



Bruxelles, 8.11.2017.
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

•Razlozi i ciljevi prijedloga

U govoru o stanju Unije 2017. godine dana je jasna poruka: EU treba postati svjetski predvodnik u dekarbonizaciji i pretvoriti djelovanje u nova radna mjesta, rast i inovacije¹. Postojećim Pariškim sporazumom o klimatskim promjenama prijelaz na moderno gospodarstvo s niskim emisijama ugljika morat će se ubrzati. Na sastanku Europskog vijeća u lipnju 2017.² ponovno je potvrđena obveza EU-a i njegovih država članica da žurno i potpuno provedu Pariški sporazum te da i dalje predvode borbu protiv klimatskih promjena, a Pariški sporazum je prepoznat kao „ključni element za modernizaciju europske industrije i gospodarstva”.

S obzirom na veliki utjecaj prometa na emisije stakleničkih plinova i onečišćenje zraka za prometnu politiku EU-a od ključne je važnosti učiniti prijevoz održivijim. Prijelaz na energetske učinkovite prometne sektor s niskom razinom emisija ugljika prepoznat je kao pitanje od presudne važnosti u Strategiji energetske unije iz veljače 2015.³ Takav prijelaz podržan je konkretnim mjerama navedenima u Strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije⁴, koja je donesena u lipnju 2016., i čiji je cilj i. optimizacija učinkovitosti prometnog sustava putem digitalizacije i snažnije promicanje multimodalnosti i ii. poticanje uporabe alternativne energije s niskom razinom emisije u području prijevoza uspostavljanjem infrastrukture za alternativna goriva radi prelaska na vozila bez emisija. Te se mjere već provode. U Komunikaciji „Europa u pokretu” u svibnju 2017. predstavljen je program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve⁵, a popraćena je prvim paketom prijedloga. Trenutačno se predlažu dodatne mjere, uključujući reviziju Direktive o čistim vozilima ili izmjenu Direktive o kombiniranom prijevozu, kao dio drugog paketa inicijative „Europa u pokretu”.

Direktiva 92/106/EEZ⁶ (Direktiva o kombiniranom prijevozu) jedini je pravni instrument na razini Unije kojim se izravno potiče preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta na načine prijevoza s niskim razinama emisija kao što su unutarnji plovni putovi te pomorski i željeznički prijevoz. Njezin je cilj povećati konkurentnost prekograničnog intermodalnog, konkretnije „kombiniranog” prijevoza u odnosu na isključivo cestovni prijevoz tereta.

Regulatorne mjere uključuju i. zaštitu slobode pružanja prekogranične usluge, tj. zaštitu kombiniranog prijevoza od nacionalnih ograničenja (sustavi ovlašćivanja, regulirane tarife i kvote); ii. pojašnjenje da se ograničenja cestovne kabotaže (Uredba (EZ) 1072/2009) ne primjenjuju na cestovne dionice međunarodnog kombiniranog prijevoza; i iii. dopuštanje da, dodavanjem unakrsnog upućivanja na Direktivu o masi i dimenzijama (Direktiva 53/96/EZ), teži tereti za vozila koja se upotrebljavaju u cestovnim dionicama intermodalnog prijevoza nadoknade tara težinu utovarne jedinice te uporabu kontejnera od 45 stopa.

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 Direktiva 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica, SL L 368, 17.12.1992., str. 38 – 42.

Mjere gospodarske potpore uključuju dodjelu određenih fiskalnih poticaja u pogledu nekih poreza koji se primjenjuju na cestovna vozila kad je riječ o pravcima kombiniranog prijevoza i proširenje definicije prijevoza za vlastite potrebe. Cilj im je bio djelomično ispraviti neravnotežu između kombiniranog prijevoza i isključivo cestovnog prijevoza koja je posljedica postojanja negativnih eksternalija koje se u potpunosti ne održavaju u cijeni cestovnog prijevoza tereta.

Međutim, s obzirom na to da je Direktiva donesena 1992., neki od tih uvjeta, npr. uporaba putnih isprava u papirnatom obliku i pečata kao dokaza prihvatljivosti za kombinirani prijevoz, kao i okruženje tržišta za prijevoz robe, doživjeli su velike promjene. Premda je Direktiva još uvijek relevantna za ostvarivanje cilja prometne politike EU-a u pogledu smanjenja negativnih eksternalija, odgovarajućim preispitivanjem može postati učinkovitija i djelotvornija.

Cilj je inicijative dodatno povećati konkurentnost kombiniranog prijevoza u odnosu na cestovni prijevoz tereta na velike udaljenosti te time potaknuti preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta na druge načine prijevoza. To bi trebalo smanjiti udio prijevoznih eksternalija u cestovnom prijevozu tereta. To će se postići:

- pojašnjenjem i proširenjem definicije kombiniranog prijevoza,
- poboljšanjem praćenja uvjeta prihvatljivosti i provedbe,
- povećanjem djelotvornosti poticaja i
- poboljšanjem uvjeta Direktive u pogledu izvješćivanja i praćenja.

Inicijativom se pridonosi Programu za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) jer joj je svrha ažurirati i pojednostavniti Direktivu.

•Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području

Cilj je ove inicijative poduprijeti multimodalnost i potaknuti preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta uklanjanjem nedostataka postojećeg zakonodavstva (Direktiva 92/106/EEZ), a osobito u pogledu proširenja njezina područja primjene širim nizom mogućih mjera potpore. To uključuje potporu za ulaganje u infrastrukturu za pretovar kojom bi se osigurali dodatni poticaji i smanjile nejednakosti u konkurentnosti između intermodalnog prijevoza i isključivo cestovnog prijevoza tereta.

Inicijativom se nadopunjuju druge mjere kojima je cilj izgraditi jedinstveni europski prometni prostor i doprinijeti preusmjeravanju na održivije načine prijevoza. One uključuju Uredbu (EU) br. 913/2010 o uspostavi međunarodnih željezničkih koridora, Direktivu 2012/34/EU o jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, Direktivu 2005/44/EZ o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) i Uredbu (EU) br. 1315/2013 (TEN-T) kojom se utvrđuju smjernice EU-a za razvoj transeuropske prometne mreže.

•Dosljednost u odnosu na druge politike Unije

Inicijativa je dio nastojanja Komisije da stvori „otpornu energetska uniju⁷ s naprednom klimatskom politikom” i prijedloga povezanih s mobilnošću s niskim razinama emisija. U komunikaciji „Europa u pokretu”⁸ predstavljena je strategija za „socijalno pravedan prelazak

⁷ COM(2015) 80 final

⁸ COM(2017) 283 final.

na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve". Popraćena je nizom prijedloga kao što su revizija Direktive o eurovinjeti (Direktiva 1999/62/EZ), preinaka Direktive 2004/52/EZ o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine, revizija propisa o pristupu tržištu i uvjetima rada u sektoru cestovnog prijevoza tereta te daljnjim mjerama za utvrđivanje temelja za kooperativnu, povezanu i automatiziranu mobilnost.

Radi daljnje provedbe tog prijelaza na mobilnost s niskim razinama emisija te su mjere sada nadopunjene drugim prijedlozima, kao što su revizija Direktive o čistim vozilima (Direktiva 2009/33/EZ), revizija Uredbe (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima, prijedlog novih normi za CO₂ za osobna i dostavna vozila nakon 2020., inicijativa za poticanje uvođenja infrastrukture za alternativna goriva te ovaj Prijedlog izmjene Direktive o kombiniranom prijevozu.

Osim doprinosa optimizaciji učinkovitosti prometa osiguravanjem izravne potpore multimodalnosti ovim će se Prijedlogom ujedno pridonijeti uvođenju moderne i učinkovite prometne infrastrukture za koju je, kako je to navedeno u Planu ulaganja za Europu⁹, potrebno više ulaganja. Uz predloženo proširenje mjera potpore, osobito potpore za infrastrukturna ulaganja u terminale za pretovar, ovom se inicijativom podupiru ulaganja u potrebne objekte za pretovar uzduž mreže TEN-T.

Predložena izmjena sukladna je s postojećim i predloženim novim pravilima u vezi s uvjetima za kabotažu i upućivanjem radnika u sektoru cestovnog prijevoza. U postojećem tekstu Direktive o kombiniranom prijevozu u članku 4. uključeno je takozvano „izuzimanje od kabotaže” kojim se predviđa da svi prijevoznici s poslovnim nastanom u EU-u koji zadovoljavaju uvjete poslovanja i pristupa tržištu prijevoza robe između država članica moraju imati pravo obavljanja cestovnog prijevoza na dionicama koje su sastavni dio kombiniranog prijevoza, a koje mogu ili ne moraju uključivati prelazak granice.

U skladu s postojećom definicijom usluge kombiniranog prijevoza smatraju se isključivo međunarodnim uslugama. To je potvrđeno u nekoliko odluka Suda Europske unije¹⁰ te je istaknuto u uvodnoj izjavi 16. Uredbe (EZ) br. 1072/2009¹¹. Radi poticanja takvih usluga, međunarodni kombinirani prijevoz mora se uspoređivati s isključivo cestovnim međunarodnim prijevozom te podlijegati istim pravilima. Većina dionika i prijevoznika slažu se da je ovo temeljni uvjet za ravnopravno natjecanje međunarodnog intermodalnog prijevoza s međunarodnim isključivo cestovnim prometom te da ga je potrebno održati.

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

¹⁰ Npr. u predmetu C-2/84, Komisija protiv Italije, Sud je potvrdio da je cestovna dionica kombiniranog prijevoza sastavni dio jedinstvenog međunarodnog kombiniranog prijevoza od točke polaska do točke dolaska te da se stoga ne smatra unutarnjim cestovnim prijevozom. „...kombinirani prijevoz smatra se jedinstvenim postupkom od točke polaska do točke dolaska [...]. Sama činjenica da se u državi članici odredišta roba prevozi isključivo cestom ne može poništiti prednosti kombiniranog cestovnog/željezničkog prijevoza.”

¹¹ „Ova Uredba ne dovodi u pitanje odredbe o dolaznom ili odlaznom cestovnom prijevozu tereta kao jednom dijelu kombiniranog prijevoza, kako je određeno Direktivom Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza tereta među državama članicama. Unutarnji cestovni prijevoz u državi članici koja je domaćin koji nije dio kombiniranog prijevoza kako je određeno Direktivom 92/106/EEZ spada pod definiciju kabotaže te bi za njega, stoga, morali vrijediti zahtjevi iz ove Uredbe.”

Međutim, neki dionici tvrde da Direktiva o kombiniranom prijevozu otvara mogućnost za zaobilaženje pravila o kabotaži zbog toga što je teško dokazati aspekt „međunarodnog kombiniranog prijevoza” pojedine usluge. Kako bi se to riješilo, novim se mjerama, u predloženoj izmjeni Direktive o kombiniranom prijevozu, u predloženoj reviziji pravila o kabotaži iz Uredbe (EZ) br. 1072/2009 i u prijedlogu posebnih pravila u pogledu određenih aspekata Direktive 96/71/EZ u pogledu upućivanja radnika u sektoru cestovnog prijevoza i Direktivi 2014/67/EU, uvode jednostavnije definicije i u potpunosti iskorištava mogućnost koju nudi „digitalna revolucija mobilnosti” radi jačanja učinkovitosti usluga prijevoza korištenjem pogodnosti digitalizacije. Omogućivanje prijevoznicima da elektroničkim sredstvima tijelima javne vlasti dostavljaju potrebne dokazne podatke smanjilo bi administrativno opterećenje i troškove provedbenih postupaka. To bi uvelike pomoglo nacionalnim tijelima da jasno razlikuju cestovne dionice u međunarodnom kombiniranom prijevozu od usluga kabotaže i da spriječe moguće zlouporabe.

Predloženim proširenjem područja primjene kombiniranog prijevoza na nacionalni prijevoz poduprijet će se daljnji razvoj kombiniranog prijevoza u EU-u. Takvo proširenje neće utjecati na obujam kabotaže s obzirom na to da se „izuzimanje od kabotaže” neće odnositi na takav nacionalni kombinirani prijevoz. U tom će slučaju cestovna dionica kombiniranog prijevoza biti podložna pravilima o kabotaži u skladu s Uredbom (EZ) br. 1072/2009, kako je izmijenjena, a primjenjivat će se i nova predložena pravila „o upućivanju radnika”. Time bi se trebalo osigurati da moguća kabotaža u nacionalnom kombiniranom prijevozu ne dovede do nepravednog natjecanja na tržištu EU-a.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna osnova za Direktivu 92/106/EEZ su članak 75. i članak 84. stavak 2. Ugovora o EZ-u.

Pravna osnova za predloženu izmjenu je članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) (bivši članak 71. UEZ-a). Ovim člankom osigurava se temelj za donošenje zakonodavstva EU-a, kojim se osobito utvrđuje sljedeće: (a) zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet prema državnom području države članice ili iz njega odnosno promet preko državnog područja jedne države članice ili više njih; (b) uvjete pod kojima prijevoznici nerezidentni u nekoj državi članici mogu pružati prometne usluge unutar te države članice; [...] (d) sve druge odgovarajuće odredbe.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Cilj izmjene Direktive o kombiniranom prijevozu daljnje je promicanje preusmjeravanja s cestovnog prijevoza tereta na ekološki prihvatljivije načine prijevoza, čime će se dodatno smanjiti negativne eksternalije prometnog sustava EU-a. Taj cilj uključuje proširenje okvira mjera koje podupiru kombinirani prijevoz te pojednostavljenje i pojašnjenje Direktive. On se ne može u dovoljnoj mjeri ostvariti na razini država članica s obzirom na to da je većina kombiniranog prijevoza tereta prekogranična te ovisi o intermodalnoj infrastrukturi u državama članicama. Potreban je koordinirani pristup za ulaganja u intermodalne terminale za pretovar.

S obzirom na to da je gotovo 20 % europskog intermodalnog prijevoza nacionalno (unutar jedne države članice) i da trenutačno nije obuhvaćeno Direktivom, proširenje primjene na nacionalni kombinirani prijevoz proširilo bi područje primjene mjera potpore potrebnih za promicanje preusmjeravanja na načine prijevoza s niskom razinom emisija. To bi istodobno smanjilo ukupne eksternalije, osobito emisije stakleničkih plinova i zagađenja, koje nisu

ograničene državnim granicama. Zagušenje na regionalnoj i nacionalnoj razini izravno utječe na sve korisnike cesta. Emisije stakleničkih plinova i onečišćenje zraka imaju i europsku dimenziju.

Osim toga, zajednički ciljevi mjera potpore koje države članice trebaju poduzeti kao potporu kombiniranom prijevozu sprječavaju da se posebne mjere koje se poduzimaju na nacionalnoj razini preklapaju ili da dovode do različitih ishoda. Posebno je u pogledu mjera potpore za ulaganja u terminale potrebno utvrditi zajednički cilj za pokrivenost terminalima kako bi se izbjegao višak kapaciteta.

- **Proporcionalnost**

Predloženim mjerama podupire se ostvarivanje ciljeva utvrđenih u izvornoj Direktivi.

Proširenje područja primjene radi uključivanja nacionalnog prijevoza potrebno je radi povećanja učinka Direktive. Potrebno je pojasniti definicije kombiniranog prijevoza i uvjete prihvatljivosti kako bi se osigurala djelotvornija primjena Direktive, osobito u pogledu koristi koje pružaju regulatorne i gospodarske mjere potpore.

Mjere potpore ne nameću obveznu razinu gospodarske potpore; metodologija i opseg pružanja takve potpore u nacionalnoj su nadležnosti. Troškovi država članica, poduzeća i pojedinaca ograničeni su u odnosu na moguće koristi. Osobito se očekuje da će potpora za ulaganje u terminale donositi koristi i nakon isteka promatranog razdoblja.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se izmjenjuje direktiva, akt kojim se ona izmjenjuje trebao bi zadržati isti oblik.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- **Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2016. objavila svoju evaluaciju Direktive 92/106/EEZ¹². Usto, u siječnju 2015. objavljena je vanjska studija naslovljena „Analiza kombiniranog prijevoza u EU-u”¹³.

U evaluaciji je zaključeno da je Direktiva i dalje relevantan instrument za podupiranje kombiniranog prijevoza. Utvrđeno je da bi bez djelovanja na razini EU-a usluge prekograničnog kombiniranog prijevoza naišle na prepreke koje su posljedica različitih pravnih sustava, čime bi te usluge postale manje privlačne, a možda i neizvedive. U evaluaciji je istaknuto da kombinirani prijevoz pomaže smanjiti negativne eksternalije preusmjeravanjem na načine prijevoza s niskim razinama emisija. Međutim, u evaluaciji se pokazalo da se „djelotvornost Direktive može dodatno znatno poboljšati zbog činjenice da su neke njezine odredbe zastarjele, njezin jezik ponekad nejasan i dvosmislen, a područje primjene ograničeno.” Nedostaci se ponajprije odnose na definiciju kombiniranog prijevoza, ograničenja fiskalnih poticaja i zastarjele odredbe povezane s putnim ispravama.

¹² Ex-post evaluacija Direktive o kombiniranom prijevozu 92/106/EEZ u okviru REFIT-a, Završno izvješće, 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>.

- **Savjetovanja s dionicima**

Savjetovanja s dionicima provedena su u skladu s minimalnim normama za savjetovanje sa zainteresiranim stranama iz Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2002. (COM (2002) 704 final).

Savjetovanja su provedena radi prikupljanja povratnih informacija o predloženim mjerama politike te vjerojatnom učinku takvih mjera. S dionicima se savjetovalo o pitanjima koja nisu bila predmet prethodnih javnih savjetovanja (REFIT). Savjetovanja su ponudila pregled načina na koji različite skupine dionika gledaju na predložene mjere i mogućnosti politike, njihova očekivanog utjecaja na dionike te načina utvrđivanja najpoželjnije mogućnosti za dionike.

Te aktivnosti savjetovanja uključivale su sljedeće komponente:

- (1) Javno savjetovanje provedeno je u obliku otvorenog javnog savjetovanja putem interneta koje je trajalo 12 tjedana. Savjetovanje je provedeno od 23. siječnja 2017. do 23. travnja 2017. s pomoću alata „EU Survey” i internetske stranice o savjetovanjima GU-a za mobilnost i promet. Komisija je zaprimila 79 popunjenih upitnika i šest dokumenta o stajalištu iz 17 država članica i Švicarske, uglavnom iz sektora prometa i logistike: 43 % od poslovnih udruženja (od kojih je 13 europskih ili međunarodnih organizacija), 36 % od privatnih poduzeća, 11 % od tijela javne vlasti, 8% od NVO-a i 2 % od akademske zajednice.
- (2) Ciljano internetsko savjetovanje s dionicima održano je od 10. do 31. ožujka 2017. uz pomoć vanjskog savjetnika. Uglavnom je bilo usmjereno na definiciju i gospodarske poticaje te je bilo prilagođeno različitim skupinama dionika (industriji, državama članicama, socijalnim partnerima i interesnim skupinama). Komisija je zaprimila 122 popunjena upitnika iz 12 država članica i Švicarske: 44 % od prijevoznika ili njihovih strukovnih udruženja, 17 % od korisnika usluga prijevoza ili njihovih udruženja, 25 % od nacionalnih tijela i 14 % od drugih udruženja prijevoznika.
- (3) Sastanak s dionicima, na kojem je skupinama dionika omogućeno sudjelovanje u ciljanim savjetovanjima radi razmjene mišljenja, organiziran je 30. ožujka 2017. Konkretno, 35 dionika koji su sudjelovali predstavljali su sve načine prijevoza kao i luke unutarnjeg plovnog puta ili pomorske luke, terminale, vlasnike vagona i sektor kombiniranog prijevoza.
- (4) Dodatni sastanak država članica, na kojem je bilo zastupljeno 14 država članica, održan je 10. travnja 2017.

Sažetak dobivenih primjedbi i uporaba rezultata

Sektor prijevoza i logistike (koji predstavljaju korisnici prometa, prijevoznici i njihova udruženja) i nadležna tijela izrazili su potrebu za hitnom izmjenom Direktive o kombiniranom prijevozu. Postojeće zakonodavstvo smatra se zastarjelim, regulatorna i gospodarska potpora za kombinirani prijevoz neprikladnom, a uvjeti za prihvatljive operacije prijevoza smatraju se neprimjerenima za rješenja modernih lanaca opskrbe i konkurentnost usluga kombiniranog prijevoza.

U pogledu definicije kombiniranog prijevoza većina dionika zalagala se za proširenje područja primjene Direktive radi uključivanja nacionalnog prijevoza i prijevoza u kojem

sudjeluju zemlje nečlanice EU-u, očekujući znatan pozitivan učinak na opseg kombiniranog prijevoza i okoliš. Moguća promjena ograničenja udaljenosti za cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza prouzrokovala je naviše primjedbi, često s oprečnim stajalištima: mnogi dionici i nacionalna tijela žele zadržati postojeća ograničenja, uz eventualno uvođenje određene fleksibilnosti, dok privatni sektor podupire ukidanje ograničenja u pogledu duljine cestovne dionice.

Unatoč tim razlikama utvrđen je mogući kompromis koji bi mogao uključivati zadržavanje postojeće definicije, kao i udaljenosti od 150 km, istodobno stvarajući određenu fleksibilnost tako da se zadrži ideja najbližeg prikladnog terminala ako se on bolje definira. U pogledu necestovne dionice dionici nisu izrazili čvrste stavove o izmjeni postojeće najmanje udaljenosti od 100 km; taj se prag smatra beznačajnim za željeznički/cestovni prijevoz, no kontraproduktivnim za kombinirani prijevoz unutarnjim plovnim putem.

Dionici su izrazili stav da je potpora koju nudi postojeća Direktiva općenito nedovoljna za promicanje kombiniranog prijevoza u Uniji. Međutim, među regulatornim mjerama potpore dvije se smatraju posebno djelotvornima:

- izuzimanje od „ograničenja u vezi s kabotažom” za cestovne dionice; i
- odstupanje od 44 tone od ograničenja od 40 tona za kombinirani prijevoz u skladu s Direktivom o masama i dimenzijama.

U pogledu mjera gospodarske potpore općenito je podržano proširenje gospodarske potpore na sve dionice kombiniranog prijevoza u svim kombinacijama načina prijevoza. Mjere za koje se smatra da će donijeti najveći pozitivni učinak na opseg kombiniranog prijevoza su: i. potpora izravnom ulaganju u terminale za kombinirani prijevoz, po mogućnosti popraćena bespovratnim sredstvima po pretovarenoj utovarnoj jedinici; ii. poticaji za ulaganja u informacijske tehnologije povezane s kombiniranim prijevozom ili uporabu inovativnih rješenja kao što su čistiji kamioni; i iii. smanjenje naknada za pristup za kombinirani prijevoz koji se odnosi na željeznicu. Države članice bile su suzdržane u pogledu obveznih mjera potpore.

Većina dionika zauzimala se za jasnije uvjete u pogledu dokaza o prihvatljivosti kombiniranog prijevoza. Također su poduprli uvođenje sustava utemeljenog na elektroničkim ispravama koji bi mogao zamijeniti zastarjeli sustav isprava u papirnatom obliku i pečata. Države članice to su poduprle.

Dionici su općenito pokazali veliki interes za redovito primanje informacija o stanju kombiniranog prijevoza. Pozvali su na redovito prikupljanje i objavljivanje podataka povezanih s kombiniranim prijevozom. Podržali su i izradu i objavu detaljnijih izvješća. Osim toga, predložili su preispitivanje izmijenjene Direktive u određenom vremenskom roku, npr. svakih pet godina radi njezina ažuriranja.

- **Prikupljanje podataka i primjena stručnih znanja**

Određivanje problema uglavnom je bilo utemeljeno na evaluaciji REFIT-a¹⁴ i vanjskoj studiji¹⁵.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

Za utvrđivanje temelja procjene učinka angažirani su vanjski izvođači:

- studija o prikupljanju podataka o troškovima¹⁶, završena u ožujku 2017.;
- studija o ažuriranju pregleda tržišta kombiniranog prijevoza¹⁷, završena u ožujku 2017.; i
- studija koja predstavlja sažetak savjetovanja koja podupiru procjenu učinka¹⁸, završena u srpnju 2017.

- **Procjena učinka**

Inicijativa je popraćena procjenom učinka koja je od **Odbora za nadzor regulative** dobila pozitivno mišljenje sa zadržkama. Odbor je donio preporuke kojima se zahtijevaju prilagodbe i pojašnjenja u pogledu sljedećeg:

- opisa konteksta i načina na koji se inicijativa uklapa u ostalu pravnu stečevinu EU-a i druge dodatne napore za preusmjeravanje na načine prijevoza s niskom razinom emisija,
- prepoznavanja i kvalifikacije uskih grla u infrastrukturi (osobito terminala za pretovar) u pogledu razvoja kombiniranog prijevoza,
- obrazloženja, sa stajališta supsidijarnosti, uključivanja nacionalnog kombiniranog prijevoza u područje primjene Direktive i
- očekivanog učinka, osobito u pogledu temeljnih pretpostavki.

Primjedbe su uzete u obzir u revidiranoj Procjeni učinka, kako je navedeno u Prilogu I. Izvješću o procjeni učinka. Napravljene su sljedeće izmjene za rješavanje prethodno navedenih pitanja:

- pojašnjenja o komplementarnosti revizije Direktive o kombiniranom prijevozu s ostalim postojećim inicijativama (radi promicanja multimodalnosti i potpore preusmjeravanju na načine prijevoza s niskim razinama emisija) dodana su uglavnom u odjeljku o političkom kontekstu,
- dodana su daljnja objašnjenja o uskim grlima u infrastrukturi i o tome kako ona utječu na cjelokupne probleme kojima se bavi ova inicijativa. Posebna upućivanja, osobito u vezi s postojećim ograničenjima u pogledu terminala za željezničku infrastrukturu, dodana su kao pomoć pri kvantitativnom određivanju takvih uskih grla i potrebnih procijenjenih ulaganja,
- dodana su daljnja objašnjenja u vezi supsidijarnosti, osobito u pogledu uključivanja nacionalnog kombiniranog prijevoza u definiciju, ali i donošenja mjera ulaganja u infrastrukturu,

¹⁵ CT Studija – Analiza kombiniranog prijevoza u EU-u, 2014., <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017.) – Prikupljanje dodatnih podataka o kombiniranom prijevozu u EU-u.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017.), Ažuriranje podataka o kombiniranom prijevozu u EU-u – završno izvješće.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017.), Savjetovanja i povezane analize u okviru procjene učinka izmjene Direktive o kombiniranom prijevozu (92/106/EEZ).

- detaljni opis temeljnih pretpostavki o učinku i opis unutarnjeg modela koji se primjenjuje za izračun tog učinka dodani su u odgovarajuće odjeljke, osobito u priloge o analitičkim modelima.

Procijenjene **moгуćnosti politike** sastoje se od paketa mjera politike kojima se nastoje postići određeni ciljevi, a posebno glavni utvrđeni uzroci problema:

- definicija „kombiniranog prijevoza”, tj. zemljopisna pokrivenost, cestovna dionica, necestovna dionica, utovarna jedinica;
- nadzor prihvatljivosti, tj. potrebni podaci (za nadzor), prikaz podataka, mjesto nadzora;
- mjere gospodarske potpore, tj. potpora za ulaganje i operativna potpora (npr. porezne olakšice za vozila); i
- administrativne mjere, tj. preispitivanje mjera potpore, prikupljanje podataka, suradnja među državama članicama, transparentnost.

Mogućnosti politike utemeljene su na povećanju razine pojašnjenja, ambicije i očekivanog „kumulativnog” učinka.

Prva mogućnost politike (MO1) sastoji se od manje izmjene Direktive s naglaskom na pojednostavljenje: definicija kombiniranog prijevoza pojednostavljena je jedinstvenom udaljenošću cestovne dionice za sve načine prijevoza. Jednostavne elektroničke isprave (npr. PDF-ovi) prihvaćaju se kao dokaz prihvatljivosti, a fiskalni poticaj za cestovne prijevoznike za cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza proširuje se na sve vrste kombiniranog prijevoza (ne samo željeznički/cestovni).

Druga mogućnost politike (MO2) usmjerena je na pojednostavljivanje kriterija prihvatljivosti (definiciju), bolju definiciju uvjeta provedbe i proširenje mjera gospodarske potpore. Ta mogućnost podijeljena je u dvije podmogućnosti, ovisno o razini ambicije:

- u podmogućnosti MO2A prošireno je područje primjene radi obuhvaćanja nacionalnog (domaćeg) kombiniranog prijevoza. Postoji zajednička definicija cestovne dionice, neovisno o necestovnom načinu prijevoza (150 km ili 20 %, ovisno o tome što je veće). Samo se intermodalne utovarne jedinice s oznakama ISO/ILU smatraju prihvatljivima. Utvrđeni su novi zahtjevi u vezi s podacima kojima se dokazuje prihvatljivost, zajedno s prihvatljivošću elektroničkih podataka u prilagodljivom formatu podataka. Također se nudi niz različitih mogućnosti gospodarske potpore,
- u podmogućnosti MO2B, osim mjera opisanih u MO2A, definicija kombiniranog prijevoza uključuje određenu fleksibilnost za cestovnu dionicu, s mogućnošću da države članice upotrebljavaju „najbliži prikladni terminal” kao ograničenje. Prihvaćene su utovarne jedinice svih veličina. Od svih mjera gospodarske potpore obvezna postaje ona koja se odnosi na ulaganja u terminale.

Naposljetku, mogućnost politike 3 (MO3) sastoji se od proširenja mjera utvrđenih u Direktivi na cjelokupan intermodalni prijevoz, bez obzira na ograničenja udaljenosti i vrste utovarnih jedinica. U ovoj mogućnosti nema zahtjeva u vezi s podacima za dokaz prihvatljivosti. Tom mogućnošću predviđeno je da sve mjere potpore budu obvezne.

U procjeni učinka mogućnost MO2B prepoznata je kao najpoželjnija.

Iako bi mogućnost MO3 ukupno donijela najveće gospodarske koristi, njezin trošak za države članice, zajedno s ukupnim povratom od ulaganja, čini je manje privlačnom od drugih mogućnosti, koje imaju veći povrat od ulaganja. Mogućnost MO3 ujedno je i manje ekološki učinkovita od MO2A i MO2B. MO1 i MO2A ne ispunjavaju cilj za 2030. u pogledu preusmjeravanja na načine prijevoza s niskim emisijama iz Bijele knjige iz 2011. S obzirom na to da MO2B osigurava preusmjeravanje na načine prijevoza s niskom razinom emisija do 2030. i ostvaruje veći povrat od ulaganja i ekološku učinkovitost od MO3, najpoželjnija je mogućnost.

Mala i srednja poduzeća, osobito ona koja pružaju usluge kombiniranog prijevoza na cestovnoj dionici te mali prijevoznici na unutarnjim plovnim putovima ostvaruju korist od potpore iz Direktive o kombiniranom prijevozu, koja im pomaže da se natječu s jeftinijim cestovnim prijevozom na veće udaljenosti, te će imati koristi od mogućnosti MO2B zahvaljujući povećanju opsega kombiniranog prijevoza. Međutim, potrebno je primijetiti da uvođenje elektronički strukturiranih podataka za svrhe nadzora može dovesti do određenih početnih troškova ulaganja, ali to bi se nadoknadilo uštedama koje osigurava primjena elektroničkih podataka u cjelokupnom lancu opskrbe.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljivanje**

Dimenzija REFIT-a u pogledu ovog prijedloga proizlazi iz pojednostavljenja i ažuriranja definicije kombiniranog prijevoza te pojašnjenja uvjeta i sredstava provedbe (dokaz prihvatljivosti usluge kao kombiniranog prijevoza).

Definicija kombiniranog prijevoza sastoji se od:

- pojašnjenja i pojednostavljenja definicije cestovne dionice odabirom precizne definicije (150 km ili 20 % ukupne udaljenosti) koja je primjenjiva u kombinaciji s bilo kojim načinom prijevoza,
- uklanjanja svih ograničenja udaljenosti za necestovne dionice,
- daljnjih specifikacija u pogledu uzimanja u obzir samo standardiziranih utovarnih jedinica. To će olakšati praćenje i prebrojavanje utovarnih jedinica pri izračunu opsega kombiniranog prijevoza za koji se zahtijevaju mjere potpore.

U pogledu uvjeta o dokazima prihvatljivosti, jasnim utvrđivanjem potrebnih dokaza i dopuštanjem uporabe elektroničkih isprava olakšat će se provjera aspekta „kombiniranog prijevoza” za tijela koja provode preglede na cesti i ona koja se bave mjerama potpore.

Naposljetku, pojednostavljenja se ujedno odnose i na neka zastarjela upućivanja, kao što je posebni liberalni režim za „prijevoz za vlastite potrebe”. Kako je objašnjeno u izvješću REFIT-a, ovo više nije važno ili primjenjivo s obzirom na opće smanjenje prijevoza za vlastite potrebe u cestovnom prijevozu tereta.

- **Temeljna prava**

Ovim Prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema nikakav utjecaj na proračun EU-a.

5. OSTALI DIJELOVI

• **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

U izvješću o procjeni učinka navodi se osam pokazatelja koji bi se trebali upotrebljavati za nadzor učinkovitosti i djelotvornosti mjera koje su poduzete za ostvarivanje glavnih ciljeva politike:

- udio intermodalnog prijevoza i kombiniranog prijevoza,
- preusmjeravanje s cestovnog na druge načine prijevoza s niskim razinama emisija,
- smanjenje vanjskih troškova,
- povećanje opsega intermodalnog prijevoza po 1 EUR pružene potpore,
- povećanje nosivosti po intermodalnim utovarnim jedinicama,
- smanjenje prosječne udaljenosti između intermodalnih terminala (po načinu prijevoza),
- povrat od ulaganja (ROI) povezanih s gospodarskom potporom za intermodalni prijevoz, i
- usporedba troškova i razvoja isključivo cestovnog i jednako dugog intermodalnog prijevoza.

Kako bi se procijenio učinak zakonodavstva, nakon provedbe svih mjera potrebno je provesti temeljitu evaluaciju. Komisija će 27 mjeseci nakon roka za prenošenje Direktive provesti prvu evaluaciju, a potom će je provoditi svake dvije godine. U prijedlog su uključeni posebni zahtjevi u pogledu izvješćivanja za države članice o uvođenju kombiniranog prijevoza i razvoju infrastrukture i provedenim mjerama potpore.

• **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Uzimajući u obzir područje primjene prijedloga, činjenicu da se njime izmjenjuje samo Direktiva 92/106/EZ, koju su države članice preuzele u potpunosti, ne smatra se opravdanim ni razmjernim zahtijevati dokumente s obrazloženjima.

• **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

U naslovu Direktive stoji „...kombiniranog prijevoza robe između država članica”. Naslov je sada prilagođen kako bi odražavao prošireno područje primjene definicije „kombiniranog prijevoza” na nacionalne usluge prijevoza (unutar države članice) tako što su uklonjene riječi „između država članica” kako je propisano u izmijenjenom članku 1.

Članak 1.

Člankom 1. propisivalo se područje primjene Direktive i definicija „kombiniranog prijevoza”. Zbog dvosmislenosti, manjka jasnoće takve definicije i njezina ograničenog područja primjene članak je zamijenjen prilagođenom i jasnijom definicijom „kombiniranog prijevoza” u Direktivi. Nova definicija, kako je iznesena u tom novom članku 1., ima sljedeće učinke:

- proširuje u stavku 4. područje primjene „kombiniranog prijevoza” na sve operacije u Uniji, uključujući nacionalni kombinirani prijevoz,
- pojašnjava i dodatno određuje u stavku 3. najveću udaljenost cestovne dionice na 150 km ili 20 % ukupne udaljenosti, bez obzira na vrstu necestovne dionice (željeznička,

unutarnji plovni put ili pomorska) pritom dopuštajući fleksibilnost zbog posebnih zemljopisnih ili operativnih ograničenja u državama članicama,

- u stavku 2. uklanja se ograničenje necestovne dionice radi uključivanja važne necestovne dionice kombiniranog prijevoza koja se odvija unutarnjim plovnim putem u područje primjene Direktive,
- u članku 2. dodatno se određuje koje su vrste utovarnih jedinica dopuštene (tj. usklađene s normama ISO/CEN) u kombiniranom prijevozu.

Članak 3.

Članak 3. sadržavao je upućivanje na putnu ispravu koja se može koristiti kao dokaz prihvatljivosti (upućivanje na članak 6. Uredbe Vijeća br. 11 od 27. lipnja 1960.) i propisivao dodatne specifikacije za informacije koje je potrebno dodati, osobito za uporabu pečata za potvrđivanje ili provjeru dijelova usluge prijevoza. S obzirom na to da su se ti uvjeti smatrali nejasnima te da se pečati u mnogim objektima više ne upotrebljavaju, članak je zamijenjen preciznijom specifikacijom uvjeta i vrsta dokaza prihvatljivosti za kombinirani prijevoz za potrebe cestovnih provjera koje se provode u državi članici na cestovnoj dionici prijevoza:

- stavkom 1. utvrđuju se uvjeti koji se moraju ispuniti da bi se cestovni prijevoz smatrao dijelom kombiniranog prijevoza,
- u stavku 2. navode se i pobliže objašnjavaju podaci koji se predočavaju kao dokaz,
- u stavku 3. navedeno je da neće biti potrebne dodatne isprave za dokazivanje usluge kombiniranog prijevoza,
- stavkom 4. utvrđuju se uvjeti predočavanja dokaza, među ostalim za preglede na cesti,
- u stavku 5. opisuje se prihvatljivi oblik za podnošenje dokaznih podataka, osobito mogućnost uporabe postojećih putnih isprava, ali i mogućnost uporabe elektroničkih sredstava s prilagodljivo strukturiranim formatom,
- u stavku 6. utvrđuje se zaštitna mjera za prijevoznike u slučaju odstupanja između stvarnih usluga i informacija koje se podnose kao dokaz ako su ta odstupanja posljedica iznimnih okolnosti.

Članak 5.

Članak 5. sadržavao je obveze izvješćivanja za Komisiju (uz pomoć država članica), ali nije postojala sustavna obveza prikupljanja relevantnih podataka koji bi poduprli tu obvezu. Sada se predlaže izmjena uvjeta i obveza izvješćivanja koja je potrebna za osiguranje ispravne primjene Direktive:

- stavkom 1. uvodi se obveza država članica da, 18 mjeseci nakon dana prenošenja Direktive, dostave Komisiji podatke o uvjetima na tržištu kombiniranog prijevoza na njihovu državnom području, uključujući one o relevantnoj infrastrukturi i donesenim nacionalnim mjerama potpore. Njime se također predviđa mogućnost da Komisija delegiranim aktima donese mjere za pomoć državama članicama u ispunjavanju njihove obveze tako što će dodatni pojasniti sadržaj informacija koje se trebaju dostaviti,
- stavkom 2. propisuje se obveza da Komisija, na temelju navedenih nacionalnih izvješća, procijeni provedbu Direktive, uključujući njezinu učinkovitost i djelotvornost, te omogućuje da predvidi dodatne mjere,

- stavkom 3. predviđa se da dostavljanje informacija i izvješćivanje bude periodično, odnosno svake dvije godine.

Članak 6.

Članak 6. sadržavao je uvjete gospodarske potpore koji se primjenjuju na kombinirani prijevoz. Dodano je pet novih stavaka radi proširenja područja primjene tih mjera potpore:

- stavkom 4. uvode se obvezne mjere potpore za promicanje novih ulaganja država članica u infrastrukture i objekte za kombinirani prijevoz te se stavlja naglasak na temeljne prioritete, osobito u pogledu gustoće terminala za pretovar. On također sadržava uvjete za koordinaciju između država članica i Komisije za sprečavanje mogućeg preklapanja ulaganja u infrastrukturu za pretovar, što bi moglo dovesti do viška kapaciteta terminala, osobito na koridorima mreže TEN-T,
- stavkom 5. predviđaju se dodatne mjere potpore koje države članice mogu donijeti kao nadopunu postojećim mjerama radi smanjivanja troškova kombiniranog prijevoza i kako bi ga učinile konkurentnijim u odnosu na isključivo cestovni prijevoz. Takve neobvezne mjere mogu se odnositi na bilo koji dio kombiniranog prijevoza (sve dionice, vozilo koje se koristi na svakoj pojedinoj dionici, utovarnu jedinicu ili pretovar),
- u stavku 6. od država članica se zahtijeva da izvješćuju Komisiju o donesenim mjerama potpore,
- stavkom 7. predviđa se redovito preispitivanje donesenih mjera kako bi se osigurala djelotvornost,
- Stavkom 8. predviđa se opći cilj na koji bi se trebale odnositi mjere potpore.

Članak 7. i članak 9.

Članci 7. i 9. sadržavali su posebne odredbe koje se odnose na prijevoz za vlastite potrebe, a koje su bile namijenjene omogućavanju takvog prijevoza. Članci 7. i 9. brišu se. Prema evaluaciji REFIT-a važnost prijevoza za vlastite potrebe znatno se smanjila, s 30 % 1986. na 15 % 2012., a uočene koristi članaka o prijevozu za vlastite potrebe za dionike bile su ograničene.

S obzirom na pojednostavljenje u predloženoj novoj definiciji kombiniranog prijevoza i na pojašnjenje dokaza za usluge kombiniranog prijevoza više nema razloga, u smislu ove Direktive, razlikovati kombinirani prijevoz za najam ili naknadu od kombiniranog prijevoza za vlastite potrebe. Ako nije navedeno drukčije, prava i obveze iz Direktive isti su za obje vrste prijevoza.

Članak 9.a

Ovaj je članak dodan kako bi se osigurala transparentnost za sve dionike koji sudjeluju u kombiniranom prijevozu u pogledu provedbe Direktive, a osobito dostupnih mjera potpore i uvjeta za njihovu primjenu.

U tu svrhu bit će uspostavljena mreža nadležnih tijela radi poticanja suradnje među državama članicama putem razmjene relevantnih informacija i najboljih praksi, osobito kad je riječ o mjerama potpore, te osiguravanja glavnih kontaktnih točaka za dionike. Osim toga, stavkom

4. propisuje se da će Komisija objaviti popis nadležnih tijela i odgovarajućih mjera koje su donijele države članice.

Članak 10.a

Ovaj je članak dodan radi utvrđivanja postupka za izvršavanje delegiranih ovlasti Komisije.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²⁰,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Negativni učinak prijevoza na čistoću zraka, emisije stakleničkih plinova, nesreće, buku i zagušenja i dalje je problem za gospodarstvo, kao i za zdravlje i dobrobit europskih građana. Unatoč činjenici da je cestovni prijevoz glavni uzročnik tih negativnih učinaka, [unutar Unije] previđa se da će cestovni prijevoz tereta do 2050. porasti za 60 posto.
- (2) Smanjivanje negativnog učinka prometnih aktivnosti i dalje je jedan od glavnih ciljeva prometne politike EU-a. Direktiva Vijeća 92/106/EEZ²¹, kojom su uspostavljene mjere za poticanje razvoja kombiniranog prijevoza, jedini je zakonodavni akt Unije koji izravno potiče preusmjeravanje s cestovnog prijevoza tereta na načine prijevoza s niskim razinama emisija kao što su prijevoz unutarnjim plovnim putovima te pomorski i željeznički prijevoz.
- (3) Cilj da se 30% cestovnog prijevoza tereta dionice dulje od 300 km do 2030. godine preusmjeri na druge načine prijevoza kao što su željeznički ili prijevoz vodnim putovima, a do 2050. godine i više od 50%, kako bi se poboljšala učinkovitost multimodalnih logističkih lanaca, među ostalim većom uporabom energetski učinkovitijih načina prijevoza, ostvaruje se sporije od očekivanog te se prema trenutačnim predviđanjima neće postići.

¹⁹ SL C, , str. .

²⁰ SL C, , str. .

²¹ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

- (4) Direktivom 92/106/EEZ pridonijelo se razvoju politike Unije o kombiniranom prijevozu te se poduprlo preusmjeravanje velike količine tereta s cestovnog na druge načine prijevoza. Nedostaci u provedbi te direktive, osobito dvosmislen jezik i zastarjele odredbe, kao i ograničeno područje primjene njezinih mjera potpore, znatno su umanjili njezin učinak.
- (5) Direktivu 92/106/EEZ stoga bi trebalo pojednostavniti, a njezinu provedbu poboljšati preispitivanjem gospodarskih poticaja za kombinirani prijevoz s ciljem poticanja preusmjeravanja robe iz cestovnog prijevoza na načine prijevoza koji su ekološki prihvatljiviji, sigurniji, energetske učinkovitiji i koji uzrokuju manje zagušenja.
- (6) Opseg nacionalnih usluga intermodalnog prijevoza predstavlja 19,3 % ukupnog intermodalnog prijevoza u Uniji. Takve usluge trenutačno ne ostvaruju korist od mjera potpore predviđenih Direktivom 92/106/EEZ zbog ograničenog područja primjene definicije kombiniranog prijevoza. Međutim, negativni učinci nacionalnog cestovnog prijevoza, a osobito emisije stakleničkih plinova i zagušenje, imaju učinak koji prelazi državne granice. Stoga je nužno proširiti područje primjene Direktive 92/106/EEZ na nacionalni (unutar države članice) kombinirani prijevoz radi podupiranja daljnjeg razvoja kombiniranog prijevoza u Uniji, a time i preusmjeravanja s cestovnog na željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima te priobalnu plovidbu.
- (7) Uslugu kombiniranog prijevoza treba smatrati jedinstvenom uslugom prijevoza koja se izravno natječe s unimodalnim prijevozom od točke polaska do krajnjeg odredišta. Regulatornim uvjetima trebala bi se osigurati jednakost između međunarodnog kombiniranog prijevoza i međunarodnog unimodalnog prijevoza te nacionalnog kombiniranog prijevoza i nacionalnog unimodalnog prijevoza.
- (8) Postojeća definicija sadržava različita ograničenja udaljenosti za cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza s obzirom na način prijevoza u necestovnoj dionici, a za željeznički prijevoz nema utvrđenog ograničenja udaljenosti, već se umjesto toga uzima u obzir pojam „najbližeg prikladnog terminala” kako bi se osigurala određena fleksibilnost za uzimanje u obzir posebnih okolnosti. Ta je definicija dovela do mnogih poteškoća u provedbi zbog različitih tumačenja i posebnih poteškoća pri utvrđivanju uvjeta provedbe. Bilo bi korisno ukloniti te nejasnoće, a da se pritom osigura zadržavanje određenog stupnja fleksibilnosti.
- (9) U postojećoj se definiciji kombiniranog prijevoza najmanjom propisanom udaljenošću od 100 km za necestovnu dionicu kombiniranog prijevoza osigurava obuhvaćenost većine usluga kombiniranog prijevoza. Dionice željeznice i priobalne plovidbe protežu se velikim udaljenostima kako bi bile konkurentne isključivo cestovnom prijevozu. Ta najmanja udaljenost ujedno osigurava da se iz područja primjene isključe posebne usluge kao što su kratke trajektne linije ili dubokomorski prijevoz, što bi se dogodilo u svakom slučaju. Međutim, uz takva ograničenja, niz usluga koje se odvijaju unutarnjim plovnim putovima oko luka te unutar i oko aglomeracija, koje znatno pridonose smanjenju zagušenja cestovnih mreža u pomorskim lukama i njihovu neposrednom zaleđu te smanjenju pritiska na okoliš u aglomeracijama, nisu uzete u obzir za potrebe kombiniranog prijevoza. Stoga bi bilo korisno ukinuti tu najmanju udaljenost, a istodobno zadržati isključenost određenih usluga poput onih koje uključuju dubokomorski prijevoz ili kratke trajektne linije.
- (10) Ograničenje u pogledu najmanje veličine utovarne jedinice koje je trenutačno navedeno u definiciji kombiniranog prijevoza moglo bi ometati budući razvoj inovativnih intermodalnih rješenja za gradski prijevoz. S druge strane, mogućnost identifikacije utovarnih jedinica s pomoću postojećih normi moglo bi ubrzati njihovu

obradu na terminalima te olakšati protok kombiniranog prijevoza kako bi se osiguralo lakše postupanje s utvrđenim utovarnim jedinicama kao i njihova održivost u budućnosti.

- (11) Zastarjela uporaba pečata kao dokaza pružene usluge kombiniranog prijevoza sprječava djelotvornu provedbu ili provjeru prihvatljivosti za mjere utvrđene u Direktivi 92/106/EEZ. Trebalo bi pojasniti dokaze nužne za dokazivanje pružanja usluge kombiniranog prijevoza kao i načine osiguravanja takvih dokaza. Trebalo bi poticati uporabu i prijenos elektroničkih podataka o prijevozu, koji bi trebali pojednostavniti pružanje odgovarajućih dokaza i njihovu obradu koju provode odgovarajuća tijela. Format koji se upotrebljava trebao bi biti pouzdan i vjerodostojan. U regulatornom okviru i inicijativama kojima se pojednostavljaju administrativni postupci te digitalizacija aspekata prijevoza treba uzeti u obzir napretke koji su ostvareni na razini Unije.
- (12) Područje primjene postojećih mjera gospodarske potpore utvrđeno u Direktivi 92/106/EEZ vrlo je ograničeno i sastoji se od fiskalnih mjera (konkretno povrata ili smanjenja poreza) koje se odnose isključivo na kombinirani željeznički i cestovni prijevoz. Takve mjere trebalo bi proširiti na kombinirani prijevoz koji obuhvaća prijevoz unutarnjim plovnim putom i pomorski prijevoz. Trebalo bi poduprijeti i druge odgovarajuće vrste mjera, kao što su mjere potpore za ulaganje u infrastrukturu ili različite mjere gospodarske potpore.
- (13) Glavno usko grlo u infrastrukturi koje ometa preusmjeravanje s cestovnog prijevoza na ostale načine prijevoza nalazi se na razini terminala za pretovar. Postojeća obuhvaćenost terminalima za pretovar i njihova prostorna raspoređenost nisu dovoljne u Uniji, barem ne duž postojeće osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T, a kapacitet postojećih terminala za pretovar doseže svoja ograničenja te će ga trebati dodatno razviti kako bi se mogao nositi s ukupnim rastom prijevoza tereta. Ulaganje u kapacitet terminala za pretovar moglo bi smanjiti ukupne troškove pretovara te time dovesti do preusmjeravanja na načine prijevoza s niskim emisijama, kao što se pokazalo u nekim državama članicama. Stoga bi države članice, u suradnji sa susjednim državama članicama i Komisijom, trebale osigurati izgradnju više terminala za pretovar za potrebe kombiniranog prijevoza i kapaciteta za pretovar ili povećati njihovu dostupnost prijevoznicima. To bi potaknulo uporabu alternativnih prijevoza tereta, čime bi kombinirani prijevoz postao konkurentniji od isključivo cestovnog prijevoza. Treba povećati pokrivenost terminalima za pretovar i njihov kapacitet barem duž postojećih osnovnih i sveobuhvatnih mreža TEN-T. Trebao bi u prosjeku postojati barem jedan prikladni terminal za pretovar u kombiniranom prijevozu smješten najviše 150 km daleko od svakog mjesta otpreme u Uniji.
- (14) Države članice trebale bi primjenjivati dodatne mjere gospodarske potpore, pored onih postojećih, usmjerene na različite dionice kombiniranog prijevoza kako bi smanjile cestovni prijevoz tereta te potaknule uporabu drugih načina prijevoza poput željezničkog, pomorskog i prijevoza unutarnjim plovnim putovima, čime bi se smanjili onečišćenje zraka, emisije stakleničkih plinova, prometne nesreće, buka i zagušenje. Takve mjere mogu uključivati smanjenje određenih poreza ili naknada za prijevoz, bespovratna sredstva za intermodalne utovarne jedinice stvarno prevezene u kombiniranom prijevozu ili djelomični povrat troškova pretovara.
- (15) Mjere potpore za kombinirani prijevoz trebale bi se provoditi u skladu s pravilima o državnim potporama iz Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- (16) Prema potrebi potrebno je koordinirati mjere potpore između država članica i Komisije.
- (17) Države članice ujedno trebaju redovito preispitivati mjere potpore radi osiguranja njihove učinkovitosti i djelotvornosti.
- (18) U smislu ove Direktive ne bi se trebala praviti razlika između kombiniranog prijevoza za najam ili naknadu i kombiniranog prijevoza za vlastite potrebe.
- (19) Radi hvatanja u koštac s razvojem prijevoza u Uniji, osobito tržištem kombiniranog prijevoza, države članice trebale bi prikupiti odgovarajuće podatke i informacije te ih redovito podnositi Komisiji, a Komisija bi svake četiri godine trebala podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive.
- (20) Transparentnost je važna za sve dionike uključene u kombinirani prijevoz, posebno one na koje se primjenjuje ova Direktiva. Radi pružanja potpore takvoj transparentnosti i promicanja daljnje suradnje u svakoj državi članici treba odrediti nadležna tijela.
- (21) Kako bi se u obzir uzela tržišna kretanja i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu dopunjavanja ove Direktive daljnjim pojedinostima o informacijama u vezi s kombiniranim prijevozom koje moraju dostavljati države članice. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016²². Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi zaprimati sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica, a njihovi stručnjaci trebali bi sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (22) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive koji se odnose na daljnje promicanje preusmjeravanja s cestovnog prijevoza na ekološki prihvatljivije načine prijevoza te time smanjivanje negativnih eksternalija prometnog sustava Unije države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ih se, zbog primarno prekogranične prirode kombiniranog prijevoza tereta i s njime povezane infrastrukture i problema koji se namjeravaju uzeti u obzir u ovoj Direktivi, može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (23) Direktivu 92/106/EEZ stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 92/106/EEZ mijenja se kako slijedi:

- (1) naslov se zamjenjuje sljedećim:

²² SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

„Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe”;

(2) članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

1. Ova se Direktiva primjenjuje na usluge kombiniranog prijevoza.
2. U smislu ove Direktive „kombinirani prijevoz” znači prijevoz robe koji se sastoji od cestovnog prijevoza kao početne ili završne dionice putovanja, ili obiju, te necestovne dionice putovanja željezničkim ili pomorskim prijevozom ili prijevozom unutarnjim plovnim putovima:
 - (a) prikolicom ili poluprikolicom, s vučnim vozilom ili bez njega, izmjenjivim sandukom ili kontejnerom, identificiranima u skladu sa sustavom za identifikaciju uspostavljenim u skladu s međunarodnim normama ISO6346 i EN13044, ako se utovarna jedinica pretovaruje između dvaju različitih načina prijevoza; ili
 - (b) cestovnim vozilom koje se prevozi željeznicom, pomorskim prijevozom ili unutarnjim plovnim putovima za necestovnu dionicu putovanja.Necestovna dionica koja se koristi unutarnjim plovnim putovima ili pomorskim prijevozom, a za koju ne postoji odgovarajuća alternativa cestovnog prijevoza ili koju nije moguće izbjeći u komercijalno isplativoj usluzi, ne uzima se u obzir za potrebe kombiniranog prijevoza.
3. Nijedna cestovna dionica iz stavka 2. ne smije premašiti najdulju od sljedećih udaljenosti na području Unije:
 - (a) zračnu udaljenost od 150 km;
 - (b) 20 % zračne udaljenosti između točke utovara početne dionice i točke istovara završne dionice ako iznosi više od udaljenosti iz točke (a).To se ograničenje udaljenosti cestovne dionice primjenjuje na ukupnu duljinu svake cestovne dionice, uključujući sva usputna preuzimanja i isporuke. Ne primjenjuje se na prijevoz prazne utovarne jedinice ili prijevoz do točke preuzimanja ili s točke isporuke robe.

Ograničenje udaljenosti cestovne dionice može se prekoračiti za kombinirani cestovni/željeznički prijevoz ako ga odobri država članica ili države članice na čijem se državnom području odvija cestovna dionica radi dolaska do zemljopisno najbližeg prijevoznog terminala koji ima potreban operativni kapacitet za utovar ili istovar u smislu opreme za pretovar, kapaciteta terminala ili odgovarajućih usluga željezničkog prijevoza tereta.
4. Smatra se da se usluga kombiniranog prijevoza odvija u Uniji ako takva usluga ili njezin dio koji se pruža u Uniji ispunjava zahtjeve utvrđene u stavcima 2. i 3.”;

(3) članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

1. Države članice osiguravaju da se cestovni prijevoz smatra dijelom kombiniranog prijevoza na koji se primjenjuje ova Direktiva samo ako prijevoznik može pružiti jasan dokaz da takav cestovni prijevoz predstavlja cestovnu dionicu kombiniranog prijevoza, uključujući prijevoz praznih utovarnih jedinica prije i nakon prijevoza robe.
2. Dokazi iz stavka 1. uključuju sljedeće podatke za svaku uslugu kombiniranog prijevoza:
 - (a) ime, adresu, podatke za kontakt i potpis otpremnika;[.]
 - (b) datum i mjesto na kojem kombinirani prijevoz počinje u Uniji;
 - (c) ime, adresu i podatke za kontakt primatelja;
 - (d) datum i mjesto na kojem kombinirani prijevoz završava u Uniji;
 - (e) zračnu udaljenost od mjesta na kojem kombinirani prijevoz počinje i mjesta na kojem kombinirani prijevoz završava u Uniji;
 - (f) opis, koji potpisuje otpremnik, pravca kretanja kombiniranog prijevoza koji sadržava barem sljedeće podatke za svaku dionicu, uključujući i za svaki način prijevoza koji predstavlja necestovnu dionicu, za uslugu koja se pruža unutar Unije:
 - i. redoslijed dionica (tj. prva dionica, necestovna dionica ili završna dionica);
 - ii. naziv, adresu i podatke za kontakt prijevoznika;
 - iii. način prijevoza i njegov redoslijed u usluzi;
 - (g) identifikaciju intermodalne utovarne jedinice koja se prevozi;
 - (h) za početnu dionicu cestovnog prijevoza:
 - i. mjesto pretovara na necestovnu jedinicu;
 - ii. zračnu udaljenost početne cestovne dionice između mjesta otpreme i prvog terminala za pretovar;
 - iii. ako je završena početna cestovna dionica, potpis prijevoznika koji potvrđuje da je obavljena usluga prijevoza na cestovnoj dionici;
 - (i) za završnu dionicu cestovnog prijevoza:
 - i. mjesto preuzimanja robe s necestovne dionice (željeznički, ili pomorski prijevoz ili prijevoz unutarnjim plovnim putovima);
 - ii. zračnu udaljenost završne cestovne dionice između mjesta pretovara i mjesta na kojem završava usluga kombiniranog prijevoza u Uniji;
 - (j) za necestovnu dionicu:

- iii. ako je završena necestovna dionica, potpis prijevoznika (ili više njih u slučaju više necestovnih usluga na necestovnoj dionici) koji potvrđuje da je obavljena usluga prijevoza na necestovnoj dionici;
 - ii. potpis ili pečat, ako su dostupni, odgovarajućih nadležnih tijela željeznice ili luke na odgovarajućim terminalima (željeznička postaja ili luka) duž necestovne dionice prijevoza kojima se potvrđuje da je završen odgovarajući dio necestovne dionice.
3. Nisu potrebne nikakve dodatne isprave za dokazivanje da prijevoznik pruža uslugu kombiniranog prijevoza.
4. Dokaz iz stavka 1. predočava se ili prosljeđuje na zahtjev ovlaštenog inspektora države članice u kojoj se provodi pregled. U slučaju pregleda na cesti predočava se tijekom trajanja takvog pregleda. Mora biti na službenom jeziku države članice ili na engleskom. Tijekom pregleda vozila na cesti vozaču je dopušteno kontaktirati sa sjedištem, upraviteljem prijevoza ili drugom osobom ili subjektom koji mu mogu pomoći pružiti dokaze navedene u stavku 2.
5. Dokaz se može osigurati putnom ispravom koja ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 6. Uredbe Vijeća br. 11, ili drugim postojećim putnim ispravama kao što su putna isprava u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) ili putna isprava u skladu s Jedinistvenim pravilima o Ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM).
- Takav dokaz može se predočiti ili proslijediti elektronički pomoću prilagodljivo strukturiranog formata koji se može izravno upotrebljavati za računalnu pohranu i obradu, uključujući i kao dopuna elektroničkom teretnom listu u skladu s Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (eCMR) za cestovnu dionicu.
6. Za potrebe pregleda na cesti dopušteno je odstupanje usluge prijevoza od pruženih dokaza, osobito u pogledu podataka o pravcu kretanja iz stavka 2. točke (g), ako je to propisno opravdano, u slučaju iznimnih okolnosti izvan kontrole prijevoznika koje su prouzrokovale promjene u vezi s uslugom kombiniranog prijevoza. U tu svrhu vozaču je dopušteno kontaktirati sa sjedištem, upraviteljem prijevoza ili drugom osobom ili subjektom koji mogu pružiti dodatno opravdanje o odstupanju između pruženih dokaza i stvarne usluge.

* Uredba br. 11 o ukidanju diskriminacije u cijenama i uvjetima prijevoza, prema članku 79. stavku 3. Ugovora o osnivanju Europske ekonomske zajednice (SL 52, 16.8.1960., str. 1121.).”;

(4) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

1. Države članice podnose Komisiji prvi put do [xx/xx/xxxx – 18 mjeseci nakon prenošenja Direktive], a potom svake dvije godine, izvješće koje sadržava sljedeće

informacije povezane s kombiniranim prijevozom na koji se primjenjuje ova Direktiva na njihovu državnom području:

(a) veze nacionalnih i prekograničnih prijevoznih mreža koje se koriste u kombiniranom prijevozu,

(b) opseg kombiniranog prijevoza iskazan u dvadesetstopnim ekvivalentnim jedinicama (TEU) i tonskim kilometrima prema načinu prijevoza (željeznički, cestovni/prijevoz unutarnjim plovnim putovima itd.) i prema zemljopisnoj pokrivenosti (nacionalni i unutar Unije);

(c) broj i zemljopisna pokrivenosti terminalima koji pružaju usluge kombiniranog prijevoza te godišnji broj pretovara na tim terminalima;

(d) pregled svih primijenjenih ili predviđenih nacionalnih mjera potpore, uključujući njihovo uvođenje i procijenjeni učinak.

2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10.a kojima se ova Direktiva dopunjava tako što se u njima opisuju sadržaj i pojedinosti informacija o uslugama kombiniranog prijevoza iz stavka 1.

3. Na temelju analize nacionalnih izvješća, prvi puta do [xx/xx/xxx – 9 mjeseci nakon isteka roka za podnošenja izvješća država članica], a nakon toga svake dvije godine, Komisija izrađuje i podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o sljedećem:

(a) gospodarskom razvoju kombiniranog prijevoza, osobito s obzirom na razvoj ekološke učinkovitosti različitih načina prijevoza;

(b) učincima provedbe Direktive i povezanih zakonodavnih akata Unije u tom području,

(c) učinkovitosti i djelotvornosti mjera predviđenih u članku 6.,

(d) mogućim daljnjim mjerama, uključujući reviziju definicije kombiniranog prijevoza kako je utvrđena u članku 1. i prilagodbu popisa mjera iz članka 6.”;

(5) u članku 6. dodaju se sljedeći stavci 4., 5., 6., 7. i 8.:

„(4) Kada je to potrebno za ostvarivanje cilja iz stavka 9., države članice poduzimaju potrebne mjere za potporu ulaganjima u terminale za pretovar u pogledu:

(a) izgradnje i, prema potrebi, proširenja takvih terminala za pretovar za kombinirani prijevoz;

(b) povećanja operativne učinkovitosti na postojećim terminalima.

Države članice surađuju sa susjednim državama članicama i Komisijom te osiguravaju da se pri provedbi takvih mjera prednost daje osiguranju ravnomjerne i dostatne zemljopisne raspoređenosti prikladnih objekata u Uniji, osobito na osnovnim i sveobuhvatnim mrežama TEN-T, čime bi se postiglo da nijedna lokacija u Uniji nije udaljena više od 150 km od takvog terminala.

Države članice osiguravaju da objekti za pretovar kojima je dodijeljena potpora budu dostupni svim prijevoznicima bez diskriminacije.

Države članice mogu utvrditi dodatne uvjete za utvrđivanje prihvatljivosti za potporu.

5. Države članice mogu poduzeti daljnje mjere za poboljšanje konkurentnosti usluga kombiniranog prijevoza u usporedbi s odgovarajućim alternativnim uslugama cestovnog prijevoza.

Takve mjere mogu se odnositi na bilo koji dio usluge kombiniranog prijevoza, kao što su prijevoz na cestovnoj ili necestovnoj dionici, uključujući vozilo koje se upotrebljava na takvoj dionici, ili kao što su utovarna jedinica ili usluge pretovara.

6. Države članice izvješćuju Komisiju o mjerama koje su poduzete u skladu s ovim člankom i njihovim specifikacijama.
7. Države članice ocjenjuju učinak takvih mjera potpore te svake četiri godine ponovno procjenjuju potrebu za njima i, prema potrebi, donose mjere.
8. Države članice osiguravaju da su mjere potpore kombiniranom prijevozu usmjerene na smanjenje cestovnog prijevoza tereta i da potiču druge načine prijevoza poput željezničkog i pomorskog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima, čime se smanjuju onečišćenje, emisije stakleničkih plinova, prometne nesreće, buka i zagušenje.”;

(6) članci 7. i 9. brišu se;

(7) umeće se sljedeći članak:

„Članak 9.a

1. Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela koja osiguravaju provedbu Direktive i služe kao kontaktne točke za njezinu provedbu.
Države članice obavještavaju ostale države članice i Komisiju o nadležnim tijelima iz prvog podstavka.
2. Države članice dužne su osigurati suradnju nacionalnih nadležnih tijela s nadležnim tijelima drugih država članica. U tu svrhu države članice osiguravaju da si nadležna tijela međusobno dostavljaju informacije potrebne za primjenu postojeće Direktive. Kad je riječ o razini povjerljivosti razmijenjenih informacija, tijelo koje ih prima s njima postupa jednako kao i tijelo koje ih šalje.
3. Države članice objavljuju besplatno i na lako dostupan način relevantne informacije o mjerama donesenima u skladu s člankom 6., kao i ostale relevantne informacije za potrebe primjene postojeće Direktive.
4. Komisija objavljuje i, prema potrebi, ažurira popis nadležnih tijela iz stavka 1., kao i popis mjera iz članka 6.”;

(8) umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

1. Ovlasti za donošenje delegiranih akata dodjeljuju se Komisiji u skladu s uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlasti za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2. dodjeljuju se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od [datuma stupanja na snagu ove (izmjene) Direktive].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave

spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.*
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 2. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.;

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do **XXXXXX** [godinu dana od njezina stupanja na snagu]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenu izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*