īpaši pielikumā, kurā aprakstīti analītiskie modeļi, iekļauts sīkāks pamatpieņēmumu par ietekmi apraksts, kā arī apraksts par iekšējo modeli, kas izmantots šīs ietekmes noteikšanai.

Vērtētie **politikas risinājumi** ietver politikas pasākumu kopumus, ar kuriem paredzēts sasniegt konkrētos mērķus, jo īpaši pievēršties galvenajiem noteiktajiem problēmu cēloņiem:

- kombinēto pārvadājumu definīcijai — ģeogrāfiskā aptvēruma, autoceļu posma, citu posmu, kravas vienības aspektiem,
- atbilstības pārbaudei – jautājumiem, kas saistīti ar (pārbaudei) nepieciešamajiem datiem, datu iesniegšanu, pārbaudes vietu,
- ekonomiskā atbalsta pasākumiem – ieguldījumu atbalstam un darbības atbalstam (piemēram, ar transportlīdzekļiem saistīto nodokļu atvieglojumiem), un
- administratīvajiem pasākumiem – atbalsta pasākumu pārskatīšanai, datu vākšanai, dalībvalstu sadarbībai, pārredzamībai.

Šie politikas risinājumi vērsti uz lielāku skaidrību, vērienīgumu un gaidāmo kopējo ietekmi.

Pirmais politikas risinājums (PR1) ir nelieli direktīvas grozījumi, kuru galvenais mērķis ir vienkāršošana. Saskaņā ar šo risinājumu kombinēto pārvadājumu definīciju vienkāršotu, nosakot vienādu autoceļu posma garumu visiem pārvadājumu veidiem. Kā atbilstības pierādījums tiktu pieņemti vienkārši elektroniskie dokumenti (piemēram, PDF formātā), un fiskālais stimulē autopārvadātājiem, kas veic kombinēto pārvadājumu autoceļu posmu, tiktu paplašināts, attiecinot to uz visu veidu kombinētajiem pārvadājumiem (ne tikai uz dzelzceļa un autoceļu kombinētajiem pārvadājumiem).

Otrais politikas risinājums (PR2) ir vērsts uz atbilstības kritēriju (definīcijas) vienkāršošanu, labāku izpildes nosacījumu noteikšanu un ekonomiskā atbalsta pasākumu paplašināšanu. Risinājums ir iedalīts divos apakšrisinājumos, kuri paredz atšķirīgu vērienu.

- Īstenojot apakšrisinājumu PR2A, darbības joma tiktu paplašināta, iekļaujot arī iekšzemes kombinētos pārvadājumus. Tiktu ieviesta vienota autoceļu posma definīcija neatkarīgi no tā, kāds transporta veids izmantots posmā, ko neveic pa autoceļiem (vai nu 150 km, vai 20 % distances atkarībā no tā, kurš no šiem attālumiem ir lielāks). Atbilstīgas būtu tikai intermodālas kravas vienības ar *ISO/ILU* identifikāciju. Saistībā ar atbilstības pierādījuma nosacījumiem tiktu paredzētas jaunas datu prasības, kā arī tiktu pieņemti elektroniski dati rediģējamā formātā. Tiktu piedāvāts arī dažādu ekonomiskā atbalsta iespēju kopums.

- Saskaņā ar apakšrisinājumu PR2B papildus pasākumiem, kas aprakstīti PR2A, kombinēto pārvadājumu definīcijā tiktu ietverts noteikts elastīgums attiecībā uz autoceļu posmu – dalībvalstis varētu kā robežlielumu noteikt tuvāko piemēroto termināli. Atbilstīgas būtu jebkāda lieluma kravas vienības. No visiem ekonomiskā atbalsta pasākumiem kā obligāts tiktu noteikts atbalsts ieguldījumiem termināļos.

Visbeidzot, trešais politikas risinājums (PR3) ir direktīvā noteikto pasākumu paplašināšana, lai attiecinātu tos uz visiem intermodālajiem pārvadājumiem neatkarīgi no attālumu ierobežojumiem un kravas vienību veidiem. Īstenojot šo risinājumu, atbilstības pierādījumiem netiktu noteiktas nekādas datu prasības. Šis risinājums arī paredz, ka visi iespējamie atbalsta pasākumi būtu obligāti.

Ietekmes novērtējumā tika konstatēts, ka labākais risinājums ir PR2B.

Lai gan PR3 nestu lielāko kopējo ekonomisko labumu, tas ir mazāk pievilcīgs nekā pārējie risinājumi, jo dalībvalstīm rastos lielākas izmaksas un attiecīgi būtu mazāks ienākums no ieguldījumiem, turpretī pārējie risinājumi nodrošinātu labāku ienākumu no ieguldījumiem. PR3 ir arī neefektīvāks attiecībā uz vidi nekā PR2A un PR2B. PR1 un PR2A nenodrošinātu 2011. gada Baltajā grāmatā noteiktā 2030. gada mērķa sasniegšanu attiecībā uz pāreju uz citiem transporta veidiem. Tā kā PR2B ļauj sasniegt 2030. gada mērķi attiecībā uz transporta veidu maiņu un garantē lielāku ienākumu no ieguldījumiem, kā arī ekoloģisko efektivitāti nekā PR3, labākais risinājums ir PR2B.

Mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) – īpaši tie, kuri veic pārvadājumus kombinēto pārvadājumu autoceļu posmos, kā arī mazie pārvadātāji pa iekšējiem ūdensceļiem, – gūst labumu no Kombinēto pārvadājumu direktīvas, kura tiem palīdz konkurēt ar lētāku tālsatiksmes kravu autopārvadājumu nodrošinātājiem, un būtu ieguvēji PR2B gadījumā, jo palielinātos kombinēto pārvadājumu apjoms. Tomēr jāņem vērā, ka strukturētu elektronisko datu ieviešana pārbaudes vajadzībām varētu radīt dažas izmaksas, kas saistītas ar sākotnējiem ieguldījumiem; taču to kompensētu ietaupījumi, kurus nodrošinātu elektronisko datu izmantošana kopējā piegādes ķēdē.

• **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums atbilst *REFIT* principiem, jo ar to paredzēts vienkāršot un atjaunināt kombinēto pārvadājumu definīciju, kā arī precizēt izpildes nosacījumus un līdzekļus (pierādījums tam, ka pārvadājums ir kombinēts pārvadājums).

Kombinēto pārvadājumu definīcijā paredzēts:

- precizēt un vienkāršot autoceļu posma definīciju, nosakot precīzu definīciju (150 km vai 20 % no kopējās distances), kas piemērojama kombinācijai ar jebkuru transporta veidu,
- atcelt garuma ierobežojumus pārvadājumu posmam, kas netiek veikts pa autoceļiem,
- papildus norādīt, ka tiks ņemtas vērā tikai standarti atbilstošas kravas vienības. Tādējādi būs vieglāk izsekot kravas vienības un saskaitīt tās, veicot to kombinēto pārvadājumu apjoma aprēķinu, kuriem tiek prasīti atbalsta pasākumi.

Attiecībā uz atbilstības pierādīšanu skaidri nosakot, kādi pierādījumi ir nepieciešami, un atļaujot izmantot elektroniskus dokumentus, gan iestādēm, kas veic pārbaudes uz ceļiem, gan atbalsta pasākumu veicējiem tiks atvieglota pārbaude attiecībā uz to, vai pārvadājums ir kombinēts pārvadājums.

Visbeidzot, vienkāršošana attieksies arī uz dažām novecojušām atsaucēm, piemēram, saistībā ar īpašo liberālo režīmu pašpārvadājumiem. Kā skaidrots *REFIT* ziņojumā, tas vairs nav ne aktuāls, ne iedarbīgs, jo pašpārvadājumu apjoms kravu autopārvadājumu nozarē kopumā samazinās.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas īpaši nostiprināti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

5. CITI ASPEKTI

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

Ietekmes novērtējuma ziņojumā uzskaitīti astoņi rādītāji, ko vajadzētu izmantot, lai uzraudzītu galveno politikas mērķu sasniegšanai veikto pasākumu iedarbīgumu un efektivitāti; rādītāji ir šādi:

- intermodālo pārvadājumu un kombinēto pārvadājumu īpatsvars,
- pāreja no autotransporta uz citiem transporta veidiem,
- rezultātā gūtie ārējo izmaksu ietaupījumi,
- intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugums attiecībā pret katru 1 euro sniegtā atbalsta,
- intermodālo kravas vienību kravnesības palielinājums,
- vidējā attāluma starp intermodālajiem termināļiem samazinājums (katram transporta veidam),
- ienākums no ieguldījumiem (*ROI*) ekonomiskajā atbalstā intermodāliem pārvadājumiem un
- tikai pa autoceļiem veiktu pārvadājumu un tāda paša attāluma intermodālo pārvadājumu pilnveidošana un izmaksu salīdzinājums.

Lai novērtētu tiesību akta ietekmi, būtu jāveic rūpīga izvērtēšana pēc visu pārmaiņu ieviešanas. Paredzēts, ka 27 mēnešus pēc direktīvas transponēšanas termiņa Komisija veiks pirmo izvērtēšanu un ka tā tiks atkārtota ik pēc diviem gadiem. Priekšlikums ietver konkrētas prasības attiecībā uz ziņojumiem, kas dalībvalstīm jāsniedz par kombinēto pārvadājumu izplatību, kā arī par infrastruktūras attīstību un īstenotajiem atbalsta pasākumiem.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Ņemot vērā priekšlikuma darbības jomu un to, ka tiek grozīta tikai Direktīva 92/106/EEK, kuru dalībvalstis ir pilnīgi transponējušas, pieprasīt skaidrojošus dokumentus nav pamata un tas nebūtu samērīgi.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīkāks skaidrojums**

Pašreiz spēkā esošajā direktīvas nosaukumā minēti kombinētie kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm. Ar šo priekšlikumu paredzēts nosaukumu mainīt, lai tas atbilstu paplašinātajai

darbības jomai, proti, svītrot vārdus "starp dalībvalstīm", tādējādi atspoguļojot kombinēto pārvadājumu paplašināto definīciju, kas ietver arī iekšzemes (vienas dalībvalsts teritorijā veiktus) pārvadājumus, kā noteikts grozītās direktīvas 1. pantā.

1. pants

Pašreiz spēkā esošajā 1. pantā ir noteikta direktīvas darbības joma un kombinēto pārvadājumu definīcija. Tā kā šīs definīcijas formulējums bija neviennozīmīgs, tā nebija pietiekami skaidra un tās tvērums bija ierobežots, direktīvas pants tiek aizstāts ar pielāgotu un skaidrāku kombinēto pārvadājumu definīciju. Jaunajā 1. pantā ietvertās jaunās definīcijas iezīmes:

- panta 4. punktā tiek paplašināta kombinēto pārvadājumu statusa piemērošana, nosakot, ka tas attiecas uz visiem pārvadājumiem Savienības teritorijā, tostarp uz iekšzemes kombinētajiem pārvadājumiem,
- panta 3. punktā tiek skaidrāk un precīzāk noteikts, ka autoceļu posma maksimālais garums ir 150 km vai 20 % no kopējās distances neatkarīgi no tā, kāds pārvadājumu veids (pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai jūras ceļiem) izmantots posmā, ko neveic pa autoceļiem, un vienlaikus tiek nodrošināta elastīguma iespēja atbilstīgi specifiskiem ģeogrāfiskajiem vai darbības ierobežojumiem dalībvalstīs,
- panta 2. punktā tiek atcelts ierobežojums posmam, kas netiek veikts pa autoceļiem, lai direktīvas darbības jomā iekļautu kombinētos pārvadājumus, kuru būtiska daļa tiek veikta pa iekšējiem ūdensceļiem,
- panta 2. punktā tiek papildus noteikts, kādi kravas vienību veidi (*ISO/CEN* standartiem atbilstoši) ir atļauti kombinētos pārvadājumos.

3. pants

Pašreiz spēkā esošajā 3. pantā ir minēts pārvadājumu dokuments, ko var izmantot kā atbilstības pierādījumu (atsauce uz Padomes 1960. gada 27. jūnija Regulas Nr. 11 6. pantu), un ir noteiktas papildu prasības attiecībā uz pievienojamo informāciju, jo īpaši prasība izmantot zīmogus, lai apstiprinātu vai pārbaudītu pārvadājuma etapus. Tā kā šie nosacījumi atzīti par neskaidriem un tā kā daudzas struktūras vairs neizmanto zīmogus, pants tiek aizstāts ar precīzāk noteiktiem nosacījumiem un pierādījumu veidiem, kas izmantojami, lai apliecinātu atbilstību kombinēto pārvadājumu statusam tādās pārbaudēs uz ceļiem, kuras veic dalībvalstī pārvadājumu autoceļu posmā.

- Panta 1. punktā paredzēts nosacījums autopārvadājumu atzīšanai par daļu no kombinētu pārvadājumu maršruta.
- Panta 2. punktā uzskaitīti un sīkāk aprakstīti dati, kas jāiesniedz kā pierādījums.
- Panta 3. punktā norādīts, ka netiek prasīti nekādi papildu dokumenti, lai apliecinātu, ka tiek veikti kombinēti pārvadājumi.
- Panta 4. punktā izklāstīti nosacījumi, kas attiecas uz pierādījumu sniegšanu, tostarp arī uz ceļiem veiktu pārbaužu ietvaros.
- Panta 5. punktā aprakstīts, kādā formātā atļauts iesniegt apliecināšos datus, un īpaši norādīts, ka var izmantot esošus pārvadājumu dokumentus, kā arī elektroniskus līdzekļus rediģējamā strukturētā formātā.
- Panta 6. punkts ietver aizsardzības garantiju pārvadātājiem gadījumos, kad reālās darbības neatbilst pierādījumā sniegtajai informācijai un kad šāda neatbilstība radusies ārkārtas apstākļu dēļ.

5. pants

Pašreiz spēkā esošajā 5. pantā noteikti Komisijas (ar dalībvalstu palīdzību) ziņošanas pienākumi, tomēr tajā trūkst sistemātiska pienākuma vākt attiecīgos datus, kas nepieciešami ziņošanas pienākuma izpildei. Ar šo priekšlikumu tiek ierosināts mainīt ziņošanas nosacījumus un pienākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu direktīvas pareizu piemērošanu.

- Ar panta 1. punktu ievieš dalībvalstu pienākumu 18 mēnešus pēc direktīvas transponēšanas termiņa paziņot Komisijai datus, kas saistīti ar kombinēto pārvadājumu tirgus situāciju valstī, tostarp datus par attiecīgo infrastruktūru un valstī pieņemtajiem atbalsta pasākumiem. Tajā arī noteikts, ka Komisija, izdodot deleģētos aktus, var pieņemt pasākumus, lai palīdzētu dalībvalstīm izpildīt šo pienākumu, plašāk izklāstot, kāda informācija ir jāpaziņo.
- Panta 2. punktā noteikts, ka Komisija, pamatojoties uz šiem valstu ziņojumiem, izvērtē direktīvas īstenošanu, tostarp tās iedarbīgumu un efektivitāti, un ka tā var arī noteikt papildu pasākumus.
- Panta 3. punktā paredzēts, ka dalībvalstis informāciju un ziņojumus iesniedz regulāri – ik pēc diviem gadiem.

6. pants

Pašreiz spēkā esošajā 6. pantā noteikti ekonomiskā atbalsta nosacījumi, kas piemērojami kombinētajiem pārvadājumiem. Lai paplašinātu šo atbalsta pasākumu darbības jomu, pantam pievienoti pieci jauni punkti.

- Ar 4. punktu tiek ieviesti obligāti atbalsta pasākumi, ko dalībvalstis veic, lai sekmētu jaunus ieguldījumus kombinēto pārvadājumu infrastruktūrā un iekārtās, un tas orientēts uz pamata prioritātēm, jo īpaši uz pārkraušanas termināļu tīkla blīvumu. Tajā arī izklāstīti nosacījumi, kas attiecas uz koordināciju starp dalībvalstīm un Komisiju ar mērķi novērst ieguldījumu pārkraušanas infrastruktūrā iespējamo pārklāšanos, kā rezultātā varētu tikt radīta pārmērīgi liela termināļu jauda, jo īpaši *TEN-T* koridoros.
- Panta 5. punktā paredzēti papildu atbalsta pasākumi, ko dalībvalstis var pieņemt, lai papildinātu pašreizējos pasākumus un tādējādi samazinātu kombinēto pārvadājumu izmaksas un padarītu tos konkurētspējīgākus salīdzinājumā ar līdzvērtīgiem pārvadājumiem tikai pa autoceļiem. Šādi neobligātie pasākumi var attiekties uz kombinēto pārvadājumu jebkuru daļu (jebkuru posmu, katrā posmā izmantoto transportlīdzekli, kravas vienību vai pārkraušanas operāciju).
- Panta 6. punktā noteikts, ka dalībvalstīm ir jāziņo Komisijai par pieņemtajiem atbalsta pasākumiem.
- Panta 7. punktā paredzēts regulāri pārskatīt pieņemtos pasākumus, lai garantētu, ka tie ir lietderīgi.
- Panta 8. punktā noteikts atbalsta pasākumu vispārējais mērķis.

7. pants un 9. pants

Pašreiz 7. un 9. pantā izklāstīti īpaši noteikumi par pašpārvadājumiem, to mērķis ir atvieglot šādus pārvadājumus. 7. un 9. pantu paredzēts svītrot. Saskaņā ar *REFIT* veiktajā izvērtējumā tika konstatēts, ka pašpārvadājumu īpatsvars autopārvadājumos ir būtiski samazinājies: 1986. gadā tas bija 30 %, bet 2012. gadā – tikai 15 %. Turklāt īpašo, pašpārvadājumiem piemērojamo pantu sniegtais ieguvums ieinteresētajām personām tiek vērtēts kā neliels.

Ņemot vērā vienkāršošanu, kas ietverta ierosinātajā jaunajā kombinēto pārvadājumu definīcijā, un skaidrākus nosacījumus par pierādījumiem, kas apliecina kombinēto pārvadājumu statusu, vairs nav nepieciešamības šajā direktīvā nošķirt kombinētos komercpārvadājumus un kombinētos pašpārvadājumus. Ja netiek norādīts citādi, direktīvā paredzētās tiesības un pienākumi abu šo pārvadājumu veidu gadījumā ir vienādi.

9.a pants

Šo pantu paredzēts iekļaut, lai visām ieinteresētajām personām, kas iesaistītas kombinētajos pārvadājumos, nodrošinātu pārredzamību attiecībā uz direktīvas īstenošanu, jo īpaši attiecībā uz pieejamiem atbalsta pasākumiem un to piemērošanas nosacījumiem.

Šajā nolūkā tiks izveidots kompetento iestāžu tīkls, kura uzdevums būs veicināt sadarbību starp dalībvalstīm, veicot attiecīgas informācijas un paraugprakses apmaiņu, jo īpaši saistībā ar atbalsta pasākumiem, kā arī nodrošinot ieinteresētajām personām galveno kontaktpunktu sarakstu. Turklāt panta 4. punktā noteikts, ka Komisija publiskos kompetento iestāžu sarakstu un dalībvalstu pieņemto attiecīgo pasākumu sarakstu.

10.a pants

Šo pantu paredzēts iekļaut, lai noteiktu procedūru Komisijas deleģēto pilnvaru īstenošanai.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm

(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 atzinumu¹⁹,
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²⁰,
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
tā kā:

- 1) Transporta negatīvā ietekme uz gaisa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijām, negadījumiem, troksni un sastrēgumiem turpina radīt problēmas ekonomikai un Eiropas iedzīvotāju veselībai un labklājībai. Neraugoties uz faktu, ka autotransports ir galvenais šo negatīvo ietekmju avots, tiek lēsts, ka kravu autopārvadājumi līdz 2050. gadam palielināsies par 60 %.
- 2) Transporta darbības negatīvās ietekmes samazināšana paliek viens no Savienības transporta politikas galvenajiem mērķiem. Padomes Direktīva 92/106/EEK²¹, kura paredz pasākumus kombinēto transporta veidu attīstības veicināšanai, ir vienīgais Savienības līmeņa tiesību akts, ar ko tiešā veidā veicina pāreju no kravu autopārvadājumiem uz pārvadājumu veidiem, kuri rada mazāk emisiju, piemēram, pa iekšējiem ūdensceļiem, jūru un dzelzceļu.
- 3) Uz mērķi panākt, ka līdz 2030. gadam 30 % kravu autopārvadājumu attālumā virs 300 km tiek novirzīti uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdenstransportu, un līdz 2050. gadam – vairāk nekā 50 %, nolūkā vairāk izmantot energoefektīvākus transporta veidus, virzās lēnāk, nekā gaidīts un pēc pašreizējām prognozēm tas netiks sasniegts.

¹⁹ OJ V[...], [...], [...]. lpp.

²⁰ OJ V[...], [...], [...]. lpp.

²¹ Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

- 4) Direktīva 92/106/EEK ir veicinājusi Savienības kombinēto transporta veidu attīstības politiku un palīdzējusi ievērojamu kravu apjomu aizvirzīt prom no autotransporta. Minētās direktīvas īstenošanas trūkumi, jo īpaši tās neviennozīmīgā izteiksme un novecojušie nosacījumi un atbalsta pasākumu ierobežotā joma, ir ievērojami samazinājuši tās ietekmi.
- 5) Direktīva 92/106/EEK būtu jāvienkāršo un tās īstenošana jāuzlabo, pārskatot kombinēto transporta veidu ekonomiskos stimulus nolūkā veicināt kravu pārvadājumu novirzīšanu uz transporta veidiem, kas ir videi draudzīgāki, drošāki, energoefektīvāki un rada mazāk sastrēgumu.
- 6) Valstu iekšējo intermodālo pārvadājumu apjoms ir 19,3 % no Savienības kopējā intermodālo pārvadājumu apjoma. Uz šādiem pārvadājumiem pašlaik neattiecas atbalsta pasākumi, ko nosaka Direktīva 92/106/EEK, jo tajā dotās kombinēto transporta veidu definīcijas joma ir ierobežota. Tomēr valstu iekšējo autotransporta pārvadājumu negatīvā ietekme, proti, siltumnīcefekta gāzu emisijas un sastrēgumi, ir jūtama pāri valstu robežām. Tāpēc nepieciešams paplašināt Direktīvas 92/106/EEK darbības jomu, ietverot iekšzemes (vienas dalībvalsts teritorijā veiktas) kombinēto transporta pārvadājumu darbības, lai atbalstītu turpmāku kombinētā transporta attīstību Savienībā un līdz ar to arī palielinātu modālo pāreju no autotransporta uz dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu.
- 7) Kombinēts pārvadājums jāuzskata par vienu pārvadājumu, kas tieši konkurē ar viena veida pārvadājumiem no sākuma līdz galamērķim. Regulējuma nosacījumiem būtu jānodrošina starptautisko kombinēto pārvadājumu un starptautisko viena veida pārvadājumu līdzvērtīgums, kā arī iekšzemes kombinēto pārvadājumu un iekšzemes viena veida pārvadājumu līdzvērtīgums.
- 8) Pašreizējā kombinēto pārvadājumu definīcija ietver dažādus attāluma ierobežojumus kombinētā pārvadājuma atsevišķiem ceļa posmiem, ņemot vērā veidu, kas nav autoceļa posms, un attiecībā uz dzelzceļu nav noteikts attāluma ierobežojums, bet tā vietā tiek ņemts vērā jēdziens "tuvākais piemērotais terminālis", lai konkrētās situācijās dotu iespēju elastīgi rīkoties. Šī definīcija ir radījusi daudz grūtību īstenošanai, jo tā tiek interpretēta dažādi un ir konkrētas grūtības izveidot īstenošanai vajadzīgos apstākļus. Būtu lietderīgi atcelt neviennozīmīgos formulējumus, nodrošinot arī to, ka saglabājas zināma elastība.
- 9) Pašreizējā kombinēto pārvadājumu definīcija veidam, kas nav autoceļa posms, nosaka minimālo attālumu 100 km, kas nodrošina, ka ir aptverta lielākā daļa kombinēto pārvadājumu. Dzelzceļa un jūras transporta posmiem ir lieli attālumi, lai tie būtu konkurētspējīgi ar veidu, kad izmanto tikai autotransportu. Minētais minimālais attālums nodrošina arī to, ka no jomas tiek izslēgti īsi pārvadājumi, piemēram, pārcelšanās ar prāmi vai dziļjūras pārvadājumi, kuri tiktu izmantoti jebkurā gadījumā. Tomēr ar šādiem ierobežojumiem daudzi pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ostu tuvumā un aglomerācijās vai to tuvumā, kas ļoti atvieglo ceļu tīklu jūras ostās un to tiešā tuvumā un aglomerācijās samazina slodzi videi, kombinēto pārvadājumu nolūkā netiek ņemti vērā. Tādēļ būtu lietderīgi atcelt minēto minimālo attālumu, vienlaikus saglabājot izņēmumus attiecībā uz tādiem pārvadājumiem, kuri ietver dziļjūras kuģošanu vai īsu pārcelšanos ar prāmi.
- 10) Kravas vienību minimālais izmēra ierobežojums, kas pašlaik noteikts kombinēto pārvadājumu definīcijā, var kavēt pilsētu transporta inovatīvu intermodālu risinājumu turpmāko attīstību. Tieši pretēji, iespēja identificēt kravas vienības saskaņā ar spēkā esošajiem standartiem varētu paātrināt to apstrādi termināļos un atvieglot kombinēto

pārvadājumu plūsmu, lai nodrošinātu vieglāku definēto kravas vienību apstrādi un to, ka tās atbilst nākotnes prasībām.

- 11) Novecojusī zīmogu izmantošana, lai pierādītu, ka ir veikts kombinēts pārvadājums, traucē efektīvi īstenot Direktīvā 92/106/EEK noteiktos pasākumus vai pārbaudīt attiecināmības kritērijus. Jāizskaidro pierādījumi, kas nepieciešami, lai pierādītu, ka ir noticis kombinēts pārvadājums, kā arī kādā veidā šādus pierādījumus sniedz. Būtu jāveicina elektroniskās transporta informācijas izmantošana un nodošana, kas vienkāršotu atbilstošu pierādījumu sniegšanu un to apstrādi, ko veic attiecīgās iestādes. Izmantojamajam formātam būtu jābūt uzticamam un autentiskam. Regulatīvajai sistēmai un iniciatīvām, kas vienkāršo administratīvās procedūras un transporta aspektu digitalizāciju, būtu jāņem vērā Savienības līmeņa attīstība.
- 12) Pašreizējo ekonomiskā atbalsta pasākumu joma, kas definēta Direktīvā 92/106/EEK, ir ļoti ierobežota un ietver fiskālus pasākumus (konkrēti, nodokļu atmaksa vai samazināšana), kuri attiecas vienīgi uz kombinētajiem dzelzceļa/autoceļu pārvadājumiem. Šādi pasākumi būtu jāpaplašina, lai ietvertu kombinētos pārvadājumus, kuri izmanto iekšējos ūdensceļus un jūras transportu. Būtu jāatbalsta arī citi atbilstīgi pasākumu veidi, piemēram, atbalsta pasākumi ieguldījumiem infrastruktūrā vai dažādi ekonomiska atbalsta pasākumi.
- 13) Galvenais infrastruktūras šķērslis, kas traucē kravu pārvadājumu pāreju no autotransporta uz citiem transporta veidiem, ir pārkraušanas termināļos. Pašreizējais pārkraušanas termināļu sadalījums un aptvērums Savienībā vismaz gar esošo *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu nav pietiekams, bet esošie pārkraušanas termināļi ir sasnieguši savu iespēju robežu un tiem vajag attīstīties, lai tiktu galā ar kravu satiksmes vispārējo pieaugumu. Ieguldījumi pārkraušanas termināļu jaudā var samazināt vispārējās pārkraušanas izmaksas, un tādējādi radīt atvasinātu modālo pāreju, kā redzams dažās dalībvalstīs. Tādēļ dalībvalstīm, koordinējot ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm un Komisiju, būtu jānodrošina, ka tiek būvēti vairāk kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļi un transporta uzņēmumiem ir pieejama lielāka pārkraušanas jauda. Tas stimulētu izmantot alternatīvus kravu transporta veidus un palielinātu modālo pāreju, tādējādi padarot kombinētos pārvadājumus konkurētspējīgākus par vienīgi autotransporta pārvadājumiem. Pārkraušanas termināļu aptvērums un jauda būtu kā minimums jāpalielina gar *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu. Būtu jābūt vismaz vienam piemērotam kombinēto pārvadājumu pārkraušanas terminālim ne tālāk kā 150 km no jebkura pārvadājumu sākumpunkta Savienībā.
- 14) Dalībvalstīm būtu jāīsteno papildu ekonomiskā atbalsta pasākumi papildus jau esošajiem, vēršot tos uz dažādiem kombinēto pārvadājumu posmiem, lai samazinātu kravu pārvadāšanu pa autoceļiem un veicinātu citu transporta veidu, piemēram, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un jūras transporta izmantošanu, tādējādi samazinot gaisa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijas, ceļa satiksmes negadījumus, troksni un sastrēgumus. Šādi pasākumi var ietvert dažu nodokļu vai transporta maksu samazināšanu, subsīdijas par intermodālu kravas vienību efektīvu transportu, izmantojot kombinētos pārvadājumus, vai daļēji atmaksātus pārkraušanas izdevumus.
- 15) Pasākumi kombinēto pārvadājumu atbalstam būtu jāīsteno saskaņā ar Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) ietvertajiem noteikumiem par valsts atbalstu.
- 16) Atbalsta pasākumus pēc vajadzības būtu jākoordinē dalībvalstu un Komisijas starpā.

- 17) Atbalsta pasākumi dalībvalstīm būtu regulāri jāpārskata, lai nodrošinātu to efektivitāti un lietderību.
- 18) Šīs direktīvas nolūkos nedrīkstētu būt atšķirības starp kombinētiem komercpārvadājumiem un kombinētiem pašpārvadājumiem.
- 19) Lai neatpaliktu no Savienības transporta un jo īpaši kombinēto pārvadājumu tirgus attīstības, dalībvalstīm būtu jāvāc attiecīgie dati un informācija un regulāri jāziņo Komisijai, un Komisijai būtu ik pa četriem gadiem jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs direktīvas īstenošanu.
- 20) Pārredzamība ir svarīga visām kombinētajos pārvadājumos iesaistītajām ieinteresētajām personām, jo īpaši tām, kuras skar šī direktīva. Lai atbalstītu šādu pārredzamību un veicinātu turpmāku sadarbību, katrai dalībvalstij būtu jānorāda kompetentā iestāde.
- 21) Lai ņemtu vērā tirgus attīstību un tehnisko progresu, pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai tā papildinātu šo direktīvu ar turpmākām detaļām par informāciju par kombinēto pārvadājumiem, kura dalībvalstīm jāpaziņo. 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 procesu²². Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei būtu visi dokumenti jāsaņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem būtu jābūt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- 22) Tā kā šīs direktīvas mērķis ir vairāk veicināt pāreju no autoceļu pārvadājumiem uz videi draudzīgākiem transporta veidiem un tādējādi samazināt Savienības transporta sistēmas negatīvo ietekmi, to nevar pietiekami efektīvi sasniegt dalībvalstīs, bet kombinēto kravu pārvadājumu sākotnējā pārrobežu rakstura un savstarpēji savienotās infrastruktūras dēļ, kā arī to problēmu dēļ, kuras šī direktīva paredz risināt, to labāk var sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- 23) Tādēļ Direktīva 92/106/EEK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 92/106/EEK groza šādi:

- (1) virsrakstu aizstāj ar šādu:

"Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm";

²² OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

(2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

"1. pants

1. Šī direktīva attiecas uz kombinētajiem pārvadājumiem.
2. Šīs direktīvas nolūkā "kombinēts pārvadājums" nozīmē kravas pārvadāšanu, izmantojot transporta operāciju, kuras maršruts sākotnējā vai pēdējā posmā vai abos sastāv no autoceļiem, kā arī no tāda posma, kas nav autoceļš, bet izmanto dzelzceļu, iekšējos ūdensceļus vai jūras transportu:
 - a) piekabē vai puspiekabē, ar vai bez vilces vienības, noņemamās virsbūves vai konteineru, kas identificēts saskaņā ar režīmu, kas izveidots atbilstoši starptautiskajiem standartiem ISO 6346 un EN 13044, kur kravas vienība tiek pārkrauta starp dažādiem transporta veidiem; vai
 - b) ar auto transportlīdzekli, kuru posmā, kas nav autoceļš, ved pa dzelzceļu, iekšējiem ūdensceļiem vai izmantojot jūras transportu.Kombinēto pārvadājumu nolūkā netiek ņemti vērā posmi, kas nav autoceļi, kam izmanto iekšējos ūdensceļus vai jūras transportu, ja nav līdzvērtīgas autoceļa alternatīvas vai ja no tiem nevar izvairīties komerciālu apsvērumu dēļ.
3. Katrs autoceļa posms, kas minēts 2. punktā, Savienības teritorijā nepārsniedz garāko no šādiem attālumiem:
 - a) 150 km taisnā līnijā;
 - b) 20 % no attāluma taisnā līnijā starp sākotnējā posma iekraušanas punktu un pēdējā posma izkraušanas posmu gadījumā, ja tas ir lielāks nekā a) apakšpunktā minētais attālums.

Minētais autoceļa posma garuma ierobežojums attiecas uz kopējo visu autoceļa posmu garumu, ieskaitot visus iekraušanas braucienus pa vidu un piegādi. Tas neattiecas uz tukšas kravas vienības transportu vai braucienu uz preču iekraušanas vietu vai prom no preču piegādes punkta.

Autoceļa posma ierobežojumu var pārsniegt autoceļa/dzelzceļa kombinēto pārvadājumu gadījumā, ja dalībvalsts vai dalībvalstis, kuru teritorijā šis ceļa posms tiek veikts, ir to atļāvušas, nolūkā sasniegt tuvāko transporta termināli, kuram ir iekraušanai vai izkraušanai vajadzīgā jauda pārkraušanas iekārtu, termināļa jaudas un attiecīgu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu ziņā.

4. Kombinēto pārvadājumu uzskata par notikušu Savienībā, ja pārvadājums vai tā daļa, kura notiek Savienībā, atbilst prasībām, kas noteiktas 2. un 3. punktā.";

(3) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

"3. pants

1. Dalībvalstis nodrošina, ka autoceļu pārvadājumus uzskata par tādu kombinēto pārvadājumu daļu, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma, tikai gadījumā, ja

pārvadātājs var nepārprotami pierādīt, ka pārvadājums pa autoceļu ir kombinētā pārvadājuma autoceļa posms, ietverot tukšo kravas vienību pārvadājumu pirms un pēc kravas pārvadājuma.

2. Pierādījumi, kas minēti 1. punktā, ietver šādus elementus katram kombinētajam pārvadājumam:

- a) nosūtītāja vārds/nosaukums, adrese, kontaktinformācija un paraksts;[.]
- b) vieta un datums, kur kombinētais pārvadājums sākas Savienībā;
- c) saņēmēja vārds/nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
- d) vieta, kur kombinētais pārvadājums beidzas Savienībā;
- e) attālums taisnā līnijā starp vietu, kur kombinētais pārvadājums sākas un kur kombinētais pārvadājums beidzas Savienībā;
- f) kombinētā pārvadājuma maršruta apraksts, ko paraksta nosūtītājs un kas ietver vismaz šādus elementus par katru posmu, ietverot par katru transporta veidu, kas tiek izmantots katrā posmā, kurš nav autoceļš, pārvadājumam Savienībā:
 - i) posmu secība (piemēram, pirmais posms, posms, kurš nav autoceļš, vai pēdējais posms);
 - ii) pārvadātāja vārds/nosaukums, adrese un kontaktinformācija;
 - iii) transporta veids un to secība pārvadājumā;
- g) pārvadātās intermodālās kravas vienības identifikācija;
- h) pārvadājuma sākotnējam posmam pa autoceļu:
 - i) posma, kurš nav autoceļš, pārkraušanas vieta;
 - ii) pārvadājuma sākotnējā posma attālums taisnā līnijā starp iekraušanas vietu un pirmo pārkraušanas termināli.
 - iii) ja sākotnējais posms ir pabeigts, pārvadātāja paraksts, apliecinot, ka pārvadājums pa autoceļu ir veikts;
- i) pārvadājuma pēdējam posmam pa autoceļu:
 - vieta, kur krava tika pārkrauta no posma, kurš nav autoceļš (dzelzceļa, iekšējiem ūdensceļiem vai jūras transporta);
 - ii) pārvadājuma pēdējā posma attālums taisnā līnijā starp pārkraušanas vietu un vietu, kur kombinētais pārvadājums beidzas Savienībā;
- j) posmam, kurš nav autoceļš:
 - i) ja posms, kurš nav autoceļš, ir pabeigts, pārvadātāja (vai pārvadātāju, gadījumā, ja posmā, kurš nav autoceļš, ir divi vai vairāki pārvadājumi bez autoceļa izmantošanas) paraksts, apliecinot, ka pārvadājums posmā, kas nav autoceļš, ir veikts;
 - ii) ja iespējams, paraksts vai zīmogs no attiecīgajām dzelzceļa vai ostas iestādēm, kas atrodas pie posma, kas nav autoceļš, apliecinot, ka attiecīgais posms, kas nav autoceļš, ir pabeigts.

3. Nav jāpieprasa neviens papildu dokuments, lai pierādītu, ka pārvadātājs veic kombinētu pārvadājumu.
4. Pierādījumus, kas minēti 1. punktā, iesniedz vai nosūta pēc tās dalībvalsts, kur veic pārbaudi, pilnvarotā inspektora pieprasījuma. Pārbaužu uz ceļiem gadījumā tos uzrāda pārbaudes laikā. Tie ir attiecīgās dalībvalsts valodā vai angļiski. Pārbaužu uz ceļiem laikā vadītājam atļauts sazināties ar uzņēmuma vadību, transporta pārvaldnieku vai jebkuru citu personu vai struktūru, kas var viņu atbalstīt, sniedzot 2. punktā minētos pierādījumus.
5. Pierādījumus var sniegt, izmantojot transporta dokumentu, kas atbilst prasībām Padomes Regulas Nr. 11 6. punktā, vai izmantojot citus spēkā esošus pārvadājumu dokumentus, piemēram, Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu (CMR) pārvadājumu dokumentu vai Vienoto noteikumu par kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIM) pārvadājumu dokumentu.
Šādus pierādījumus iesniedz vai nosūta elektroniski, izmantojot pārskatāmu strukturētu formātu, kuru var izmantot tieši glabāšanai un apstrādei datorā, tostarp Konvencijas par kravu starptautisko autopārvadājumu līgumu elektronisko preču pavadzīmi (eCMR) attiecībā uz daļu, kas veikta pa autoceļiem.
6. Pārbaužu uz ceļiem nolūkos pārvadājuma neatbilstība iesniegtajiem pierādījumiem, jo īpaši attiecībā uz maršruta informāciju 2. punkta g) apakšpunktā ir atļauta, ja tā ir pienācīgi pamatota, gadījumā, ja ārkārtas apstākļi liek pārvadātājam(-iem) veikt kombinētā pārvadājuma izmaiņas. Šai nolūkā vadītājam ir atļauts sazināties ar uzņēmuma vadību, transporta pārvaldnieku vai jebkuru citu personu vai struktūru, kas var sniegt papildu pamatojumu neatbilstībai starp iesniegtajiem pierādījumiem un patieso pārvadājumu.

Regula Nr. 11 par diskriminācijas atcelšanu pārvadājumu cenās un nosacījumos, īstenojot Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līguma 79. panta 3. punktu (EK OV 52, 16.8.1960., 1121. lpp.).";

- (4) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"5. pants

1. Dalībvalstis vispirms līdz [xx/xx/xxxx – 18 mēneši pēc direktīvas transponēšanas] un vēlāk pēc katriem diviem gadiem iesniedz Komisijai ziņojumu, kurā sniedz šādu informāciju, kas attiecas uz to teritorijā veiktiem kombinētajiem pārvadājumiem, kuri ietilpst šīs direktīvas darbības jomā:
 - a) iekšzemes un pārrobežu transporta tīkla savienojumi, ko izmanto kombinētajiem pārvadājumiem;
 - b) apjoms, izteikts kombinēto pārvadājumu 20 pēdu ekvivalenta mērvienībās (TEU) un tonnkilometros pēc pārvadājuma veida (dzelzceļš, autoceļi/iekšējie ūdensceļi, utt. ...) un pēc ģeogrāfiskā aptvēruma (iekšzemes un Savienības iekšējie);
 - c) to termināļu skaits un ģeogrāfiskais aptvērums, kuri apkalpo kombinētos pārvadājumus un pārkraušanu skaits gadā šajos termināļos;

d) izmantoto un paredzēto valsts atbalsta pasākumu pārskats, tostarp to attiecīgais sākuma datums un paredzētā ietekme.

2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.a pantu, papildinot šo direktīvu, norādot saturu un sīkāku informāciju par kombinētajiem pārvadājumiem, kas minēti 1. punktā.

3. Pamatojoties uz valstu ekspertu analīzi, Komisija līdz [xx/xx/xxx – 9 mēnešus pēc dalībvalsts ziņojuma iesniegšanas termiņa] un vēlāk pēc katriem diviem gadiem sastāda un iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par:

a) kombinēto pārvadājumu ekonomisko attīstību, īpaši ņemot vērā dažādo transporta veidu ietekmes uz vidi attīstību;

b) direktīvas īstenošanas un Savienības saistīto tiesību aktu šajā jomā ietekmi;

c) atbalsta pasākumu, kas noteikti 6. pantā, efektivitāti un lietderību;

d) iespējamiem turpmākiem pasākumiem, tostarp kombinēto pārvadājumu definīcijas, kas dota 1. pantā, pārskatīšanu un 6. pantā dotā pasākumu saraksta pieņemšanu.";

(5) direktīvas 6. pantam pievieno šādu 4., 5., 6., 7. un 8. punktu:

"4. Ja nepieciešams mērķa sasniegšanai, kas minēts 8. punktā, dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai atbalstītu ieguldījumus pārkraušanas termināļos:

a) šādu kombinēto pārvadājumu pārkraušanas termināļu būvei un vajadzības gadījumā to paplašināšanai;

b) darbības efektivitātes paaugstināšanai esošajos termināļos.

Dalībvalstis ar kaumiņos esošajām dalībvalstīm un Komisiju koordinē un nodrošina, ka tad, kad šie pasākumi tiek īstenoti, prioritāte ir piemērotu vietu līdzsvarotai un pietiekamai ģeogrāfiskai izplatībai Savienībā, konkrēti gar *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu tā, lai neviena vieta Savienībā nebūtu tālāk par 150 km no šāda termināļa.

Dalībvalstis nodrošina, ka atbalstītās pārkraušanas vietas bez diskriminācijas ir pieejamas visiem pārvadātājiem.

Dalībvalstis var noteikt papildu nosacījumus atbalsta saņemšanai.

5. Dalībvalstis var īstenot papildu pasākumus, lai uzlabotu kombinēto pārvadājumu konkurētspēju salīdzinājumā ar līdzvērtīgiem alternatīviem pārvadājumiem pa autoceļiem.

Šādi pasākumi var attiekties uz jebkuriem kombinētajiem pārvadājumiem vai to daļām, piemēram, pārvadājumu pa autoceļu vai posmu, kas nav autoceļš, tostarp uz transportlīdzekli, ko izmanto šādā posmā, vai kravas vienību vai pārkraušanu.

6. Dalībvalstis ziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo pantu un to specifikācijām.

7. Dalībvalstis novērtē šādu atbalsta pasākumu ietekmi un pārvērtē savas vajadzības vismaz reizi četros gados un, ja vajadzīgs, pielāgo pasākumus.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka kombinēto pārvadājumu atbalsta pasākumu mērķi ir samazināt kravu pārvadājumus pa autoceļiem un veicināt citu transporta veidu, piemēram, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un jūras transporta izmantošanu, tādējādi samazinot gaisa

piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijas, ceļu satiksmes negadījumus, troksni un sastrēgumus.";

(6) direktīvas 7. un 9. pantu svītro.

(7) direktīvā iekļauj šādu pantu:

"9.a pants

1. Dalībvalstis nozīmē vienu vai vairākas kompetentās iestādes, lai nodrošinātu šīs direktīvas īstenošanu un darbotos kā tās īstenošanas galvenais kontaktpunkts.
Dalībvalstis paziņo citām dalībvalstīm un Komisijai par kompetentajām iestādēm, kas minētas pirmajā daļā.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts kompetentās iestādes sadarbojas ar citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm. Šādā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka kompetentās iestādes viena otrai sniedz šīs direktīvas piemērošanai vajadzīgo informāciju. Attiecībā uz informācijas apmaiņu, iestāde, kas saņem informāciju, nodrošina tādu pašu konfidencialitātes līmeni, kādu nodrošina iestāde, kas nosūta informāciju.
3. Dalībvalstis viegli pieejamā veidā un bez maksas publicē atbilstīgu informāciju, kas saistīta ar pasākumiem, kas veikti saskaņā ar 6. pantu, kā arī citu atbilstīgu informāciju šīs direktīvas piemērošanas nolūkā.
4. Vajadzības gadījumā Komisija publicē atjauninātu 1. punktā minēto kompetento iestāžu sarakstu un 6. punktā minēto pasākumu sarakstu.";

8) direktīvā iekļauj šādu pantu:

"10.a pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs (grozījumu) direktīvas spēkā stāšanās dienas].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. 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 ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu*.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 5. panta 2. 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.

OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp. "

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz XXXXXX [viens gads pēc šīs direktīvas pieņemšanas]. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tajos ietver arī paziņojumu, ka atsauces esošajos normatīvos un administratīvos aktos uz direktīvu, kas atcelta ar šo direktīvu, uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce un kā formulējams minētais paziņojums.

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

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*