

Briuselis, 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:

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių
vežimo tarp valstybių narių tipų bendrų taisyklių nustatymo**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2017 m. pranešime apie Sąjungos padėtį pabrėžiama, kad Europos Sąjunga turėtų būti pasaulyje mažiausiai priklausoma nuo iškastinio kuro, o jos įgyvendinama politika turėtų skatinti naujų darbo vietų kūrimą, ūkio augimą ir inovacijas¹. Įsigaliojus Paryžiaus susitarimui dėl klimato kaitos, reikės sparčiau kurti šiuolaikišką mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomiką. 2017 m. birželio mėn. Europos Vadovų Taryba² dar kartą patvirtino ES ir jos valstybių narių įsipareigojimą sparčiai ir visiškai įgyvendinti Paryžiaus susitarimą, išlaikyti lyderystę kovos su klimato kaita srityje ir pripažino, kad Paryžiaus susitarimas „yra vienas iš svarbiausių Europos pramonės ir ekonomikos modernizavimo elementų“.

Transportas išmeta daug šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir teršia orą, todėl įgyvendinant ES transporto politiką būtina kurti darnesnį transportą. 2015 m. vasario mėn. Energetikos sąjungos strategijoje³, kaip vienas pagrindinių veiklos barų, nurodyta transporto sektoriaus transformacija, kuriai įvykus jis būtų nepriklausomas nuo iškastinio kuro ir efektyviai vartotų energiją. Tokiai transformacijai numatytos konkrečios priemonės pateikiamos 2016 m. liepos mėn. priimtoje Mažataršio judumo strategijoje⁴, kurią įgyvendinant siekiama: i) transporto sistemos našumą optimizuoti diegiant skaitmenines technologijas ir populiarinant įvairiarūši krovinių vežimą ir ii) mažataršės alternatyvios energijos naudojimą transporto sektoriuje skatinti plėtojant būtiną alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, kad būtų pereita prie visai netaršių transporto priemonių. Šios priemonės jau įgyvendinamos. 2017 m. gegužės mėn. komunikate „Europa kelyje“⁵, prie kurio pridamas pirmasis pasiūlymų rinkinys, pateikta socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekiimo visiems darbotvarkė. Antrajame „Europos kelyje“ dokumentų rinkinyje pasiūlyta papildomų priemonių, be kitų, persvarstyti Netaršių transporto priemonių direktyvą ir iš dalies pakeisti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą.

Direktyva 92/106/EEB⁶ (Kombinuoto krovinių vežimo direktyva) yra vienintelė teisinė priemonė, kuria Sąjungos lygmeniu tiesiogiai skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito mažiau taršaus transporto, pavyzdžiui, vidaus vandenų, jūrų ir geležinkelių, keliais. Ja siekiama, kad tarpvalstybinis įvairiarūšis (tiksliau – mišrusis) krovinių vežimas būtų konkurencingesnis už krovinių vežimą vien automobilių keliais.

Nustatytos šios ir kitos reguliavimo priemonės: i) garantuojama laisvė teikti tarpvalstybines paslaugas, t. y. mišrusis krovinių vežimas apsaugotas nuo nacionalinių apribojimų (leidimų, tarifų reguliavimo ir kvotų); ii) išaiškinta, kad kelių kabotažo apribojimai (Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009) netaikomi tarptautinio mišriojo krovinių vežimo atkarpoms, einančioms automobilių keliais; ir iii) įrašius nuorodą į Masės ir matmenų direktyvą (Direktyva 53/96/EB), leidžiama, vykdant mišrųjį krovinių vežimą, automobilių keliu einančiomis

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 *final*

⁴ COM(2016) 501 *final*

⁵ COM(2017) 283 *final*

⁶ Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuotojo krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo, OL L 368, 1992 12 17, p. 38–42.

atkarpomis vežti sunkesnius krovinius, kad būtų kompensuojamas krovinio taros svoris ir 45 pėdų konteinerių naudojimas.

Taikomos ekonominės paramos priemonės, be kita ko, teikiamos tam tikros mokesstinės paskatos, susijusios su mišriajam krovinių vežimui naudojamų transporto priemonių apmokestinimu ir platesne „vežimo savo sąskaita“ apibrėžtimi. Jomis siekiama bent iš dalies atkurti mišriojo krovinių vežimo ir krovinių vežimo vien automobilių keliais pusiausvyrą, sutrikdytą neigiamų išorinių veiksnių, kurie ne visi įskaičiuojami į krovinio vežimo automobilių keliais kainą.

Vis dėlto kai kurios iš šių sąlygų, pavyzdžiui, popierinių važtos dokumentų ir antspaudų naudojimas atitiktai mišriojo krovinių vežimo kriterijams įrodyti, taip pat krovinių rinkos sąlygos gerokai pasikeitusios nuo 1992 m., kai priimta direktyva. Direktyva vis dar svarbi, kad būtų pasiektas ES transporto politikos tikslas – sumažinti neigiamų išorinių veiksnių poveikį, tačiau tinkamai peržiūrėta ji būtų veiksmingesnė ir naudingesnė.

Šia iniciatyva siekiama padaryti mišrųjų krovinių vežimą konkurencingesnį, palyginti su tolimuoju krovinių vežimu automobilių keliais, ir sukurti geresnes sąlygas daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais. Taip turėtų būti sumažintas krovinių vežimo išorinių veiksnių poveikis. Iniciatyvai įgyvendinti būtina:

- išaiškinti ir išplėsti mišriojo krovinių vežimo apibrėžtį,
- geriau stebėti atitiktį kriterijams ir reikalavimų vykdymo užtikrinimo sąlygas,
- didinti paskatų veiksmingumą ir
- tobulinti direktyvoje nustatytas ataskaitų teikimo ir stebėjimo sąlygas.

Iniciatyva prisidedama prie Reglamentavimo kokybės programos (REFIT) tikslų, nes ja siekiama atnaujinti ir supaprastinti direktyvą.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Įgyvendinant šią iniciatyvą ištaisomi galiojančio teisės akto (Direktyvos 92/106/EEB) trūkumai ir, pasitelkus įvairesnes turimas paramos priemones, didinama jo taikymo sritis, todėl stiprinamas įvairiarūšis transportas ir skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais. Prie minėtų paramos priemonių priskiriama parama investicijoms į krovinių perkrovimo infrastruktūrą, kuri duotų papildomų paskatų ir mažintų įvairiarūšio krovinių vežimo ir krovinių vežimo vien automobilių keliais konkurencingumo atotrūkį.

Iniciatyva papildo kitas priemones, kuriomis siekiama sukurti bendrą Europos transporto erdvę, ir padeda pareiti prie darnesnių transporto rūšių. Prie minėtų priemonių priskiriamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo, Direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė, Direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) ir Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių.

- **Suderinamumas su kitomis ES politikos sritimis**

Ši iniciatyva yra viena iš priemonių, kuriomis Komisija siekia sukurti atsparią energetikos sąjungą⁷ ir perspektyvią klimato kaitos politiką, ir papildo su mažataršiu judumu susijusius

⁷ COM(2015) 80 *final*

pasiūlymus. Komunikate „Europa kelyje“⁸ pateikta strategija, kaip socialiai teisingai pereiti prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekiimo visiems. Su komunikatu pateikta daugiau pasiūlymų (pavyzdžiui, persvarstyti Eurovinjetės direktyvą (Direktyva 1999/62/EB), parengti naują Direktyvos 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje redakciją, persvarstyti reglamentus, kuriais reguliuojamas patekimas į rinką ir darbo sąlygos krovinių vežimo automobilių keliais sektoriuje) ir kitų priemonių bendradarbiaujamojo, susietojo ir automatizuotojo susisiekiimo pagrindams sukurti.

Kad būtų pereinama prie mažataršio susisiekiimo, šios priemonės papildytos ir kitais pasiūlymais (pavyzdžiui, persvarstyti Netaršių transporto priemonių direktyvą (Direktyva 2009/33/EB), persvarstyti Reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 dėl patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekiimo ir miesto autobusais rinką, nustatyti naujus lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio standartus laikotarpiui po 2020 m., skatinti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą), taip pat šiuo pasiūlymu iš dalies pakeisti Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą.

Įgyvendinant pasiūlymą bus tiesiogiai remiamas įvairiarūšis transportas, todėl pasiūlymas padės optimizuoti transporto našumą, be to, pagal jį bus lengviau diegti šiuolaikiško ir našaus transporto infrastruktūrą, į kurią reikia daugiau investuoti, kaip pabrėžiama Investicijų plane Europai⁹. Šioje iniciatyvoje siūloma taikyti daugiau paramos priemonių, visų pirma remti investicijas į krovinių perkrovimo infrastruktūrą, todėl įgyvendinant iniciatyvą bus remiamos investicijos į būtinus krovinių perkrovimo objektus TEN-T tinkle.

Pasiūlyti direktyvos pakeitimai suderinti su galiojančiomis ir pasiūlytomis naujomis taisyklėmis, kuriomis reguliuojamos kabotažo ir automobilių kelių transporto darbuotojų komandiravimo sąlygos. Dabartinės redakcijos Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos 4 straipsnyje yra numatyta kabotažo išimtis, t. y. visi Europos Sąjungoje įsisteigę krovinių vežėjai, atitinkantys sąlygas, pagal kurias leidžiama patekti į krovinių vežimo tarp ES valstybių narių rinką, turi teisę mišriai vežamus krovinius vežti automobilių keliais einančiomis atkarpomis, nesvarbu, ar vežant krovinį tokia atkarpa reikia kirsti valstybės sieną.

Pagal dabartinę apibrėžtį mišrusis krovinių vežimas turi būti laikomas grynai tarptautiniu krovinių vežimu. Tai patvirtino Teisingumo Teismas keliuose savo sprendimuose¹⁰ ir pabrėžiama Reglamento (EB) Nr. 1072/2009¹¹ 16 konstatuojamojoje dalyje. Siekiant skatinti tokią veiklą, tarptautinį krovinių vežimą vien automobilių keliais būtina palyginti su tarptautiniu mišriuoju krovinių vežimu ir jam nustatyti tokias pačias taisykles. Dauguma suinteresuotųjų šalių ir vežėjų sutinka, kad ši sąlyga yra pagrindinė, kad tarptautinis mišrusis

⁸ COM(2017) 283 *final*

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

¹⁰ Pavyzdžiui, Bylos C-2/84, Komisija prieš Italijos Respubliką, sprendime Teisingumo Teismas patvirtino, kad mišriojo krovinių vežimo atkarpos, kuriomis kroviniai vežami automobilių keliais, yra neatsiejamoms nuo tarptautinio mišriojo krovinių vežimo nuo išvykimo iki atvykimo taško, todėl vežimo automobilių keliais atkarpos nelaikomos nacionaliniu krovinių vežimu. „[...] mišrusis krovinių vežimas turėtų būti laikomas ištisu nuo išvykimo iki atvykimo taško. Vien tai, kad paskirties valstybėje narėje krovins vežamas tik automobilių keliais, negali sumažinti mišriojo krovinių vežimo (keliais ir geležinkeliais) reikšmės.“

¹¹ „Šis reglamentas nedaro poveikio 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo nuostatomis, susijusioms su krovinių įvežimu ir išvežimu kelių transportu, kai tai sudaro vieną iš kombinuoto vežimo kelionės atkarpų. Vežimas kelių transportu priimančiosios valstybės narės viduje, kuris nesudaro kombinuoto transporto operacijos dalies pagal Direktyvą 92/106/EEB, patenka į kabotažo operacijų apibrėžtį ir atitinkamai jam turėtų būti taikomi šio reglamento reikalavimai.“

krovinių vežimas galėtų vienodai konkuruoti su tarptautiniu krovinių vežimu vien automobilių keliais, todėl ji turėtų likti.

Vis dėlto kai kurios suinteresuotosios šalys teigia, kad naudojantis Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos nuostatomis įmanoma apeiti kabotažo taisykles, nes sunku įrodyti, kad veikla turi tarptautinio mišriojo krovinių vežimo aspektą. Siekiant pašalinti šią problemą, pagal pasiūlymus iš dalies keičiamoje Kombinuoto krovinių vežimo direktyvoje, peržiūrimose Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 kabotažo taisyklėse ir pasiūlytose konkrečiose taisyklėse, susijusiose su kai kuriomis Direktyvos 96/71/EB ir Direktyvos 2014/67/ES nuostatomis, kuriomis reguliuojamas vairuotojų komandiravimas automobilių kelių transporto sektoriuje, pasiūlyta naujų priemonių, kad būtų parengtos paprastesnės apibrėžtys ir naudojamosi visomis skaitmeninės susisiekimo revoliucijos galimybėmis, o veiklos našumas būtų didinamas skaitmeninio priemonėmis. Jei valdžios įstaigoms reikiamus įrodymo duomenis vežėjai galėtų pateikti elektroninėmis priemonėmis, administracinė našta ir reikalavimų vykdymo užtikrinimo išlaidos būtų mažesnės. Be to, nacionalinėms valdžios institucijoms būtų lengviau aiškiai atskirti automobilių keliais einančias tarptautinio mišriojo krovinių vežimo atkarpas nuo kabotažo ir užkirsti kelią galimam piktnaudžiavimui.

Jei mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis pagal pasiūlymą būtų išplėsta, t. y. į ją įtrauktas nacionalinis krovinių vežimas, būtų lengviau plėtoti mišrųjį krovinių vežimą Europos Sąjungoje. Toks apibrėžties išplėtimas nepaveiks kabotažo apimtys, nes kabotažo išimtis nebus daroma tokiam nacionaliniam mišriajam krovinių vežimui. Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 su pakeitimais nustatytos kabotažo taisyklės ir pasiūlytos naujosios darbuotojų komandiravimo taisyklės tokiu atveju būtų taikomos automobilių keliais einančioms mišriojo krovinių vežimo atkarpoms. Taip turėtų būti užtikrinama, kad nacionaliniu lygmeniu vykdamas mišrųjį krovinių vežimą kabotažu nebūtų naudojamosi nesąžiningai konkurencijai ES rinkoje.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Teisinis Direktyvos 92/106/EEB pagrindas yra EB sutarties 75 straipsnis ir 84 straipsnio 2 dalis.

Teisinis siūlomo pakeitimo pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalis (EB sutarties ex 71 straipsnis). Remiantis šiuo straipsniu priimami ES teisės aktai, nes jame nustatytos: a) bendros taisyklės, taikomos tarptautiniam transportui į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba per vienos ar kelių valstybių narių teritoriją; b) sąlygos, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas; [...] d) kitos atitinkamos nuostatos.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Kombinuoto krovinių vežimo direktyva iš dalies keičiama siekiant paskatinti daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito aplinką tausojančio transporto keliais ir tokiu būdu labiau sumažinti neigiamų išorinių ES transporto sistemos veiksmų poveikį. Šiam tikslui pasiekti reikia išplėsti mišriojo krovinių vežimo rėmimo priemonių taikymą ir supaprastinti bei aiškiau išdėstyti direktyvos nuostatas. Valstybės narės šio tikslo pasiekti negali, nes dauguma krovinių mišriai vežami iš vienos valstybės į kitą, o tam naudojama daugelio valstybių narių įvairiarūšio krovinių vežimo infrastruktūra. Būtina suderinti investavimo į mišriojo krovinių vežimo perkrovimo infrastruktūrą metodus.

Beveik Europoje 20 proc. mišriojo krovinių vežimo yra nacionalinio pobūdžio (t. y. kroviniai vežami vienoje valstybėje narėje) ir direktyva jam netaikoma, todėl į tos direktyvos taikymo sritį įtraukus nacionalinį mišrųjį krovinių vežimą paramos priemonės būtų taikomos plačiau, o tai paskatintų daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais. Be kita ko, tai sumažintų bendrąjį poveikį aplinkai, ypač išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir spūstis, kurių poveikis nesibaigia ties valstybių sienomis. Regioninės arba nacionalinės spūstys tiesiogiai trukdo visiems eismo dalyviams. Išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro taršos problemų mastas taip pat yra europinis.

Kita vertus, jei paramos priemonių, kurių turi imtis valstybės narės, tikslai būtų bendri, tuomet nacionaliniu lygiu įgyvendinamomis konkrečiomis mišriojo krovinių vežimo rėmimo priemonėmis nebūtų siekiama iš dalies sutampančių arba priešingų rezultatų. Kad sukurtas pajėgumas nebūtų perteklinis, investicijų į terminalus rėmimo priemonėms reikia nustatyti terminalų veiklos teritorijos rodiklį.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlytos priemonės padės įgyvendinti pirminės direktyvos tikslus.

Siekiant didesnio direktyvos poveikio, reikia į jos taikymo sritį įtraukti nacionalinį krovinių vežimą. Kad direktyva būtų taikoma veiksmingiau, ypač reguliavimo ir ekonominių paramos priemonių naudingumo atžvilgiais, reikia išaiškinti mišriojo krovinių vežimo apibrėžtį ir atitikties kriterijams reikalavimus.

Paramos priemonėmis nenustatomi privalomieji ekonominės paramos dydžiai, todėl valstybės narės pačios sprendžia dėl paramos dydžio ir teikimo metodikos. Sąnaudos valstybėms narėms, įmonėms ir asmenims yra ribotos, palyginti su galima nauda. Tikėtina, kad ypač parama investicijoms į terminalus duos naudos ilgesnį už čia apžvelgiamą laikotarpį.

- **Pasirinkta priemonė**

Iš dalies keičiamas teisės aktas yra direktyva, todėl ir aktas, kuriuo ji iš dalies keičiama, turėtų būti direktyva.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų ex post vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Direktyvos 92/106/EEB vertinimą¹² Komisija paskelbė 2016 m. Be to, 2015 m. sausio mėn. paskelbtas išorės tyrimas „ES mišriojo krovinių vežimo analizė“ (*Analysis of the EU Combined Transport*)¹³.

Padaryta vertinimo išvada, kad direktyva tebėra svarbi mišriojo krovinių vežimo rėmimo priemonė. Nustatyta, kad, jei nebūtų taikomos ES priemonės, skirtingos teisės sistemos trukdytų teikti tarpvalstybinio mišriojo krovinių vežimo paslaugas, todėl tos paslaugos taptų mažiau patrauklios ir net nerentabilios. Vertinime pabrėžiama, kad mišrusis krovinių vežimas padeda mažinti neigiamą poveikį aplinkai, nes daugiau krovinių vežama ne automobilių, o kito transporto keliais. Vis dėlto vertinimas parodė, kad kai kurios direktyvos nuostatos

¹² Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos 92/106/EEB ex post vertinimo pagal programą REFIT galutinė ataskaita, 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>

pasenusios, formuluotės neaktualios ir dviprasmės, o taikymo sritis ribota, todėl yra daug galimybių didinti direktyvos reikalavimų veiksmingumą. Jos trūkumai susiję visų pirma su mišriojo krovinių vežimo apibrėžtimi, mokestinių paskatų ribotumu ir pasenusiomis važtos dokumentų nuostatomis.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijos atitiko būtinuosius konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomus standartus, nustatytus 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 *final*).

Konsultacijose siekta sužinoti nuomones apie pasiūlytas politikos priemones ir tikėtiną jų poveikį. Su suinteresuotosiomis šalimis konsultuotasi klausimais, nenagrinėtais ankstesnėse viešose konsultacijose (REFIT). Konsultacijos parodė, kaip pasiūlytas politikos priemones bei galimybes vertina įvairios suinteresuotųjų šalių grupės ir kaip politikos priemonės bei galimybės, tikėtina, paveiks tas grupes, taip pat kurią politikos galimybę suinteresuotosios šalys laiko tinkamiausia.

Konsultacijų renginiai:

- (1) atviros viešos konsultacijos su visuomene internete vykdytos 12 savaitių. Nuo 2017 m. sausio 23 d. iki balandžio 23 d. konsultuotasi per sistemą „EUSurvey“ ir Mobilumo ir transporto generalinio direktorato konsultacijų puslapį. Komisija gavo 79 išsamius atsakymus į klausimyną ir šešis pozicijos dokumentus iš valstybių narių ir Šveicarijos, daugiausia iš transporto ir logistikos sektoriaus (43 proc. atsakymų iš verslo asociacijų (iš jų 13 Europos arba pasaulinės organizacijos), 36 proc. – iš privačiųjų įmonių, 11 proc. – iš valdžios įstaigų, 8 proc. – iš nevyriausybinų organizacijų ir 2 proc. – iš mokslo įstaigų);
- (2) 2017 m. kovo 10–31 d. vykusias tikslines elektronines konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis padėjo surengti išorės konsultantas. Šiose įvairioms suinteresuotųjų šalių grupėms (sektoriui, valstybėms narėms, socialiniams partneriams ir kitoms interesų grupėms) skirtose konsultacijose daugiausia diskutuota apibrėžčių ir ekonominių paskatų klausimais. Komisija gavo 122 išsamius atsakymus į klausimyną iš 12 valstybių narių ir Šveicarijos (44 proc. atsakymų iš transporto paslaugų teikėjų arba jų profesinių organizacijų, 17 proc. – iš transporto paslaugų naudotojų arba jų profesinių organizacijų, 25 proc. – iš nacionalinių valdžios įstaigų ir 14 proc. – kitų transporto organizacijų);
- (3) 2017 m. kovo 30 d. surengtas suinteresuotųjų šalių susitikimas, kuriame savo nuomonėmis dalijosi tikslinėse konsultacijose dalyvaujančios suinteresuotųjų šalių grupės. 35 dalyvavusios suinteresuotosios šalys atstovavo visiems transporto sektoriams, taip pat jūrų ir vidaus vandenų uostams, terminalams, vagonų savininkams ir mišriojo krovinių vežimo sektoriui;
- (4) 2017 m. balandžio 10 d. įvyko papildomas susitikimas su valstybėmis narėmis, kuriame dalyvavo 14-os valstybių narių atstovai.

Konsultacijų dalyvių indėlio apibendrinimas ir rezultatų panaudojimas

Ir transporto bei logistikos sektoriaus atstovai (transporto naudotojai, paslaugų teikėjai ir jų atitinkamos organizacijos), ir valdžios įstaigos sutiko, kad Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą būtina skubiai iš dalies keisti. Galiojantis teisės aktas laikomas pasenusiu, reguliavimo ir ekonominė parama mišriajam krovinių vežimui – nepakankama, o veiklos

atitikties kriterijams sąlygos – netinkamomis šiuolaikiškiems tiekimo grandinių sprendimams ir mišriojo krovinių vežimo konkurencinei padėčiai.

Dėl mišriojo krovinių vežimo apibrėžties pasakytina, kad dauguma suinteresuotųjų šalių, tikėdamosi labai teigiamo poveikio mišriai vežamų krovinių kiekiui ir aplinkai, pritarė idėjai plėsti direktyvos taikymo sritį, kad į ją būtų įtrauktas nacionalinis krovinių vežimas ir veikla ES nepriklausančiose valstybėse. Daugiausiai ir dažnai visiškai priešingų nuomonių pateikta dėl galimybės keisti mišriojo krovinių vežimo atkarpų, kuriomis krovinyms vežamas automobilių keliais, ilgį. Daug suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių valdžios įstaigų nori išlaikyti dabartinius apribojimus ir galbūt padaryti juos šiek tiek lankstesnius, o privatusis sektorius pritaria pasiūlymui panaikinti minėtą atkarpų ilgio ribojimą.

Nuomonės išsiskyrė, tačiau rastas galimas kompromisas – nekeisti dabartinės apibrėžties ir 150 km atkarpos ilgio, o apribojimus padaryti lankstesnius vartojant tiksliau apibūdintą sąvoką „artimiausias tinkamas terminalas“. Suinteresuotosios šalys nepareiškė tvirtos nuomonės, ar keisti dabartinį būtinąjį 100 km vežimo ne automobilių keliais atkarpos ilgį; laikyta, kad ši riba nereikšminga krovinių vežimui geležinkeliais ir automobilių keliais, o mišriajam krovinių vežimui vidaus vandenų keliais ji būtų nenaudinga.

Suinteresuotųjų šalių nuomone, pagal galiojančią direktyvą teikiamos paramos apskritai nepakanka mišriajam krovinių vežimui Sąjungoje skatinti. Tačiau ypač veiksmingomis laikytos šios dvi reguliavimo paramos priemonės:

- kabotažo ribojimo išimtis, daroma mišriojo krovinių vežimo atkarpoms, kuriomis krovinyms vežamas automobilių keliais, ir
- 40 tonų ribojimo išimtis, pagal Masės ir matmenų direktyvą daroma mišriai vežamiems 44 tonų kroviniams.

Dėl ekonominių paramos priemonių visi sutarė, kad dabartinės ekonominės paramos priemonės turėtų būti taikomos kiekvieno transporto rūšių derinio visoms mišriojo krovinių vežimo dalims. Nuspręsta, kad mišriai vežamų krovinių kiekį labiausiai teigiamai paveiktų šios priemonės: i) parama tiesioginėms investicijoms į mišriojo krovinių vežimo terminalus, prie kurios galėtų būti pridedamos dotacijos už perkrautus krovinių vienetų; ii) paskatos investuoti į informacines technologijas, susijusias su mišriuoju krovinių vežimu, arba diegti novatoriškus sprendimus, pavyzdžiui, naudoti švaresnius sunkvežimius, ir iii) mažinti mokesčius už prieigą prie mišriajam krovinių vežimui būtinos geležinkelio veiklos. Valstybės narės teigė abejojančios dėl paramos priemonių privalomumo.

Dauguma suinteresuotųjų šalių sakė, kad reikia aiškesnių sąlygų, kaip įrodyti veiklos atitiktį mišriojo krovinių vežimo kriterijams. Jos taip pat sutiko, kad reikia elektroniniais dokumentais grindžiamos sistemos, kuri galėtų pakeisti pasenusią popierinių dokumentų ir antspaudų sistemą. Tam pritarė ir valstybės narės.

Suinteresuotosios šalys ypač susidomėjo galimybe reguliariai gauti informaciją apie mišriojo krovinių vežimo būklę. Jos ragino reguliariai rinkti ir skelbti mišriojo krovinių vežimo duomenis. Jos taip pat pritarė tam, kad būtų rengiamos ir skelbiamos išsamesnės ataskaitos. Be to, jos pasiūlė papildytą direktyvą peržiūrėti po tam tikro laikotarpio, pavyzdžiui, kas penkerius metus, ir ją atnaujinti.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Problema apibūdinta daugiausia remiantis pagal programą REFIT atliktu vertinimu¹⁴ ir išoriniu tyrimu¹⁵.

Poveikio vertinimas atliktas remiantis šiais išorės konsultantų darbais:

- 2017 m. kovo mėn. užbaigtu tyrimu¹⁶, susijusiu su duomenų apie sąnaudas rinkimu,
- 2017 m. kovo mėn. užbaigtu tyrimu¹⁷, susijusiu su mišriojo krovinių vežimo rinkos apžvalgos atnaujinimu, ir
- 2017 m. liepos mėn. užbaigtu tyrimu¹⁸, kuriame poveikio vertinimui pagrįsti apibendrinamos konsultacijos.

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, kurį teigiamai (su išlygomis) įvertino **Reglamentavimo patikros valdyba**. Valdyba rekomendavo tiksliau ir aiškiau:

- apibūdinti aplinkybes ir paaiškinti, kaip iniciatyva dera su kitais ES teisės aktais ir papildomomis pastangomis daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais;
- paaiškinti, kaip nustatytas ir apibūdintas mišriojo krovinių vežimo plėtrai reikalingos infrastruktūros (ypač krovinių perkrovimo terminalų) pralaidumo stygius;
- subsidiarumo atžvilgiu pagrįsti nacionalinio mišriojo krovinių vežimo įtraukimą į direktyvos taikymo sritį ir
- apibūdinti tikėtiną poveikį, ypač pagrindines prielaidas.

Peržiūrėtame poveikio vertinime į šias pastabas atsižvelgta, kaip paaiškinta poveikio vertinimo ataskaitos I priede. Atsižvelgus į minėtus klausimus, padaryti šie pakeitimai:

- į skirsnį, kuriame apibūdinamos politikos aplinkybės, įrašyta paaiškinimų, kaip persvarstytos Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos nuostatos papildoma kitas įgyvendinamas iniciatyvas, kuriomis skatinama krovinius vežti mišriai ir daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais;
- geriau paaiškinta apie infrastruktūros pralaidumo stygių ir kaip nuo jo priklauso bendros problemos, sprendžiamos šia iniciatyva. Siekiant stygių ir, tikėtina, būtinas investicijas geriau apibūdinti kiekybiškai, įrašytos konkrečios nuorodos, visų pirma į nepakankamą geležinkelio infrastruktūrą ir jos poreikį;

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ Mišriojo krovinių vežimo tyrimas „ES mišriojo krovinių vežimo analizė“ (*Analysis of the EU Combined Transport*), 2014 m., <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL „Papildomų duomenų apie ES mišrųjų krovinių vežimą surinkimas“ (*Gathering additional data on EU combined transport*), 2017 m.

¹⁷ ISL ir KombiConsult „ES mišriojo krovinių vežimo duomenų atnaujinimas. Galutinė ataskaita“ (*Updating EU combined transport data – Final Report*), 2017 m.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality „Konsultacijos ir susijusi analizė Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos (92/106/EEB) dalinių pakeitimų poveikiui įvertinti“ (*Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive*), 2017 m.

- plačiau paaiškinta apie subsidiarumą, be kita ko, apie nacionalinio mišriojo krovinių vežimo apibrėžties įtraukimą ir apie investavimo į infrastruktūrą priemonių priėmimą;
- į atitinkamus skirsnius, visų pirma į priedą, kuriame paaiškinti analitiniai modeliai, įtrauktas išsamus pagrindinių poveikio vertinimo prielaidų aprašymas ir vidaus modelis, kuriuo naudotasi poveikiui įvertinti.

Apsvarstytos **politikos galimybės** sudarytos iš konkrečioms uždaviniais spręsti (tiksliau, nustatytoms pagrindinėms problemos priežastims šalinti) skirtų politikos priemonių:

- apibrėžties „mišrusis krovinių vežimas“, t. y. geografinės aprėpties, atkarpų, kuriomis kroviniai vežami automobilių ir ne automobilių keliais, krovinio vienetų;
- atitikties kriterijams tikrinimo, t. y. (tikrinimui) būtinų duomenų, duomenų pateikimo ir tikrinimo vietos;
- ekonominių paramos priemonių, t. y. paramos investicijoms ir veiklai, pavyzdžiui, nustačius transporto priemonių apmokestinimo lengvatas, ir
- administracinių priemonių, t. y. paramos priemonių, duomenų rinkimo ir valstybių narių bendradarbiavimo peržiūros.

Politikos galimybės pagrįstos didesniu aiškumu bei ketinimų užmoju ir tikėtinu „suminiu“ poveikiu.

1 politikos galimybė – nedideli direktyvos pakeitimai, daugiausia skirti direktyvai supaprastinti: mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis supaprastinama visų rūšių transportui nustatant bendrą atkarpos, kuria kroviniai vežami automobilių keliu, ilgį. Atitiktį kriterijams galima įrodyti paprastais elektroniniais (pavyzdžiui, PDF formato) dokumentais, o mokesstinės paskatos, kurios autotransporto krovinių vežėjams teiktos už mišriojo vežimo krovinius, nuvežtus automobilių keliais einančiomis atkarpomis, būtų taikomos visų rūšių mišriajam (ne vien geležinkelių ir automobilių kelių) transportui.

Pasirinkus 2 politikos galimybę, siekiama paprastinti atitikties kriterijus (apibrėžti), geriau apibūdinti reikalavimų vykdymo užtikrinimo sąlygas ir plačiau taikyti ekonomines paramos priemones. Ši politikos galimybė turi du variantus, kurie skiriasi užmojais.

- Pasirinkus 2 politikos galimybės A variantą, reikalavimai būtų taikomi ir nacionaliniam (šalies vidaus) mišriajam krovinių vežimui. Automobilių keliu einanti atkarpa būtų vienoda (150 km arba 20 proc., pasirinkti didesnę vertę), nesvarbu, kokios rūšies transporto priemonėmis krovinyse vežamas ne automobilių keliu. Tinkamai būtų laikomi tik mišriai vežami krovinio vienetai, identifikuojami pagal ISO arba ILU standartus. Būtų nustatyti nauji duomenų, kuriais įrodoma atitiktis sąlygoms, reikalavimai, be kita ko, būtų priimami keičiamo formato elektroniniai duomenys. Pasiūlyta įvairių ekonominės paramos teikimo variantų.
- Pasirinkus 2 politikos galimybės B variantą, be minėto A varianto priemonių, mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis būtų lanksčiau taikoma automobilių keliu einančioms atkarpoms, o valstybės narės galėtų kaip ribą rinktis „artimiausią tinkamą terminalą“. Tinkami visų dydžių krovinio vienetai. Iš visų ekonominių paramos priemonių būtų privaloma teikti paramą investicijoms į terminalus.

Pagaliau, jei būtų pasirinkta 3 politikos galimybė, direktyva nustatytos priemonės būtų taikomos visam įvairiarūšiam krovinių vežimui, nepriklausomai nuo nuotolio ribų arba krovinio vieneto rūšies. Šioje politikos galimybėje nėra reikalavimų duomenims, kuriais

įrodoma atitiktis kriterijams. Čia taip pat iškelta sąlyga, kad visos įmanomos paramos priemonės būtų privalomos.

Poveikio vertinimas parodė, kad tinkamiausias yra 2 politikos galimybės B variantas.

Didžiausią gryną ekonominę naudą duotų 3 politikos galimybė, tačiau savo kaina valstybėms narėms ir bendra investicijų grąža ji yra mažiau naudinga už kitas politikos galimybes, kurių investicijų grąžos rodiklis didesnis. Aplinkos apsaugos atžvilgiu 3 politikos galimybė taip pat mažiau naudinga už 2 politikos galimybės A ir B variantus. Įgyvendinant 1 politikos galimybę arba 2 politikos galimybės A variantą, krovinių ne automobilių, o kito transporto keliais iki 2030 m. nebūtų pervežama tiek, kiek numatyta 2011 m. baltojoje knygoje. Pasirinkus 2 politikos galimybės B variantą, krovinių ne automobilių, o kito transporto keliais iki 2030 m. būtų pervežama tiek, kiek planuota, ir būtų gauta didesnė investicijų grąža bei geriau saugoma aplinka, nei pasirinkus 3 politikos galimybę, todėl 2 politikos galimybės B variantas yra tinkamiausias.

Pagal Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą teikiama parama pasinaudojusios mažosios ir vidutinės įmonės, visų pirma tos, kurios mišriai vežamus krovinius veža automobilių keliu einančiomis atkarpomis, ir mažieji vidaus vandenų kelių vežėjai, galėtų lengviau konkuruoti su pigesniu tolimuoju krovinių vežimu automobilių keliais, todėl 2 politikos galimybės B variantas joms bus naudingas, nes atsirastų daugiau mišriai vežamų krovinių. Vis dėlto reikia pasakyti, kad nustačius reikalavimą kontrolės tikslais teikti struktūrizuotus elektroninius duomenis gali atsirasti pradinių investicijų sąnaudų, nors jas atvers lėšos, sutaupytos visoje tiekimo grandinėje naudojant elektroninius duomenis.

• **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Su programos REFIT tikslais šis pasiūlymas dera, nes pagal jį paprastinama ir atnaujinama mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis, taip pat išaiškinamos reikalavimų vykdymo užtikrinimo sąlygos ir priemonės (įrodymas, kad krovinio vežimas atitinka mišriojo krovinių vežimo kriterijus).

Mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis parengta:

- aiškiau ir paprasčiau apibrėžus automobilių keliu einančią atkarpą – tam pasirinktas tikslus (150 km arba 20 proc. viso atstumo) kriterijus, taikomas bet kurios rūšies transportui;
- panaikinus atstumo, kuriuo krovinsys gali būti vežamas ne automobilių keliu, ribojimą;
- plačiau paaiškinus, kad bus atsižvelgiama tik į standartinius krovinio vienetų. Taip bus lengviau sekti ir skaičiuoti krovinio vienetų, kai reikės apskaičiuoti mišriojo krovinių vežimo apimtį, kuriai prašoma taikyti paramos priemonės.

Apie atitiktis kriterijams įrodymo sąlygas pasakytina, kad aiškiai nustačius, kokių įrodymų reikia, ir leidus naudoti elektroninius dokumentus, patikrinimą keliuose vykdančioms ir už paramos priemones atsakingoms valdžios įstaigoms bus lengviau vertinti, ar vykdomas krovinių vežimas turi mišriojo krovinių vežimo požymius.

Galiausiai, atsisakyta ir kai kurių pasenusių nuostatų, pavyzdžiui, specialios laisvos „vežimo savo sąskaita“ tvarkos. Programos REFIT ataskaitoje paaiškinta, kad tokios nuostatos nebeaktualios arba neveiksmingos, nes dalis krovinių, kurie „vežimo savo sąskaita“ sąlygomis vežami automobilių keliais, mažėja.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiama pagrindinė laisvė ir ypač laikomasi tų principų, kurie nustatyti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio ES biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėjimas, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Poveikio vertinimo ataskaitoje išvardyti aštuoni rodikliai, pagal kuriuos turėtų būti stebimas priemonių, kurių imtasi politikos tikslams pasiekti, veiksmingumas ir naudingumas:

- įvairiarūšio krovinių vežimo ir mišriojo krovinių vežimo dalys;
- krovinių vežimo ne automobilių, o kito transporto keliais didėjimas;
- gauta išorinių sąnaudų ekonomija;
- įvairiarūšio krovinių vežimo apimties padidėjimas, lyginant su kiekvienu suteiktos paramos euru;
- mišraus krovinių vežimo vienetų krovumo didėjimas;
- vidutinio atstumo tarp įvairiarūšio krovinių vežimo terminalų (kiekvienos rūšies transporto) mažėjimas;
- įvairiarūšiam krovinių vežimui teikiamos ekonominės paramos investicijų grąža ir
- sąnaudų palyginimas ir krovinių vežimo vien automobilių keliais bei įvairiarūšio krovinių vežimo tokiu pačiu atstumu plėtra.

Kai bus įgyvendinti visi pakeitimai, reikės atlikti išsamų vertinimą siekiant išnagrinėti teisės akto poveikį. Pirmąjį vertinimą Komisija atliks praėjus 27 mėnesiams po direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę termino, o paskesnius – kas dvejus metus. Pasiūlyme valstybių narių, be kita ko, reikalaujama teikti naudojimosi mišriuoju krovinių vežimu, infrastruktūros raidos ir įgyvendintų paramos priemonių ataskaitas.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Atsižvelgiant į pasiūlymo taikymo sritį ir į tai, kad juo Direktyva 92/106/EB, kurią valstybės narės visiškai perkėlė į savo nacionalinę teisę, tik iš dalies keičiama, reikalauti aiškinamųjų dokumentų neatrodo pagrįsta ar proporcinga.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Direktyvos pavadinimo formuluotė rodo, kad direktyva reguliuojamas mišrusis krovinių vežimas tarp valstybių narių. Direktyvos pavadinimas tikslinamas atsižvelgiant į platesnę jos taikymo sritį – pakeistame 1 straipsnyje numčius prie mišriojo krovinių vežimo priskirti nacionalinį (valstybės narės vidaus) krovinių vežimą, iš pavadinimo išbraukiami žodžiai „tarp valstybių narių“.

1 straipsnis

1 straipsnyje nustatyta direktyvos taikymo sritis ir pateikta „mišriojo krovinių vežimo“ apibrėžtis. Apibrėžtis buvo dviprasmė, jai stigo aiškumo, o jos taikymas ribotas, todėl vietoje jos į direktyvos straipsnį įrašoma iš dalies pakeista ir aiškesnė „mišriojo krovinių vežimo“ apibrėžtis. 1 straipsnyje pateiktos apibrėžties turinys:

- 4 dalyje nustatyta „mišriojo krovinių vežimo“ apibrėžtį taikyti visam krovinių vežimui Sąjungoje, įskaitant nacionalinį mišrųjų krovinių vežimą;
- 3 dalyje paaiškinta ir tiksliau nustatyta, kad didžiausias automobilių keliu einančios atkarpos ilgis yra 150 km arba 20 proc. viso atstumo, nesvarbu, kaip kroviny s vežamas ne automobilių keliais (pavyzdžiui, geležinkeliu, vidaus vandenų arba jūros keliais), ir užtikrinta, kad šią nuostatą būtų galima lanksčiai taikyti atsižvelgiant į konkrečius geografinius arba veiklos suvaržymus valstybėse narėse;
- 2 dalyje panaikintas ne automobilių keliu einančios atkarpos ribojimas, kad į direktyvos taikymo sritį būtų įtrauktas svarbus mišrusis krovinių vežimas vidaus vandenų keliais;
- be to, 2 dalyje nustatyta, kokių rūšių standartinius, pavyzdžiui, ISO arba CEN, krovinio vienetus galima vežti mišriuoju būdu.

3 straipsnis

3 straipsnyje buvo nurodytas važtos dokumentas, kuriuo galima įrodyti atitiktį kriterijams (nuoroda į 1960 m. birželio 27 d. Tarybos reglamento Nr. 11 6 straipsnį) ir nustatyta, kokią papildomą informaciją pateikti, pavyzdžiui, naudoti antspaudus, kad būtų galima patvirtinti arba patikrinti krovinio vežimo atkarpas. Prieita nuomonės, kad šios sąlygos neaiškios, o antspaudai daug kur nebenaudojami, todėl straipsnis pakeičiamas įrašant tikslesnius reikalavimus, kokiomis sąlygoms ir kokių rūšių įrodymais mišriojo krovinių vežimo atitiktis kriterijams pagrindžiama valstybėje narėje atliekant krovinio, vežamo automobilių keliu einančia atkarpa, tikrinimą kelyje:

- 1 dalyje nustatyta sąlyga, kuria krovinio vežimas automobilių keliu laikomas mišriojo krovinių vežimo dalimi;
- 2 dalyje išvardijama ir smulkiai išdėstoma, kokius duomenis pateikti kaip įrodymus;
- 3 dalyje nustatyta, kad mišriajam krovinių vežimui įrodyti nereikia jokių papildomų duomenų;
- 4 dalyje nustatytos įrodymų pateikimo, be kita ko, tikrinimo kelyje tikslais, sąlygos;
- 5 dalyje aprašytas tinkamas teikiamų duomenų formatas ir galimi esamų važtos dokumentų naudojimo būdai, taip pat numatyta galimybė naudoti struktūrizuotas elektronines keičiamo formato priemonės;
- 6 dalyje numatyta apsaugos priemonė vežėjams, jei dėl išskirtinių aplinkybių faktinis vežimas nesutaptų su įrodymuose pateikta informacija.

5 straipsnis

5 straipsnyje buvo nustatytas įpareigojimas Komisijai (kuriai padėtų valstybės narės) rengti ataskaitas, tačiau stigo įpareigojimo aktualius duomenis ataskaitoms rinkti sistemingai. Dabar siūloma pakeisti ataskaitų rengimo sąlygas ir įpareigojimus, kuriais užtikrinamas tinkamas direktyvos taikymas:

- 1 dalyje nustatytas įpareigojimas valstybėms narėms po 18 mėnesių nuo direktyvos perkėlimo dienos pateikti Komisijai duomenis apie mišriojo krovinių vežimo rinkos jų teritorijose sąlygas, be kita ko, apie būtiną infrastruktūrą ir priimtas nacionalines paramos priemones. Toje dalyje taip pat numatyta galimybė Komisijai deleguotaisiais aktais, kuriuose būtų išsamiai nustatyta, kokią informaciją reikia pranešti, priimti priemones, kad valstybėms narėms būtų lengviau vykdyti įpareigojimus;
- 2 dalyje numatyta, kad Komisija direktyvos įgyvendinimą, be kita ko, jos veiksmingumą ir naudingumą, vertins remdamasi nacionalinėmis ataskaitomis ir galbūt nustatys papildomų priemonių;
- 3 dalyje nustatyta sąlyga, kad valstybės narės informaciją ir ataskaitas teiktų reguliariai, kas dvejus metus.

6 straipsnis

6 straipsnyje buvo nustatytos mišriajam krovinių vežimui taikomos ekonominės paramos sąlygos. Įrašytos penkios naujos dalys, kuriomis išplečiama šių paramos priemonių taikymo sritis:

- 4 dalyje nustatyta privalomai taikyti paramos priemones, kad valstybės narės skatintų naujas investicijas į mišriojo krovinių vežimo infrastruktūrą ir objektus, ir akcentuojami pagrindiniai prioritetai, ypač krovinių perkrovimo terminalų tankumas. Toje dalyje taip pat įrašytos sąlygos, kuriomis valstybės narės ir Komisija derina veiklą, kad pavieniui neinvestuotų į tą pačią krovinių perkrovimo infrastruktūrą ir nesukurtų per didelio terminalų pajėgumo, ypač TEN-T koridoriuose;
- 5 dalyje numatyta papildomų paramos priemonių, kurias priėmusios valstybės narės galėtų taikyti drauge su esamomis priemonėmis, kad sumažintų mišriojo krovinių vežimo sąnaudas ir padidintų jo konkurencingumą, palyginti su lygiaverčiu krovinių vežimu vien automobilių keliais. Tokios papildomos priemonės gali būti taikomos bet kuriai mišriojo krovinių vežimo veiklai (bet kuriai atkarpai, kiekvienoje atkarpoje naudojamai transporto priemonei, krovinio vienetui arba krovinių perkrovimui);
- 6 dalyje nustatytas reikalavimas, kad apie priimtas paramos priemones valstybės narės praneštų Komisijai;
- 7 dalyje numatyta reguliariai peržiūrėti priimtas priemones siekiant užtikrinti jų veiksmingumą;
- 8 dalyje numatytas bendrasis tikslas, kurio turėtų būti siekiama paramos priemonėmis.

7 ir 9 straipsniai

7 ir 9 straipsniuose buvo specialiai „vežimui savo sąskaita“ taikomos nuostatos, kuriomis siekta tokiam krovinių vežimui sukurti geresnes sąlygas. 7 ir 9 straipsniai išbraukiami. Pagal programą REFIT atlikto vertinimo duomenimis, „vežimo savo sąskaita“ reikšmė automobilių kelių transporto sektoriuje gerokai sumažėjusi – nuo 30 proc. 1986 m. iki 15 proc. 2012 m., o specialiai „vežimui savo sąskaita“ skirtų straipsnių nauda, suinteresuotųjų šalių nuomone, ribota.

Pasiūlyta paprastesnė nauja mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis ir paaiškinta, kokie mišriojo krovinių vežimo įrodymai, todėl būtų neracionalu šioje direktyvoje atskirti samdos sąlygomis arba už atlygį vykdomą mišrųjį krovinių vežimą ir savo sąskaita vykdomą mišrųjį krovinių vežimą. Jei nenustatyta kitaip, direktyvoje numatytos teisės ir pareigos yra tokios pačios abiejų tipų krovinių vežimui.

9a straipsnis

Šis straipsnis įrašomas siekiant direktyvos įgyvendinimo, ypač esamų paramos priemonių ir jų taikymo sąlygų, skaidrumą užtikrinti visoms mišriajame krovinių vežime dalyvaujančioms suinteresuotosioms šalims.

Todėl bus sukurtas kompetentingų įstaigų tinklas, kuris, keisdamasis aktualią informaciją ir geriausiais darbo, ypač paramos priemonių taikymo, metodais ir parengęs suinteresuotųjų šalių pagrindinių punktų ryšiams sąrašą, skatins valstybių narių bendradarbiavimą. Be to, 4 dalyje numatyta, kad kompetentingų įstaigų ir aktualių priemonių, kurias priims valstybės narės, sąrašas bus pateiktas Komisijai.

10a straipsnis

Šis straipsnis įrašomas, kad būtų nustatyta procedūra, kurios laikydamasi Komisija naudosis deleguotaisiais įgaliojimais.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių
vežimo tarp valstybių narių tipų bendrų taisyklių nustatymo**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²⁰,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) neigiamas transporto poveikis, pavyzdžiui, oro tarša, išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, avarijos, triukšmas ir spūstys, – neišspręsta ekonomikos ir Europos piliečių sveikatos bei gerovės problema. Apskaičiuota, kad iki 2050 m. krovinių vežimas automobilių keliais, pagrindinė šio neigiamo poveikio priežastis, padidės 60 proc.;
- (2) transporto veiklos neigiamo poveikio mažinimas yra vienas iš svarbiausių Sąjungos transporto politikos uždavinių. Tarybos direktyva 92/106/EEB²¹, kurioje nustatytos priemonės mišriojo krovinių vežimo plėtrai skatinti, yra vienintelis Sąjungos teisės aktas, kuriuo tiesiogiai skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito mažiau taršaus transporto, pavyzdžiui, vidaus vandenų, jūrų ir geležinkelių, keliais;
- (3) tikslo iki 2030 m. 30 proc., o iki 2050 m. 50 proc., krovinių, kurie dabar automobiliais vežami daugiau kaip 300 km, pervežti kitų rūšių, pavyzdžiui, geležinkelių arba vandens, transporto keliais ir taip optimizuoti įvairiarūšės logistikos grandinių veikimą, be kita ko, daugiau naudojantis tausiomis transporto priemonėmis, siekiama lėčiau nei planuota, o naujausios prognozės rodo, kad jis nebus pasiektas;
- (4) rengiant Sąjungos mišriojo krovinių vežimo politiką remtasi Direktyva 92/106/EEB, kurią taikant daug krovinių, anksčiau vežtų automobilių keliais, pradėta vežti kito

¹⁹ OL C , , p .

²⁰ OL C , , p .

²¹ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

transporto keliais. Tos direktyvos įgyvendinimo spragos, pavyzdžiui, dviprasmės formuluotės, pasenusios nuostatos ir ribota jos paramos priemonių taikymo sritis, gerokai sumažino jos poveikį;

- (5) peržiūrėjus mišriajam krovinių vežimui taikomas ekonomines paskatas, Direktyva 92/106/EEB turėtų būti supaprastinta ir įgyvendinama geriau, kad būtų skatinama daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito aplinką labiau tausojančio, saugesnio, tausesnio ir keliančio mažiau spūsčių transporto keliais;
- (6) valstybėse narėse įvairiarūšiu transportu pervežama 19,3 proc. visoje Sąjungoje tokiu transportu pervežamų krovinių. Tokiam krovinių vežimui Direktyvoje 92/106/EEB numatytos paramos priemonės netaikomos, nes mišriojo krovinių vežimo apibrėžtis nepakankamai plati. Tačiau neigiamas krovinių vežimo automobilių keliais valstybėse narėse poveikis, visų pirma išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir spūstys, nesibaigia ties valstybių sienomis. Todėl nacionalinį (valstybės narės vidaus) mišrųjį krovinių vežimą į išplėstą Direktyvos 92/106/EEB taikymo sritį įtraukti būtina siekiant remti tolesnę mišriojo krovinių vežimo plėtrą Sąjungoje ir tokiu būdu daugiau krovinių vežti ne automobilių keliais, o geležinkeliais, vidaus vandenų ir trumpaisiais jūrų keliais;
- (7) mišrųjį krovinių vežimą reikia laikyti vientisu krovinių vežimu, tiesiogiai konkuruojančiu su vienaarūšiu krovinių vežimu iš išvykimo į galutinę paskirties vietą. Reguliavimo sąlygomis turėtų būti užtikrinamas tarptautinio mišriojo krovinių vežimo bei tarptautinio vienaarūšio krovinių vežimo ir atitinkamai nacionalinio mišriojo krovinių vežimo bei nacionalinio vienaarūšio krovinių vežimo lygiavertiškumas;
- (8) dabartinėje mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje yra įvairių mišriojo krovinių vežimo automobilių keliais nuotolio apribojimų, susietų su transporto priemonių, kuriomis krovins vežamas ne automobilių keliais, rūšimis, o krovinio vežimo geležinkeliu nuotolis neribojamas, tačiau vartojama „artimiausio tinkamo terminalo“ sąvoka, kad tam tikrose situacijose reikalavimus būtų galima taikyti lanksčiau. Tokią apibrėžtį taikyti keblu, nes ji aiškinama įvairiai ir sunku nustatyti jos taikymo sąlygas. Dviprasmiškumą būtų naudinga panaikinti, tačiau kartu reikėtų užtikrinti, kad liktų galimybė apibrėžtį taikyti lanksčiai;
- (9) dabartinėje mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje nustatyta sąlyga, kad mišriai vežamas krovins ne automobilių keliu turi būti vežamas mažiausiai 100 km, užtikrinamas apibrėžties taikymas beveik visam mišriajam krovinių vežimui. Kad galėtų konkuruoti su krovinių vežimu vien automobilių keliu, geležinkelių ir trumpųjų nuotolių laivybos atkarpos turi būti ilgos. Nustačius būtiną mažiausią nuotolį taip pat užtikrinta, kad apibrėžtis nebūtų taikoma tam tikrų rūšių įprastai vykdomam vežimui, pavyzdžiui, trumpoms keltų perkėloms arba okeaninei laivybai. Tačiau dėl tokių apribojimų į mišriojo krovinių vežimo veiklą neįtraukiama kai kuri aplink uostus, aglomeracijose ir aplink jas vykdoma laivyba vidaus vandenų keliais, kuri labai padeda mažinti spūstis į jūrų uostus ir į krašto gilumą vedančiuose automobilių keliuose, taip pat mažinti aglomeracijose aplinkai tenkančią naštą. Todėl būtų naudinga panaikinti būtino mažiausio nuotolio reikalavimą ir toliau daryti išimtis kai kuriam krovinių vežimui, pavyzdžiui, okeaninei laivybai arba trumpoms keltų perkėloms;
- (10) dabartinėje mišriojo krovinių vežimo apibrėžtyje nustatytas mažiausias galimas krovinio vienetų dydis gali trukdyti ateityje kurti miesto transportui skirtus naujoviškus įvairiarūšio vežimo sprendimus. Kita vertus, jei krovinio vienetus būtų galima atpažinti naudojančiais standartais, jie būtų sparčiau tvarkomi

terminaluose ir mišrusis krovinių vežimas būtų sklandesnis, todėl būtų lengviau paruošti nustatytus krovinio vienetų ir užtikrinti, kad jie atitiktų būsimus poreikius;

- (11) išaiškėjo, kad pasenusi praktika mišrųjį krovinių vežimą įrodyti antspaudais trukdo veiksmingai užtikrinti Direktyvoje 92/106/EEB nustatytą reikalavimų vykdymą arba tikrinti atitiktį toje direktyvoje nurodytų priemonių taikymo reikalavimams. Turėtų būti išaiškinta, kaip įrodyti, kad vyksta mišrusis krovinių vežimas, ir kokiomis priemonėmis įrodymai pateikiami. Turėtų būti skatinama naudoti ir perduoti elektroninius krovinių vežimo duomenis, nes taip lengviau pateikti reikiamus įrodymus, o atitinkamoms įstaigoms – juos apdoroti. Naudojamas duomenų formatas turėtų būti patikimas ir autentiškas. Reguliavimo pagrinduose ir iniciatyvose, kurias įgyvendinant paprastinamos administracinės procedūros ir skaitmeninamas transportas, turėtų būti atsižvelgiama į Sąjungos lygmens pokyčius;
- (12) Direktyvoje 92/106/EEB nustatyta labai mažai ekonominių paramos priemonių – mokesčių, t. y. mokesčių kompensavimo arba sumažinimo, priemonės taikomos tik mišriajam krovinių vežimui geležinkeliais ir automobilių keliais. Tokios priemonės turėtų būti taikomos mišriajam krovinių vežimui, kuriam naudojamos vidaus vandenų ir jūros transporto priemonės. Be to turėtų būti numatyta ir kitokių priemonių, pavyzdžiui, paramos investicijoms į infrastruktūrą priemonių ir įvairių ekonominių paramos priemonių;
- (13) didžiausia infrastruktūros problema, trukdanti daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais, yra pralaidumo stygius krovinių perkrovimo terminaluose. Krovinių perkrovimo terminalų tankumo ir veiklos teritorijos Sąjungoje, bent esamame pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkluose, nepakanka, o krovinių perkrovimo terminalų pajėgumas jau beveik pasiekė ribą, todėl jį būtina plėtoti, kad jis atitiktų bendrą krovinių srauto didėjimą. Jei būtų investuojama į krovinių perkrovimo terminalų pajėgumą, tikėtina, kad mažėtų bendros krovinių perkrovimo sąnaudos ir, kaip parodė kai kurių valstybių narių patirtis, daugiau krovinių būtų vežama ne automobilių, o kito transporto keliais. Todėl valstybės narės, bendradarbiaudamos su kaimyninėmis valstybėmis narėmis ir Komisija, turėtų užtikrinti, kad vežėjams būtų pastatyta daugiau mišriojo krovinių vežimo perkrovimo terminalų ir sukurtas didesnis krovinių perkrovimo pajėgumas. Tai būtų paskata naudotis alternatyviomis krovinių vežimo galimybėmis ir daugiau krovinių vežti ne automobilių, o kito transporto keliais, todėl mišrusis krovinių vežimas būtų konkurencingesnis už krovinių vežimą vien automobilių keliais. Krovinių perkrovimo terminalų veiklos teritorija ir pajėgumas turėtų būti padidinti bent esamame pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkluose. Paprastai turėtų būti bent vienas mišriajam krovinių vežimui tinkamas krovinių perkrovimo terminalas, esantis ne toliau kaip už 150 km nuo bet kurios krovinio išsiuntimo vietos Sąjungoje;
- (14) be esamų pramos priemonių, valstybės narės turėtų taikyti papildomas ekonomines paramos priemones, orientuojamas į įvairias mišriojo krovinių vežimo atkarpas, kad sumažintų automobilių keliais vežamų krovinių kiekį ir skatintų naudoti kitų rūšių, pavyzdžiui, vidaus vandenų ir jūrų, transportą ir taip mažintų oro taršą, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, avarių skaičių, triukšmą ir spūstis. Prie tokių priemonių gali būti priskiriamas kai kurių mokesčių arba transporto rinkliavų mažinimas, dotacijos už mišriai pervežtus krovinio vienetų arba dalinis krovinių perkrovimo sąnaudų atlyginimas;

- (15) mišriajam krovinių vežimui skirtos paramos priemonės turėtų būti įgyvendinamos laikantis Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo nustatytų valstybės pagalbos taisyklių;
- (16) paramos priemonės turėtų būti reikiamai derinamos su kitomis valstybėmis narėmis ir Komisija;
- (17) valstybės narės taip pat turėtų reguliariai peržiūrėti paramos priemones, kad užtikrintų jų veiksmingumą ir naudingumą;
- (18) taikant šią direktyvą, neturėtų būti atskiriamas samdos sąlygomis arba už atlygį vykdomas mišrusis krovinių vežimas ir savo sąskaita vykdomas mišrusis krovinių vežimas;
- (19) siekiant neatsilikti nuo Sąjungos transporto, ypač mišriojo krovinių vežimo rinkos, raidos, valstybės narės turėtų rinkti ir Komisijai reguliariai pranešti aktualius duomenis ir informaciją, o Komisija turėtų kas ketverius metus šios direktyvos taikymo ataskaitą teikti Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (20) visoms mišriajame krovinių vežime dalyvaujančioms suinteresuotosioms šalims, ypač toms, kurioms direktyva turi įtakos, svarbus skaidrumas. Siekiant didesnio skaidrumo ir skatinant glaudesnę bendradarbiavimą, turėtų būti nurodytos kiekvienos valstybės narės kompetentingos įstaigos;
- (21) kad būtų atsižvelgiama į rinkos raidą ir technikos pažangą, Komisija turėtų būti pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį įgaliota priimti šios direktyvos papildymo teisės aktus, kuriuose būtų išsamiai nustatyta, kaip valstybės narės praneša informaciją apie mišrųjų krovinių vežimą. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros²² nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti lygiateisį dalyvavimą su deleguotaisiais aktais susijusiame parengiamajame darbe, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu, kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti suteikta galimybė nuolat dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, atliekančių su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (22) kadangi šios direktyvos tikslų – skatinti krovinius vežti ne automobiliu, o kito aplinką labiau tausojančio transporto keliais ir taip sumažinti Sąjungos transporto sistemos neigiamų išorinių veiksnių poveikį – valstybės narės negali deramai pasiekti pirmiausia dėl mišriojo krovinių vežimo tarpvalstybinio pobūdžio, tarpusavyje susijusių infrastruktūros objektų ir šia direktyva sprendžiamų uždavinių, o tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, todėl, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (23) todėl Direktyva 92/106/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

²² OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 92/106/EEB iš dalies keičiama taip:

(1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų mišriojo krovinių vežimo tipų bendrųjų taisyklių nustatymo“.

(2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

1. Ši direktyva taikoma mišriajam krovinių vežimui.

2. Šioje direktyvoje terminas „mišrusis krovinių vežimas“ reiškia krovinių vežimą, susidedantį iš krovinių vežimo automobilių keliu einančia atkarpa (pirma ir (arba) paskutine) ir iš krovinių vežimo ne automobilių keliu einančia atkarpa, kuria jie vežami geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu:

a) priekaboje arba puspriekabėje, su vilkiku arba be jo, nuimamajame kėbule arba konteineriuose, identifikuojamuose pagal tarptautinius standartus ISO 6346 ir EN 13044 nustatyta tvarka, jei krovinio vienetai perkrauti iš vienos rūšies transporto priemonės į kitos rūšies transporto priemonę, arba

b) kelių transporto priemonėse, kurios ne automobilių keliu einančiomis atkarpomis vežamos geležinkeliais, vidaus vandenų arba jūrų transportu.

Termino „mišrusis krovinių vežimas“ apibrėžtyje neatsižvelgiama į krovinių vežimo ne automobilių keliu einančias atkarpas, kuriomis kroviniai vežami vidaus vandenų arba jūrų transportu ir kurios neturi lygiavertės automobilių kelių alternatyvos arba kurių išvengti neįmanoma, kad kroviniai būtų vežami rentabiliai.

3. Kiekviena 2 dalyje nurodyta automobilių keliu einanti atkarpa Sąjungos teritorijoje negali būti ilgesnė už didesniąją iš šių dviejų atstumų:

a) 150 km, matuojant tiesia linija;

b) 20 proc. atstumo, matuojant tiesia linija, nuo pakrovimo vietos, iš kurios krovinys vežamas pradine atkarpa, iki iškrovimo vietos, į kurią krovinys vežamas paskutine atkarpa, jei atstumas didesnis už a punkte nurodytą atstumą.

Automobilių keliu einančios atkarpos riba taikoma visam kiekvienos automobilių keliu einančios atkarpos ilgiui, įskaitant visus tarpinius krovinio paėmimus ir atvežimus. Ji netaikoma tuščio krovinio vieneto vežimui arba į krovinio paėmimo vietą, arba iš krovinio pristatymo vietos.

Automobilių keliu einančios atkarpos ribą galima viršyti, kai krovinys mišriai vežamas automobilių keliu ir geležinkeliu, jei tam leidimą davė valstybė narė arba valstybės narės, kurių teritorija krovinys vežamas automobilių keliu einančia atkarpa, kad krovinys būtų nuvežtas į geografiškai artimiausią transporto terminalą, kuriame

įdiegtos būtinos krovinių perkrovimo priemonės: perkraunamų krovinių pakrovimo arba iškrovimo įranga, terminalo pajėgumas ir reikiamos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos.

4. Laikoma, kad mišrusis krovinių vežimas vyksta Sąjungoje, jei krovinio vežimas arba vežimo dalis Sąjungoje atitinka 2 ir 3 dalyse nustatytus reikalavimus.“

- (3) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad krovinių vežimas automobilių keliu būtų laikomas mišriojo krovinių vežimo, kuriam taikoma ši direktyva, dalimi tik jei vežėjas gali pateikti aiškius įrodymus, kad toks krovinio vežimas, įskaitant tuščių kroviniui vežti naudotų ir naudotų krovinio vienetų vežimą, automobilių keliu yra mišriojo krovinių vežimo atkarpa.
2. 1 dalyje nurodytuose įrodymuose pateikiama ši informacija apie mišrųjį krovinių vežimą:
 - a) krovinio siuntėjo vardas, pavardė (pavadinimas), adresas, duomenys ryšiams ir parašas;
 - b) mišriojo krovinių vežimo pradžios Sąjungoje vieta ir data;
 - c) krovinio gavėjo vardas, pavardė (pavadinimas), adresas ir duomenys ryšiams;
 - d) mišriojo krovinių vežimo pabaigos Sąjungoje vieta;
 - e) tiesia linija išmatuotas atstumas nuo vietos Sąjungoje, kurioje prasideda mišrusis krovinių vežimas, iki vietos Sąjungoje, kurioje baigiasi mišrusis krovinių vežimas;
 - f) krovinio siuntėjo pasirašytas mišriojo krovinių vežimo maršruto aprašymas, kuriame pateikiami bent šie toliau išvardyti duomenys apie kiekvieną krovinių vežimo Sąjungoje atkarpą, be kita ko, apie kiekvienos rūšies transportą ne automobilių keliu einančią atkarpą:
 - i) atkarpų eilės tvarka (t. y. pradinė atkarpa, ne automobilių keliu einanti atkarpa arba paskutinė atkarpa),
 - ii) krovinio vežėjo vardas, pavardė (pavadinimas), adresas ir duomenys ryšiams;
 - iii) transporto rūšis ir jos eilės vieta vežant krovinį;
 - g) vežamo įvairiarūšio transporto krovinio vieneto identifikavimo duomenys;
 - h) automobilių keliu einančios pradinės atkarpos:
 - i) vieta, kurioje kroviny bus perkrautas vežti ne automobilių keliu einančią atkarpą,
 - ii) tiesia linija išmatuotas automobilių keliu einančios pradinės atkarpos ilgis nuo krovinio išsiuntimo vietos iki pirmojo krovinių perkrovimo terminalo,

- iii) jei krovinys nuvežtas automobilių keliu einančia pradine atkarpa, vežėjo parašas, kuriuo jis patvirtina, kad krovinio vežimas automobilių keliu einančia atkarpa įvykdytas;
 - i) automobilių keliu einančios paskutinės atkarpos:
 - i) vieta, kurioje paimamas ne automobilių keliu einančia atkarpa (geležinkeliu, vidaus vandenų arba jūrų transportu) atvežtas krovinys,
 - ii) tiesia linija išmatuotas automobilių keliu einančios paskutinės atkarpos ilgis nuo krovinio perkrovimo vietos iki vietos Sąjungoje, kurioje baigiasi mišrusis krovinio vežimas;
 - j) ne automobilių keliu einančios atkarpos:
 - i) jei krovinys nuvežtas ne automobilių keliu einančia atkarpa, vežėjo (arba vežėjų, jei krovinys vežtas dviem arba daugiau ne automobilių keliu einančiomis atkarpomis) parašas (-ai), kuriuo jis (-ie) patvirtina, kad krovinio vežimas ne automobilių keliu einančia atkarpa įvykdytas,
 - ii) jei yra, atitinkamų geležinkelio arba uosto įstaigų susijusiuose terminaluose (geležinkelio stotyje arba uoste), esančiuose ne automobilių keliu einančioje atkarpoje, parašai arba antspaudai, kuriais jos patvirtina, kad krovinio vežimas atitinkama ne automobilių keliu einančia atkarpa įvykdytas.
3. Nebūtina pateikti jokių papildomų įrodymų, kad vežėjas vykdo mišrųjį krovinio vežimą, dokumentų.
 4. 1 dalyje išvardyti įrodymai pateikiami arba persiunčiami, jeigu jų paprašo įgaliotasis valstybės narės, kurioje atliekamas patikrinimas, inspektorius. Jei vykdomas tikrinimas kelyje, įrodymai pateikiami per laiką, kurį vyksta tikrinimas. Įrodymai pateikiami tos valstybės narės oficialiąja kalba arba anglų kalba. Per patikrinimą kelyje vairuotojui leidžiama susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku arba bet kuriuo kitu asmeniu ar subjektu, kuris gali jam padėti pateikti 2 dalyje išvardytus įrodymus.
 5. Įrodymu gali būti Tarybos reglamento Nr. 11 6 straipsnyje nustatytus reikalavimus atitinkantis važtos dokumentas arba kitas esamas važtos dokumentas, pavyzdžiui, Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvencijos (CMR) važtos dokumentas arba Vienodųjų tarptautinio krovinio vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIM) važtos dokumentas.
Tokie įrodymai, be kitų, pagal Tarptautinio krovinio vežimo keliais sutarties konvenciją pateikiamas papildomas automobilių keliu vežamo krovinio elektroninis važtaraštis (eCMR), gali būti pateikiami arba siunčiami elektroninėmis priemonėmis struktūrizuotu keičiamu formatu, kuriuo duomenis galima laikyti kompiuteriuose ir jais apdoroti.
 6. Atliekant patikrinimą kelyje krovinio vežimas gali nesutapti su pateiktais įrodymais, visų pirma 2 dalies g punkte nurodytos maršruto informacijos atžvilgiu, jeigu skirtumą galima tinkamai pagrįsti išskirtinėmis nuo vežėjo (-ų) nepriklausančiomis aplinkybėmis, dėl kurių reikėjo keisti mišrųjį krovinio vežimą. Todėl vairuotojui leidžiama susisiekti su centrine administracija, transporto vadybininku arba bet kuriuo

kitu asmeniu ar subjektu, kuris gali pateikti išsamesnį pagrindimą, kodėl pateikti įrodymai skiriasi nuo faktinio krovinių vežimo.

* Reglamentas Nr. 11 dėl diskriminacijos panaikinimo transporto įkainių ir sąlygų atžvilgiu įgyvendinant 1960 m. rugpjūčio 16 d. Europos ekonominės bendrijos steigimo sutarties 79 straipsnio 3 dalį (OL 52, 1960 8 16, p. 1121).“;

(4) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

1. Pirmą kartą *[įrašyti datą – 18 mėnesių po direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę]*, o paskui kas dvejus metus valstybės narės Komisijai pateikia ataskaitas su šia informacija apie jų teritorijose vykdomą mišrųjį krovinių vežimą, kuriam taikomi šios direktyvos reikalavimai:
 - a) nacionalinių ir tarpvalstybinių transporto tinklų jungtys, naudojamos mišriajam krovinių vežimui;
 - b) ekvivalentiniais dvidešimties pėdų konteneriais ir tonkilometrais išreikšta mišriojo krovinių vežimo apimtis, apskaičiuota pagal transporto priemonių rūšis (geležinkeliai, automobilių / vidaus vandenų keliai ir t. t.) ir geografinę aprėptį (nacionalinė ir Sąjungos vidaus);
 - c) mišriajam krovinių vežimui naudojamų terminalų skaičius ir geografinė jų veiklos teritorija ir metinis krovinių perkrovimo skaičius tuose terminaluose;
 - d) visų taikomų ir planuojamų nacionalinių paramos priemonių apžvalga, įskaitant naudojimosi jomis mastą ir jų poveikio vertinimą.
2. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva būtų papildoma aprašant 1 dalyje nurodytos informacijos apie mišrųjį krovinių vežimą turinį ir elementus.
3. Pirmą kartą *[įrašyti datą – 9 mėnesiai po valstybėms narėms nustatyto ataskaitų pateikimo termino]*, o paskui kas dvejus metus, Komisija, remdamasi nacionalinių ataskaitų analize, parengia ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl:
 - a) mišriojo krovinių vežimo ekonominės plėtros atsižvelgiant visų pirma į įvairių rūšių transporto aplinkosauginio veiksmingumo pokyčius;
 - b) šioje srityje įgyvendintos direktyvos ir susijusių Sąjungos teisės aktų poveikio;
 - c) 6 straipsnyje numatytų paramos priemonių veiksmingumo ir naudingumo;
 - d) galimų būsimų priemonių, be kitų, dėl 1 straipsnyje pateiktos mišriojo krovinių vežimo apibrėžties persvarstymo ir 6 straipsnyje numatytų paramos priemonių sąrašo tikslinimo.“

(5) Į 6 straipsnį įrašomos 4, 5, 6, 7 ir 8 dalys:

- „4. Jei to reikia 8 dalyje nurodytam tikslui pasiekti, valstybės narės būtinomis priemonėmis remia investicijas į krovinių perkrovimo terminalus, susijusias su:
- a) tokių mišriajam krovinių vežimui skirtų perkrovimo terminalų statyba ir, jei reikia, jų didinimu;

b) esamų terminalų veikimo našumo didinimu.

Valstybės narės paramos priemonės derina su kaimyninėmis valstybėmis narėmis ir Komisija, kad taikant tokias priemones būtų pirmiausia siekiama užtikrinti optimalų ir reikiamą tinkamų objektų išdėstymą Sąjungoje, visų pirma pagrindiniame ir visuotiniame TEN-T tinkluose, kad terminalas nuo bet kurios vietos Sąjungoje būtų ne daugiau kaip už 150 km.

Valstybės narės užtikrina, kad remiami krovinių perkrovimo objektai vienodomis sąlygomis būtų prijami visiems vežėjams.

Valstybės narės gali nustatyti papildomų sąlygų atitikčiai paramos teikimo kriterijams įrodyti.

5. Valstybės narės gali imtis papildomų priemonių, kad mišrusis krovinių vežimas taptų konkurencingesnis, palyginti su lygiaverčiu alternatyviu krovinių vežimu automobilių keliais.

Tokios priemonės gali būti taikomos visam mišriajam krovinių vežimui arba jo daliai, pavyzdžiui, automobilių arba ne automobilių keliais einančioms atkarpoms, taip pat tokiose atkarpose naudojamoms transporto priemonėms arba, pavyzdžiui, krovinio vienetui arba krovinių perkrovimui.

6. Valstybės narės informuoja Komisiją apie priemones, kurių ėmėsi pagal šį straipsnį, ir pateikia jų specifikacijas.
7. Valstybės narės vertina tokių paramos priemonių poveikį, bent kas ketverius metus persvarsto jų būtinumą ir, jei reikia, jas patikslina.
8. Valstybės narės užtikrina, kad mišriajam krovinių vežimui taikomomis paramos priemonėmis būtų siekiama mažinti automobilių keliais vežamų krovinių kiekį ir skatinama naudoti kitų rūšių, pavyzdžiui, vidaus vandenų ir jūrų, transportą ir taip būtų mažinama oro tarša, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, avarijų skaičius, triukšmas ir spūstys.“;

(6) 7 ir 9 straipsniai išbraukiami.

(7) Įrašomas šis straipsnis:

„9a straipsnis

1. Valstybės narės paskiria vieną arba kelias kompetentingas įstaigas, kurios užtikrintų direktyvos įgyvendinimą ir veiktų kaip pagrindiniai punktai ryšiams direktyvos įgyvendinimo klausimais.
Apie pirmoje pastraipoje nurodytas kompetentingas įstaigas valstybės narės praneša kitoms valstybėms narėms ir Komisijai.
2. Valstybės narės užtikrina, kad kompetentingos nacionalinės įstaigos bendradarbiautų su kitų valstybių narių kompetentingomis įstaigomis. Todėl valstybės narės užtikrina, kad kompetentingos įstaigos teiktų viena kitai šios direktyvos taikymui būtiną informaciją. Informaciją gaunančioji institucija užtikrina tokį pat informacijos slaptumą kaip ir siunčiančioji institucija.

3. Aktualią informaciją apie priemones, priimtas pagal 6 straipsnį, taip pat kitą šios direktyvos taikymui aktualią informaciją valstybės narės skelbia taip, kad būtų lengva ją gauti, ir nemokamai.
4. Komisija skelbia ir, jei reikia, atnaušina 1 dalyje nurodytų kompetentingų įstaigų sąrašą ir 6 straipsnyje nurodytų priemonių sąrašą.“;

(8) Įrašomas šis straipsnis:

„10a straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 5 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [įrašyti datą – šios direktyvos, kuria daromi pakeitimai, įsigaliojimo diena].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 2 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros* nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 5 straipsnio 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik jei per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

* OL L 123, 2016 5 12, p. 1.; “

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo XXXXXX [įrašyti datą – vieni metai po šios direktyvos priėmimo]. Jos nedelsdamos perduoda Komisijai šių priemonių tekstus.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Jos taip pat įtraukia teiginį, kad galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose pateiktos nuorodos į direktyvą, kuri panaikinama šia direktyva, yra laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Nuorodos darymo tvarką ir minėto teiginio formuluotę nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas