



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 15.12.2017 г.
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:

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки

(текст от значение за ЕИП)

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

О БЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

В речта за състоянието на Съюза, произнесена през 2017 г., се съдържа ясно послание: ЕС следва да се превърне в световен лидер в областта на декарбонизацията и с действията си да създава работни места и иновации и да генерира растеж¹. Съгласно действащото Парижко споразумение относно изменението на климата преходът към съвременна и нисковъглеродна икономика трябва да се ускори. На заседанието си през юни 2017 г. Европейският съвет² потвърди ангажимента на ЕС и неговите държави членки да приложат бързо и изцяло Парижкото споразумение, както и да продължат да поемат водещата роля в борбата срещу изменението на климата и да признаят Парижкото споразумение като „основен елемент за модернизацията на Европейската промишленост и икономика“.

Поради факта, че транспортът има основен принос към емисиите на парникови газове и замърсяването на въздуха, постигането на по-голяма устойчивост на този сектор е от основно значение за транспортната политика на ЕС. В Рамковата стратегия за устойчив енергиен съюз от февруари 2015 г. беше посочено, че преходът към енергийноэффективен и декарбонизиран транспортен сектор е от решаващо значение³. Този преход се подкрепя от конкретни мерки, посочени в приетата през юли 2016 г. Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии⁴, чиято цел е i) да се оптимизира ефикасността на транспортната система чрез цифровизация и по-силно популяризиране на мултимодалността, както и ii) да се насърчи използването на алтернативна енергия с ниски емисии за транспорта чрез разгръщането на подходяща инфраструктура за алтернативни горива с цел преминаване към транспортни средства с нулеви емисии. Сега тези мерки се прилагат. В Съобщението „Европа в движение“ от май 2017 г. беше представена програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички⁵, придружена от първи пакет предложения. В момента се предлагат допълнителни мерки, включително преразглеждането на Директивата за екологично чистите превозни средства или изменението на Директивата относно комбинирания транспорт като част от този втори пакет документи „Европа в движение“.

Директива 92/106/ЕИО⁶ („Директивата относно комбиниания транспорт“) е единственият правен инструмент на равнището на Съюза, който директно стимулира преминаването от товарен автомобилен превоз към видове транспорт с ниски емисии, като например превоз по вътрешни водни пътища, морски и железопътен превоз. Целта в нея е да се повиши конкурентоспособността на трансграничния (и по-конкретно на „комбиниания“) транспорт в сравнение с изцяло автомобилния товарен превоз.

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-junker-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 Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки, ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38 — 42.

Регулаторните мерки включват: i) запазване на свободата за предоставяне на трансграничната услуга, т.е. защита на комбинирания транспорт от национални ограничения (разрешителни режими, регулирани тарифи и квоти); ii) поясняване, че ограниченията на пътния каботаж (Регламент (ЕО) № 1072/2009) не се прилагат за отсечките с автомобилен превоз при международния комбиниран транспорт; както и iii) като се добавя позоваване на Директивата за масите и размерите на превозните средства (Директива 53/96/ЕО), допускане на по-тежки товари за превозните средства, използвани при отсечките с автомобилен превоз на интермодалния транспорт, с цел компенсиране на тара теглото на товарната единица, както и използването на 45-футови контейнери.

Мерките за икономическа подкрепа включват предоставяне на определени данъчни стимули по отношение на някои данъци, които се прилагат за пътните превозни средства, участващи в комбиниран транспорт, както и разширяване на определението за транспорт за собствена сметка. Предназначението на тези мерки е частично да се компенсира дисбалансът между комбинирания транспорт и изцяло автомобилния превоз, дължащ се на наличието на отрицателни вторични ефекти, които не са напълно отразени в цената на товарния автомобилен превоз.

Въпреки това, тъй като Директивата е приета през 1992 г., някои от тези условия, като например използването на хартиени транспортни документи и печати като доказателства за допустимост за комбиниран транспорт, както и пазарът на товарни превози претърпяха значителна промяна. Тъй като Директивата е все още актуална за постигането на целите на транспортната политика на ЕС за намаляване на отрицателните вторични ефекти, нейната ефективност и ефикасност могат още да се подобрят, ако бъде преразгледана правилно.

Целта на инициативата е допълнително да се повиши конкурентоспособността на комбинирания транспорт в сравнение с товарния автомобилен превоз на дълги разстояния, като по този начин се ускори преминаването от товарен автомобилен превоз към други видове транспорт. Така следва да се намали делът на вторичните ефекти от товарния превоз. Това ще се постигне чрез:

- поясняване и разширяване на определението за комбиниран транспорт;
- подобряване на мониторинга на допустимостта и условията за прилагане;
- повишаване на ефективността на стимулите; както и
- подобряване на условията за докладване и мониторинг от Директивата .

Инициативата дава принос към Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), тъй като целта ѝ е да се актуализира и опрости Директивата.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в областта на политиката**

Целта на настоящата инициатива е да се подкрепи мултимодалността и да се ускори преминаването от товарен автомобилен превоз към други видове транспорт чрез отстраняване на недостатъците на действащото законодателство (Директива 92/106/ЕИО), и по-специално чрез разширяване на обхвата на тази директива, като бъде използван по-широк набор от евентуални мерки за подкрепа. Това включва подкрепа за инвестиции в инфраструктура за претоварване, с което ще се предоставят допълнителни стимули и ще се намали разликата в

конкурентоспособността между интермодалния транспорт и изцяло автомобилния товарен превоз.

С инициативата се допълват други мерки, насочени към изграждането на Единно европейско транспортно пространство, и се допринася за преминаване към по-устойчиви видове транспорт. Тук се включват Регламент (ЕС) № 913/2010, с който се създават международни коридори за железопътен товарен превоз, Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство, Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) и Регламент (ЕС) № 1315/2013 (TEN-T), с който се установяват насоките на ЕС за развитието на трансевропейската транспортна мрежа.

- **Съгласуваност с други политики на ЕС**

Инициативата е част от усилията на Комисията за създаване на „устойчив енергиен съюз“⁷ с ориентирана към бъдещото политика по въпросите на изменението на климата и от предложенията, свързани с мобилността с ниски емисии. В Съобщението, озаглавено „Европа в движение“⁸, беше очертана стратегията за „социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“. Това съобщение беше подкрепено от серия предложения, като преразглеждането на Директивата за евровинетката (Директива 1999/62/ЕО), преработването на Директива 2004/52/ЕО за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване, преразглеждането на разпоредбите относно достъпа до пазара и условията на труд в сектора на автомобилните превози, както и от по-нататъшни стъпки за поставяне на основите на съвместна, свързана и автоматизирана мобилност.

За по-нататъшното осъществяване на прехода към мобилност с ниски емисии тези мерки сега се допълват от други предложения, като например преразглеждането на Директивата за екологично чистите превозни средства (Директива 2009/33/ЕО) и на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно достъпа до международния пазар на автобусни превози, предложението за нови стандарти за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили за периода след 2020 г., инициативата за насърчаване на разработването на инфраструктура за алтернативни горива и настоящото предложение за изменение на Директивата относно комбинирания транспорт.

Освен помощта за оптимизиране на ефикасността на транспорта чрез предоставяне на пряка подкрепа за мултимодалността предложението ще помогне също и за разгръщането на съвременна и ефикасна транспортна инфраструктура, за която са необходими повече инвестиции, както бе подчертано в Плана за инвестиции за Европа⁹. С предложеното разширяване на мерките за подкрепа, по-специално подкрепата за инвестиции в инфраструктура за терминали за претоварване, инициативата подкрепя инвестициите в необходимите съоръжения за претоварване по мрежата TEN-T.

Предложеното изменение съответства на действащите и предложените нови правила относно условията на каботаж и командироването на работници в сектора на автомобилния превоз. В член 4 от настоящия текст на Директивата относно

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junker-plan_bg.

комбинирания транспорт е включено т.нар. „освобождение на каботаж“, където се предвижда, че всички установени в ЕС превозвачи, които отговарят на условията за достъп до пазара за превоз на товари между държавите членки, имат право да осъществяват транспорта в отсечката с автомобилен превоз от дадена операция при комбиниран транспорт, независимо дали в отсечката с автомобилен превоз се включва пресичане на граница.

Съгласно настоящото определение операциите по комбиниран транспорт трябва да се считат изключително за международни операции. Това се потвърждава от няколко решения на Съда¹⁰ и се подчертава в съображение 16 от Регламент (ЕО) № 1072/2009¹¹. За стимулирането на тези операции международният комбиниран транспорт трябва да бъде сравняван с международния изцяло автомобилен превоз и да се подчинява на същите правила. Повечето заинтересовани страни и оператори считат, че това е основно условие, за да може международният интермодален транспорт да се конкурира на равни начала с международния изцяло автомобилен превоз и поради това то следва да се запази.

Някои заинтересовани страни обаче твърдят, че Директивата относно комбинирания транспорт отваря възможност за евентуално заобикаляне на правилата за каботаж, тъй като е трудно да се докаже аспектът на „международен комбиниран транспорт“ на операцията. За разрешаването на този проблем с новите мерки в предложеното изменение на Директивата относно комбинирания транспорт, в предложеното преразглеждане на правилата за каботаж в Регламент (ЕО) № 1072/2009 и в предложените специфични правила по отношение на определени аспекти на Директива 96/71/ЕО, свързани с командироването на водачи в сектора на автомобилния превоз, както и на Директива 2014/67/ЕС, се въвеждат по-опростени определения и изцяло се приема възможността, предлагана от „революцията в цифровата мобилност“ с цел да се повиши ефикасността на операциите чрез по-доброто използване на предимствата на цифровизацията. Като се позволи на транспортните оператори да използват електронни средства, за да предоставят на органите необходимите данни за доказателство, ще се намали административната тежест и разходите за процедурите за правоприлагане. Това също така ще направи много по-лесно за националните органи ясно да разграничават отсечките с автомобилен превоз при международния комбиниран транспорт от каботажните операции и да предотвратяват евентуални нарушения.

¹⁰ Например в решение по дело C-2/84, Комисия/Италия, Съдът потвърди, че отсечката с автомобилен превоз при комбиниран транспорт е неразделна част от един маршрут при комбиниран транспорт от точката на отпътуване до точката на пристигане и поради това не трябва да бъде считан за вътрешен превоз. „...комбинираният транспорт следва да се счита за една операция от точката на отпътуване до точката на пристигане [...]. Самият факт, че в държавата членка на местоназначение товарът е транспортиран само с автомобилен превоз, не може да премахне предимствата на комбинирания автомобилен/железопътен превоз“.

¹¹ „Настоящият регламент не засяга разпоредбите относно входящия или изходящия автомобилен превоз на товари като етап от маршрут при комбиниран транспорт съгласно Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки. Вътрешните автомобилни превози в рамките на приемащата държава членка, които не са част от операциите по комбиниран транспорт, предвидени в Директива 92/106/ЕИО, попадат в обхвата на определянето за каботажни операции и следва да отговарят съответно на изискванията на настоящия регламент“.

Предложеното разширяване на обхвата на комбинирания транспорт с включване на вътрешните операции ще окаже подкрепа за по-нататъшното развитие на комбинирания транспорт в ЕС. Подобно разширяване няма да окаже въздействие върху обема на каботажните операции, тъй като „освобождаването на каботаж“ няма да се прилага за такива вътрешни операции по комбиниран транспорт. В този случай отсечката с автомобилен превоз при комбиниран транспорт ще се подчинява на правилата за каботаж съгласно изменения Регламент (ЕО) № 1072/2009, като също така ще се прилагат и предложените нови правила относно „командирането на работници“. С това следва да се гарантира, че евентуалният каботаж при вътрешния комбиниран транспорт няма да доведе до нелоялна конкуренция на пазара на ЕС.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за Директива 92/106/ЕИО са член 75 и член 84, параграф 2 от Договора за ЕС.

Правното основание на предложеното изменение е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) (предишен член 71 от ДЕО). Този член предоставя основание за приемане на законодателство на ЕС, което по-конкретно предвижда: а) общи правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка; б) условията, при които превозвачите, които не пребивават в държава членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава; [...] г) други съответни разпоредби.

• Субсидиарност (извън областите на изключителна компетентност)

Целта на изменението на Директивата относно комбинирания транспорт е допълнително да се насърчи преминаването от автомобилните превози към по-екологосъобразни видове транспорт, като по този начин се намалят отрицателните вторични ефекти от транспортната система на ЕС. Тази цел включва разширяване на обхвата от мерки в подкрепа на комбинирания транспорт и опростяване и поясняване на Директивата. Тя не може да бъде постигната в задоволителна степен на равнището на отделна държава членка поради факта, че по-голямата част от товарния комбиниран транспорт се осъществява на трансгранично равнище и разчита на интермодална инфраструктура в няколко държави членки. Необходим е координиран подход за инвестиции в интермодална инфраструктура за претоварване.

Като се има предвид, че почти 20 % от европейския интермодален транспорт е вътрешен (в отделна държава членка) и че понастоящем не се обхваща от Директивата, разширяването на обхвата с включването на вътрешните операции по комбиниран транспорт ще разшири диапазона от мерки за подкрепа, необходими за насърчаване на преминаването към други видове транспорт. В същото време това като цяло ще намали вторичните ефекти, по-специално емисиите на парникови газове и задръстванията, които оказват въздействие извън пределите на националните граници. Задръстванията на регионално или национално равнище засягат пряко всички участници в движението. Емисиите на парникови газове и замърсяването на въздуха имат и европейско измерение.

Освен това общите цели по отношение на мерките за подкрепа, които да бъдат предприети от държавите членки, не позволяват предприетите на национално равнище

специфични мерки в подкрепа на комбинирания транспорт да бъдат с препокриващи се или с различни резултати. По отношение на мерките за подкрепа, отнасящи се конкретно до терминалите, е необходима обща цел за обхвата на терминалите, за да се избегне свръхкапацитет.

- **Пропорционалност**

Предложените мерки спомагат за постигане на целите, поставени в първоначалната директива.

Разширяването на обхвата с цел да се включат националните операции е необходимо, за да се повиши въздействието на Директивата. Определението за комбиниран транспорт и условията за допустимост трябва да бъдат пояснени, за да се гарантира, че Директивата се прилага по по-ефективен начин, по-специално по отношение на ползите от регулаторните и икономическите мерки за подкрепа.

С мерките за подкрепа не се налагат задължителни равнища на икономическа подкрепа, като степента и методологията за предоставянето на такава подкрепа се оставят на компетентността на държавите членки. Разходите за държавите членки, предприятията и гражданите са ограничени в сравнение с потенциалните ползи. По-специално инвестиционната подкрепа за терминалите се очаква да продължи да носи ползи и след разглеждания период.

- **Избор на инструмент**

Тъй като нормативният акт, предмет на изменението, е директива, актът за изменение следва да има същата форма.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Комисията публикува своята оценка на Директива 92/106/ЕИО през 2016 г.¹². През януари 2015 г. беше публикувано също и разширено проучване, озаглавено „Анализ на комбинирания транспорт в ЕС“¹³.

Оценката съдържа заключението, че Директивата продължава да бъде подходящ инструмент за подкрепа на комбиниран транспорт. Установено беше, че без действие на равнището на ЕС пред трансграничните комбинирани транспортни услуги биха възникнали пречки, произтичащи от различните правни системи, което прави тези услуги по-непривлекателни и евентуално неосъществими. В оценката се подчертава, че комбинираният транспорт спомага за намаляване на отрицателните вторични ефекти посредством преминаване към други видове транспорт. Освен това в оценката се посочва, че съществуват „значителни възможности за подобряване на ефективността на Директивата поради факта, че някои от нейните разпоредби са остарели, формулировката ѝ понякога е неактуална и неясна, а обхватът — ограничен.“

¹² Последваща оценка по програмата REFIT на Директива 92/106/ЕИО относно комбинирания транспорт, окончателен доклад, 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>.

Недостатъците са свързани по-конкретно с определението за комбиниран транспорт, ограниченията на данъчните стимули и остарелите разпоредби, отнасящи се до транспортните документи.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Консултациите със заинтересованите страни бяха осъществени съобразно минималните стандарти за провеждане на консултации със заинтересовани страни, определени в Съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM(2002) 704 окончателен).

Консултациите бяха осъществени с цел събиране на обратна информация относно предложените мерки в областта на политиката и вероятния принос на подобни мерки. Със заинтересованите страни бяха проведени консултации по въпроси, които не бяха засегнати в предишните обществени консултации (REFIT). Консултациите предоставиха общ поглед относно начина, по който различните групи заинтересовани страни разглеждат предложените мерки и варианти в областта на политиката, как тези мерки и варианти се очаква да им повлияят, както и как да се определи предпочитаният от заинтересованите страни вариант.

Дейностите по консултациите включваха следното:

- (1) Проведена беше обществена консултация под формата на открита обществена консултация по интернет, продължила 12 седмици. Консултациите бяха проведени от 23 януари 2017 г. до 23 април 2017 г. с помощта на инструмента EUSurvey и страницата за консултации на ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE). Комисията получи 79 попълнени анкети и шест становища от 17 държави членки и от Швейцария, предимно от сектора на транспорта и логистиката: 43 % от стопански асоциации (сред които 13 европейски или международни организации), 36 % от частни предприятия, 11 % от държавни органи, 8 % от неправителствени организации и 2 % от университети.
- (2) От 10 до 31 март 2017 г. с подкрепата на външен консултант беше проведена специална онлайн консултация със заинтересованите страни. Тя беше съсредоточена предимно върху определението и икономическите стимули и беше съобразена с различните групи заинтересовани страни (сектора, държавите членки, социалните партньори и други групи по интереси). Комисията получи 122 попълнени анкети от 12 държави членки и от Швейцария: 44 % от оператори на транспортни услуги или браншови асоциации на оператори, 17 % от ползватели на транспортни услуги или браншови асоциации на ползватели на транспортни услуги, 25 % от национални органи и 14 % от други транспортни асоциации.
- (3) На 30 март 2017 г. беше организирана среща, на която на групите заинтересовани страни, участващи в специалните консултации, се предостави възможност да обменят мнения. 35-те участващи заинтересовани страни представляваха всички видове транспорт, както и морските и речните пристанища, терминалите, собствениците на вагони и сектора на комбинирания транспорт.
- (4) На 10 април 2017 г. беше проведена допълнителна среща, на която бяха представени 14 държави членки.

Обобщение на получената информация и използване на резултатите

Както секторът на транспорта и логистиката (представен от ползвателите на транспорт, операторите и съответните асоциации), така и националните органи посочиха необходимостта от спешно изменение на Директивата относно комбинирания транспорт. Действащото законодателство се счита за неактуално, регулаторната и икономическата подкрепа за операциите по комбиниран транспорт — за неадекватни, а условията за допустимост на операциите се разглеждат като неподходящи за съвременните решения на веригата на доставки и конкурентната позиция на услугите за комбиниран транспорт.

Що се отнася до определението за комбиниран транспорт, по-голямата част от заинтересованите страни посочиха необходимостта от разширяване на обхвата на Директивата, като се включи вътрешният транспорт и операциите с държави извън ЕС, което се очаква да окаже значително положително въздействие върху обема на комбинирания транспорт и околната среда. Евентуалната промяна на ограничението за дължината на отсечката с автомобилен превоз при операциите по комбиниран транспорт събра най-много коментари, често изразяващи противоположни мнения: много заинтересовани страни и национални органи искат да се запазят настоящите ограничения, като евентуално се въведе известна гъвкавост, докато частният сектор подкрепя идеята за премахване на ограниченията за дължината на отсечката с автомобилен превоз.

Въпреки тези различия установеното възможно компромисно решение би могло да включва запазване на настоящото определение и на дължината от 150 km, като се създаде известна гъвкавост чрез запазване на идеята за най-близкия подходящ терминал, ако е дефинирана по-добре. Що се отнася до отсечката с различен от автомобилния превоз, заинтересованите страни не изразиха категорично мнение за промяна на настоящата минимална дължина от 100 km; този праг беше счетен за несъществен за железопътните/автомобилните операции, но за неблагоприятен за комбинираните операции по вътрешни водни пътища.

Някои заинтересовани страни изразиха мнение, че предлаганата по настоящата директива подкрепа по принцип е недостатъчна за насърчаване на операциите по комбиниран транспорт в Съюза. Две от регулаторните мерки за подкрепа обаче бяха счетени за особено ефективни:

- освобождаването от „ограниченията за каботаж“ за отсечките с автомобилен превоз; както и
- дерогацията за 44 тона от ограничението за 40 тона при операции по комбиниран транспорт съгласно Директивата за масите и размерите.

Що се отнася до мерките за икономическа подкрепа, беше изразена принципна подкрепа за разширяване на икономическата подкрепа за всички движения, свързани с комбиниран транспорт, във всяка модална комбинация. Мерките, за които беше счетено, че ще имат най-силно положително въздействие върху обемите комбиниран транспорт, бяха: i) подкрепа за преки инвестиции в терминали за комбиниран транспорт, по възможност придружени от безвъзмездни средства за всяка претоварена товарна единица; ii) стимули за инвестиране в свързани с комбиниран транспорт информационни технологии или за използването на решения като екологично по-чисти камиони; както и iii) намаляване на таксите за достъп за всички операции по комбиниран транспорт, свързани с железопътния превоз. Държавите членки бяха резервирани по въпроса относно задължителните мерки за подкрепа.

Повечето заинтересовани страни одобриха по-ясните условия за доказване на допустимост на операциите по комбиниран транспорт. Те подкрепиха също и въвеждането на система, основана на електронни документи, която би могла да замени остарялата система на хартиени документи и печати. Това беше подкрепено от държавите членки.

Заинтересованите страни по-принцип проявиха сериозен интерес към редовното получаване на информация относно състоянието на операциите по комбиниран транспорт. Те призоваха за редовното събиране и публикуване на данни, свързани с операциите по комбиниран транспорт. Държавите членки също така подкрепиха изготвянето и публикуването на по-подробни доклади. Освен това те предложиха изменената директива да се преразглежда в рамките на определен период от време, като например на всеки 5 години, за да се поддържа актуална.

- **Събиране на данни и използване на експертни становища**

Дефинирането на проблема беше основано предимно на оценката по REFIT¹⁴ и външното проучване¹⁵.

За да се поставят основните за оценката на въздействието, бяха използвани външни изпълнители:

- проучване за събиране на данни, свързани с разходите¹⁶, завършено през март 2017 г.;
- проучване за актуализиране на общия преглед на комбинирания транспорт¹⁷, завършено през март 2017 г.; както и
- проучване, обобщаващо консултациите в подкрепа на оценката на въздействието¹⁸, завършено през юли 2017 г.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е подкрепена от оценка на въздействието, получила положително становище с резерви от страна на **Комитета за регулаторен контрол**. Комитетът отправя предложения, изискващи да се адаптира и поясни следното:

- описанието на контекста и на това как инициативата се вписва в другите достижения на правото на ЕС, както и на другите допълващи усилия за преминаване към други видове транспорт;
- установяването и квалифицирането на недостатъците в инфраструктурата (по-специално терминалите за претоварване), свързани с развитието на комбинирания транспорт;

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ Проучване за състоянието на комбинирания транспорт — „Анализ на комбинирания транспорт в ЕС“, 2014 г., <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017 г.) — Събиране на допълнителни данни относно комбинирания транспорт в ЕС.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017 г.), „Актуализиране на данните за комбинирания транспорт в ЕС“ — окончателен доклад.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017 г.), Консултации и свързаният с тях анализ в рамките на оценката на въздействието за изменението на Директивата относно комбинирания транспорт (92/106/ЕИО).

- обосновката от гледна точка на субсидиарността на включването на вътрешния комбиниран транспорт в обхвата на Директивата; както и
- очакваното въздействие, по-специално основните допускания.

Коментарите са взети под внимание в преразгледаната оценка на въздействието, както е посочено в приложение I на доклада за оценката на въздействието. В отговор на споменатите по-горе проблеми бяха направени следните изменения:

- Обяснения по допълващия характер на прегледа на Директивата относно комбинирания транспорт към други съществуващи инициативи (свързани с насърчаването на мултимодалността и подкрепата за преминаването към други видове транспорт) бяха добавени основно в раздела за контекста на политиката.
- Включени са и допълнителни обяснения относно недостатъците в инфраструктурата и начина, по който засягат обхватните проблеми, към които е насочена настоящата инициатива. Съдържат се и конкретни позовавания, по-специално относно съществуващите ограничения и потребности по отношение на терминалите на железопътната инфраструктура, за да се помогне за количествената оценка на тези недостатъци и необходимите очаквани инвестиции.
- Добавени са допълнителни обяснения относно субсидиарността, по-специално по отношение на включването на вътрешния комбиниран транспорт в определението, но също и относно приемането на мерки за инфраструктурни инвестиции.
- В съответните раздели, по-специално в приложението относно аналитичните модели, се съдържа по-подробно описание на основните допускания във връзка с въздействието, както и описание на вътрешния модел, използван за определянето на това въздействие.

Оценените **варианти на политиката** се състоят от пакети от мерки в областта на политиката, които са насочени към специфичните цели, и по-специално към установените основни причини за проблемите:

- определение за „комбиниран транспорт“, т.е. географски обхват, отсечка с автомобилен превоз, отсечка с различен от автомобилния превоз, товарна единица;
- контрол на допустимостта, т.е. необходимите данни (за контрол), представяне на данните, място на осъществяване на контрола;
- мерки за икономическа подкрепа, т.е. подкрепа на инвестициите и оперативна подкрепа (напр. данъчни облекчения за превозните средства); както и
- административни мерки, т.е. преглед на мерките за подкрепа, събиране на данни, сътрудничество между държавите членки, прозрачност.

Вариантите на политиката бяха основани на повишаването на степента на изясняване, амбицията и очакваното кумулативно въздействие.

Първият вариант на политиката (ВП1) се състои от несъществено изменение на Директивата, насочено към опростяването: определението за комбиниран транспорт е опростено чрез използване на една дължина на отсечката с автомобилен превоз за всички видове. Като доказателства за допустимост се приемат обикновени електронни

документи (напр. в PDF формат), а данъчните стимули за автомобилните превозвачи на товари за отсечката с автомобилен превоз при операцията по комбиниран транспорт са разширени, така че да се отнасят за всички видове комбиниран транспорт (не само за автомобилния/железопътния превоз).

Вторият вариант на политиката (ВП 2) е насочен към опростяване на критериите за допустимост (определението), по-доброто дефиниране на условията за прилагане и разширяването на мерките за икономическа подкрепа. Вариантът е разделен на два подварианта в зависимост от степента на амбиция:

- В подвариант ВП2А обхватът се разширява, така че да се включат вътрешните (на национално равнище) операции по комбиниран транспорт. Съществува общо определение за отсечка с автомобилен превоз, независимо от начина на превоза, различен от автомобилния (150 km или 20 %, в зависимост от това кое от двете е по-голямо). За приемливи се считат само интермодални товарни единици с ISO/ILU идентификация. Установени са нови изисквания относно данните за условията за доказване на допустимост, наред с приемането на електронни данни във формат, позволяващ редактиране. Предложен е и набор от различни варианти за икономическа подкрепа.
- В подвариант ВП2Б, освен мерките, описани във ВП2А, определението за комбиниран транспорт включва известна гъвкавост в частта за отсечката с автомобилен превоз, като на държавите членки се дава възможност да използват „най-близкия подходящ терминал“ като ограничение за дължината. Приемат се товарни единици от всички размери. Сред всички мерки за икономическа подкрепа тези, които са свързани с инвестициите в терминали, стават задължителни.

И накрая, третият вариант на политиката (ВП3) се състои от разширяване на посочените в Директивата мерки относно всички видове интермодален транспорт, независимо от ограниченията за дължина и видовете товарни единици. При този вариант няма никакви изисквания относно данните за доказателствата за допустимост. В този вариант се предвижда също всички възможни мерки за подкрепа да са задължителни.

В оценката за въздействието като предпочитан вариант беше посочен ВП2Б.

Докато при ВП3 биха се постигнали най-големи абсолютни икономически ползи, цената на този вариант за държавите членки, а с това и общата възвръщаемост на инвестициите, го прави по-малко привлекателен от останалите варианти, които имат по-висок процент на възвръщаемост на инвестициите. ВП3 също не е и толкова екологосъобразен, колкото ВП2А и ВП2Б. ВП1 и ВП2А не допринасят за постигане на целта за преминаване към други видове транспорт, формулирана в Бялата книга от 2011 г. за транспорта до 2030 г. Фактът, че с ВП2Б се гарантира постигането на целта за преминаването към други видове транспорт до 2030 г. и се осигурява по-висока възвръщаемост на инвестициите и екологосъобразност в сравнение с ВП3, го прави предпочитан вариант.

МСП — по-специално тези, които извършват транспорта в отсечката с автомобилен превоз при операцията по комбиниран транспорт и малките оператори по вътрешни водни пътища — се ползват от подкрепата по Директивата относно комбинирания транспорт, която им помага да се конкурират с по-евтиния транспорт на дълги

разстояния, и ВП2Б ще е от полза за тях благодарение на увеличаването на обемите комбиниран транспорт. Следва обаче да се отбележи, че въвеждането на електронни структурирани данни за целите на контрола може да донесе със себе си известни първоначални инвестиционни разходи, въпреки че те ще бъдат компенсирани от икономиите, постигнати от използването на електронни данни по цялата верига на доставки.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Измерението по REFIT на настоящото предложение идва от опростяването и актуализирането на определението за комбиниран транспорт, както и от изясняването на условията и способите за правоприлагане (доказателства за допустимост на операцията като операция по комбиниран транспорт).

Определението за комбиниран транспорт се състои от:

- Изясняване и опростяване на определението на отсечката с автомобилен превоз с цел постигане на точност (150 km или 20 % от общата дължина), приложимо в комбинация със всеки вид транспорт.
- Премахване на всякакви ограничения за дължината на отсечката с различен от автомобилния превоз.
- Допълнително уточняване, че ще се вземат под внимание само стандартизирани товарни единици. Това ще улесни проследяването и преброяването на товарните единици, когато се изчисляват обемите комбиниран транспорт, за които са необходими мерки за подкрепа.

Що се отнася до условията за доказване на допустимост, ясното определяне на необходимите доказателства и разрешението за използване на електронни документи ще улеснят потвърждаването на аспекта на „комбиниран транспорт“ на превозите както за органите, извършващи пътните проверки, така и за тези, които отговарят за мерките за подкрепа.

И накрая, опростяването се отнася също и до някои остарели позовавания, като например специалния либерализиран режим, предвиден за „транспорта за собствена сметка“. Както е обяснено в доклада по REFIT, този режим вече не е актуален, нито ефективен, предвид цялостното намаляване на транспорта за собствена сметка при автомобилния товарен превоз.

- **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

В доклада за оценка на въздействието са изброени осем показателя, които следва да се използват при мониторинга на ефективността и ефикасността на предприетите мерки за постигането на основните цели на политиката:

- делът на интермодалния и на комбинирания транспорт;
- заместването на автомобилния превоз;
- постигнатите икономии на външни разходи;
- повишаването на обемите интермодален транспорт за всяко евро от предоставената подкрепа;
- повишаването на товароносимостта на интермодалните товарни единици;
- намаляването на средното разстояние между интермодалните терминали (по вид транспорт);
- възвръщаемостта на инвестициите за икономическа подкрепа на интермодалния транспорт; както и
- сравняването на разходите и развитието на изцяло автомобилен превоз с интермодален транспорт за същото разстояние.

За да се оцени въздействието на законодателния акт, ще бъде необходима подробна оценка, след като се въведат всички промени. В срок от 27 месеца след транспонирането на Директивата Комисията ще направи първата оценка, която ще се повтаря на всеки две години. В предложението са включени специфични изисквания за докладване за държавите членки, свързани с използването на комбинирания транспорт, както и с развитието на инфраструктурата и с прилаганите мерки за подкрепа.

• **Обяснителни документи (за директиви)**

Предвид обхвата на предложението и факта, че то се отнася само до изменение на Директива 92/106/ЕИО, която е изцяло транспонирана от държавите членки, не изглежда обосновано или пропорционално да се изискват обяснителни документи.

• **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Заглавието на Директивата се отнасяше до „...комбиниран транспорт на товари между държавите членки“. Сега заглавието е адаптирано, за да се отрази разширеният обхват, като от формулировката му се премахва „между държавите членки“ с цел да се изтъкне разширяването на определението за „комбиниран транспорт“ с включването на вътрешни (във вътрешността на държава членка) операции, както е предвидено в изменен член 1.

Член 1

Член 1 урежда обхвата на Директивата и определението за „комбиниран транспорт“. Поради двусмислието, липсата на яснота на това определение и ограничения му обхват член 1 от Директивата е заменен с адаптирано и по-ясно определение за „комбиниран транспорт“. Новото определение, представено в този нов член 1, включва следното:

- В параграф 4 се разширява обхватът на приложението на понятието „комбиниран транспорт“ с всички операции в Съюза, включително вътрешните операции по комбиниран транспорт.
- В параграф 3 се изяснява и допълнително се уточнява, че максималната дължина на отсечката с автомобилен превоз е 150 km или 20 % от общата дължина, независимо от вида на транспорта в отсечката с различен от автомобилния превоз (железопътен, по вътрешни водни пътища или морски), като едновременно с това се гарантира, че се дава възможност за гъвкавост в зависимост от конкретните географски или оперативни ограничения в държавите членки.
- В параграф 2 се премахва ограничението относно отсечката с различен от автомобилния превоз, за да може в обхвата на Директивата да се включи важният комбиниран транспорт с превоз по вътрешни водни пътища.
- В параграф 2 допълнително се уточняват товарните единици, които се допускат (т.е. стандартизираните по ISO/CEN) при операции по комбиниран транспорт.

Член 3

В член 3 беше включено позоваване на транспортен документ, който може да се използва както доказателство за допустимост (препратка към член 6 от Регламент № 11 на Съвета от 27 юни 1960 г.), и се предвиди да се добави допълнително изискване за информация, по-специално поставянето на печат за потвърждаване или удостоверяване на етапи от операцията. Тъй като тези условия бяха сметени за неясни, а печатите вече не се използват в много предприятия, член 3 е заменен с по-точни изисквания относно условията и видовете доказателства, които да се използват като доказателства за допустимост при комбиниран транспорт, за нуждите на извършваните пътни проверки в държавите членки в рамките на отсечката с автомобилен превоз при транспортната операция.

- В параграф 1 се определя условието автомобилният превоз да се счита за част от операция по комбиниран транспорт.
- В параграф 2 се изброяват и описват подробно данните, които трябва да се предоставят като доказателство.
- В параграф 3 се посочва, че не се изискват допълнителни документи за доказване на операция по комбиниран транспорт.
- В член 4 се уреждат условията по представянето на доказателства, включително за целите на пътните проверки.
- В параграф 5 се описва допустимият формат на данните за доказателство, които трябва да се представят, както и възможността за използване на електронни средства със структуриран формат, позволяващ редактиране.
- Параграф 6 се състои от защитни клаузи за операторите в случай на несъответствие между действителните операции и предоставената в доказателствата информация, когато несъответствията се дължат на изключителни обстоятелства.

Член 5

Член 5 включва задълженията на Комисията за докладване (със съдействието на държавите членки), но не съдържа никакви систематични задължения за събиране на

съответните данни в подкрепа на тези задължения. Сега се предлага да се изменят условията за докладване и необходимите задължения, с които се гарантира правилното прилагане на Директивата.

- В параграф 1 се въвежда задължението за държавите членки в срок от 18 месеца след датата за транспонирането на Директивата да докладват на Комисията данните относно пазара на комбинирания транспорт на своя територия, включително относно съответната инфраструктура и приетите национални мерки за подкрепа. В него също така се посочва възможността Комисията да приема, посредством делегирани актове, мерки за оказване на помощ на държавите членки при изпълнение на задължението им чрез допълнително детайлизиране на съдържанието на информацията, която трябва да се докладва.
- В параграф 2 се посочва, че въз основа на тези национални доклади Комисията оценява прилагането на Директивата, включително нейната ефективност и ефикасност, като също така може да предвижда допълнителни мерки.
- В параграф 3 се указва, че предоставянето на информация и докладването от страна на държавите членки има периодичен характер и се осъществява на всеки две години.

Член 6

В член 6 бяха включени условията за икономическа подкрепа, прилагани за комбинирания транспорт. Добавени са пет нови параграфа, за да се разшири обхватът на тези мерки за подкрепа:

- В параграф 4 се въвеждат задължителни мерки за подкрепа с цел насърчаване на нови инвестиции от държавите членки в инфраструктура и съоръжения за комбиниран транспорт и се поставя акцент върху основните приоритети, по-специално гъстотата на разполагане на терминалите за претоварване. В него се включват и условията за координиране между държавите членки и Комисията с цел предотвратяване на евентуалното препокриване на инвестициите в инфраструктурата за претоварване, което би могло да доведе до свръхкапацитет на терминалите, по-конкретно по коридорите на TEN-T.
- В параграф 5 се уреждат допълнителните мерки за подкрепа, които държавите членки могат да приемат в допълнение към съществуващите, за да намалят цената на операцията по комбиниран транспорт и да я направят по-конкурентна в сравнение с еквивалентната само автомобилна операция. Такива мерки от незадължителен характер могат да се предприемат за всяка част от операцията по комбиниран транспорт (всяка отсечка, превозното средство, използвано във всяка отсечка, товарната единица или операцията по претоварване).
- В параграф 6 се изисква държавите членки да докладват на Комисията приетите мерки за подкрепа.
- В параграф 7 се урежда редовният преглед на приетите мерки, за да се гарантира тяхната ефективност.
- В параграф 8 се съдържа общата цел, която следва да се постигне с мерките за подкрепа.

Член 7 и член 9

Членове 7 и 9 съдържат конкретни разпоредби, отнасящи се до транспорта за собствена сметка и имащи за цел неговото улесняване. Членове 7 и 9 се заличават. Съгласно оценката по REFIT значението на транспорта за собствена сметка при автомобилните превози е намаляло значително от 30 % през 1986 г. на 15 % през 2012 г., а за заинтересованите страни ползата от превоза на конкретни стоки за собствена сметка е намаляла.

В контекста на настоящата директива предвид опростяването в предложеното ново определение за комбиниран транспорт и пояснението относно доказателствата за операциите по комбиниран транспорт вече не е уместно да се прави разлика между комбиниран транспорт за чужда сметка или срещу възнаграждение и комбиниран транспорт за собствена сметка. Освен ако е посочено друго, правата и задълженията по Директивата са еднакви и за двата вида транспорт.

Член 9а

Този член се добавя, за да се гарантира, че се осигурява прозрачност за всички заинтересовани страни, които участват в операции по комбиниран транспорт, по отношение на изпълнението на Директивата, и по-специално относно наличните мерки за подкрепа и условията за тяхното прилагане.

За тази цел ще се създаде мрежа от компетентни органи с цел насърчаване на сътрудничеството между държавите членки чрез обмен на съответната информация и най-добри практики, по-специално относно мерките за подкрепа, както и чрез предоставяне на списък на основните звена за контакт за заинтересованите страни. Освен това в параграф 4 се посочва, че Комисията ще разполага със списъка на компетентните органи и съответните мерки, приети от държавите членки.

Член 10а

Този член се добавя с цел уреждане на процедурата за упражняване на делегирани правомощия от страна на Комисията.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²⁰,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Отрицателното въздействие на транспорта, свързано със замърсяването на въздуха, емисиите на парникови газове, злополуките, шума и задръстванията, продължава да създава проблеми за икономиката, здравето и благосъстоянието на европейските граждани. Въпреки факта, че автомобилният превоз има основен принос за тези отрицателни последици, се предвижда товарният автомобилен превоз да се увеличи с 60 % до 2050 г.
- (2) Намаляването на отрицателното въздействие на дейностите в областта на транспорта остава една от основните цели на транспортната политика на Съюза. Директива 92/106/ЕИО на Съвета²¹, с която се установяват мерки за насърчаване на развитието на комбинирания транспорт, е единственият законодателен акт на Съюза, който директно стимулира преминаването от товарен автомобилен превоз към видове транспорт с ниски емисии, като например превоз по вътрешни водни пътища, морски и железопътен превоз.
- (3) Целта до 2030 г. 30 % от товарните автомобилни превози на разстояние над 300 km да се поемат от други видове транспорт, като например железопътен или воден, а до 2050 г. — над 50 %, за да се оптимизират показателите на

¹⁹ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

²⁰ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

²¹ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

мултимодалните логистични вериги, включително чрез по-широко използване на по-енергийноефективни видове транспорт, се осъществява с по-бавни от предвидените темпове и според настоящите прогнози няма да бъде постигната.

- (4) Директива 92/106/ЕИО допринесе за разработване на политиката на Съюза относно комбинирания транспорт и спомогна превозът на значително количество товари да не се извършва по автомобилните пътища. Недостатъците при прилагането на тази директива, по-конкретно неясната формулировка и неактуалните разпоредби, както и ограниченият обхват на съдържащите се в нея мерки за подкрепа, значително намалиха нейното въздействие.
- (5) Директива 92/106/ЕИО следва да се опрости и прилагането ѝ да се подобри, като се преразгледат икономическите стимули за комбинирания транспорт с цел да се насърчи пренасочването на товарите от автомобилния превоз към видове транспорт, които са по-екологосъобразни, по-безопасни, по-енергийноефективни и предизвикващи по-малко задръствания.
- (6) Обемът на вътрешните интермодални операции представлява 19,3 % от целия интермодален транспорт в Съюза. В момента при тези операции не се ползват мерките за подкрепа, предвидени в Директива 92/106/ЕИО, поради ограничения обхват на определението за комбиниран транспорт. Въпреки това отрицателните последици от вътрешните автомобилни операции, и по-конкретно емисиите на парникови газове и задръстванията, оказват въздействие отвъд пределите на националните граници. Поради това е необходимо да се разшири обхватът на Директива 92/106/ЕИО, като се включат вътрешните (в рамките на държавите членки) операции по комбиниран транспорт с цел да се насърчи по-нататъшното развитие на комбинирания транспорт в Съюза, което да доведе до заместването на повече автомобилни превози с железопътни превози, превози по вътрешни водни пътища и морски превози на къси разстояния.
- (7) Операцията по комбиниран транспорт следва да се разглежда като една отделна транспортна операция, която е в пряка конкуренция с едномодална транспортна операция от точката на отпътуване до крайното местоназначение. Регулаторните условия следва да гарантират еквивалентност между международния комбиниран транспорт и международния едномодален транспорт и съответно между вътрешния комбиниран транспорт и вътрешния едномодален транспорт.
- (8) В настоящото определение за комбиниран транспорт се включват различни ограничения за дължината на отсечките с автомобилен превоз при операцията по комбиниран транспорт според вида на превоза в отсечката с различен от автомобилния превоз, а за железопътния превоз не се посочва фиксирано ограничение за дължината, като вместо това се използва понятието „най-близкият подходящ терминал“ с цел да се осигури известна гъвкавост, за да се отчетат специфичните ситуации. Това определение създаде много затруднения при прилагането му поради различното тълкуване и специфичните трудности, свързани с установяването на условията за прилагане. Ще е от полза тези неясноти да бъдат отстранени, като едновременно с това също така се гарантира, че се запазват някои от мерките за гъвкавост.
- (9) В настоящото определение за комбиниран транспорт с минималната дължина от 100 km за отсечката с различен от автомобилния превоз при една операция по комбиниран транспорт се гарантира, че се обхващат повечето от операциите по комбиниран транспорт. Отсечките с железопътен превоз и морски превоз на къси разстояния се осъществяват на дълги дистанции, за да са конкурентни на

изцяло автомобилния превоз. Това изискване за минимална дължина осигурява също така изключването от обхвата на специфични операции, като например фериботните превози на къси разстояния или морския превоз на дълги разстояния, които в противен случай биха се включвали. Въпреки това с подобни ограничения редица операции по вътрешните водни пътища около пристанищата и във и около агломерациите, които допринасят съществено за намаляване на натовареността на пътните мрежи в морските пристанища и по пътищата в непосредствена близост до тях, както и за намаляване на екологичните последици в агломерациите, не са взети под внимание за целите на операциите по комбиниран транспорт. Поради това би било удачно това изискване за минимална дължина да се премахне, като едновременно с това се запази изключването на определени операции, като тези, които включват морски превоз на дълги разстояния или фериботен превоз на къси разстояния.

- (10) Ограничението за минимален размер на товарните единици, което понастоящем се посочва в определението на комбинирания транспорт, би могло да възпрепятства бъдещото разработване на иновативни интермодални решения за градски транспорт. Противно на това, с възможността за определяне на товарните единици посредством съществуващите стандарти би могла да се ускори свързаната с тях товаро-разтоварна работа на терминалите и да се улесни потокът операции по комбиниран транспорт, за да се осигури по-лесната обработка на определени товарни единици и да се гарантира тяхната пригодност за бъдещо развитие.
- (11) Остарялото използване на печати, с които се доказва, че е извършена операция по комбиниран транспорт, пречи на ефективното прилагане или на проверката на допустимостта на мерките, предвидени в Директива 92/106/ЕИО. Следва да се изяснят необходимите доказателства за това, че се извършва операция по комбиниран транспорт, както и начините, по които се представят тези доказателства. Използването и предаването на електронна транспортна информация, която следва да опрости представянето на необходимите доказателства и тяхната обработка от съответните органи, следва да бъдат насърчавани. Използваният формат следва да е надежден и достоверен. В регулаторната рамка и инициативите за опростяване на административните процедури, както и в аспектите, свързани с цифровизацията на транспорта, следва да се отчитат постиженията на равнището на Съюза.
- (12) Обхватът на настоящите мерки за икономическа подкрепа, определени в Директива 92/106/ЕИО, е много ограничен и се състои от данъчни мерки (по-конкретно възстановяване или намаляване на данъците), които се отнасят само до комбинираните железопътни/автомобилни транспортни операции. Тези мерки следва да се разширят, като се включват операциите по комбиниран транспорт, обхващащи превоза по вътрешни водни пътища и морския превоз. Също така следва да се подкрепят и други подходящи видове мерки, като например мерки за подкрепа на инфраструктурните инвестиции или различни мерки за икономическа подкрепа.
- (13) Основният недостатък в инфраструктурата, възпрепятстващ пренасочването на товарните автомобилни превози към други видове транспорт, е на равнище терминал за претоварване. Настоящото разпределение и покритие на терминалите за претоварване в Съюза, поне по основната и широкообхватната мрежа TEN-T, все още е недостатъчно, още повече капацитетът на съществуващите терминали за претоварване достига своя предел и ще трябва да

се повиши, за да се справи с нарастването на товарните превози като цяло. Инвестирането в капацитета на терминалите за претоварване може да намали общите разходи за претоварване и това да доведе до преминаване от един вид транспорт към друг, както е видно в някои държави членки. Поради това в сътрудничество със съседните държави членки и с Комисията държавите членки следва да гарантират, че се изграждат или предоставят на операторите в транспорта повече терминали за претоварване за комбиниран транспорт и с по-голям капацитет. Това следва да стимулира използването на алтернативите за товарен превоз и да увеличи преминаването към други видове транспорт, правейки по този начин операциите по комбиниран транспорт по-конкурентоспособни от автомобилния превоз, взет самостоятелно. Увеличеният обхват и капацитет на терминалите за претоварване следва да бъде установен най-малкото по съществуващите основни и широкообхватни мрежи TEN-T. Следва да има средно поне един терминал за претоварване за комбиниран транспорт, разположен на не по-вече от 150 km от всяка точка, от която се изпращат товари в Съюза.

- (14) Държавите членки следва да прилагат допълнителни мерки за икономическа подкрепа освен съществуващите, насочени към различните отсечки на операцията по комбиниран транспорт, за да намалят товарните автомобилни превози и да насърчат използването на други видове транспорт, като например железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища и морски превоз, намалявайки по този начин замърсяването на въздуха, емисиите на парникови газове, пътнотранспортните произшествия, шума и задръстванията. Тези мерки могат да включват намаляването на определени данъци или транспортни такси, предоставянето на безвъзмездни средства за ефективното използване на интермодални товарни единици в операциите по комбиниран транспорт или частичното възстановяване на разходите за претоварване.
- (15) Мерките за подкрепа на операциите по комбиниран транспорт следва да се прилагат в съответствие с правилата за държавна помощ, съдържащи се в Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).
- (16) Мерките за подкрепа следва да се координират между държавите членки и Комисията, когато е необходимо.
- (17) Мерките за подкрепа следва също редовно да се преразглеждат от държавите членки, за да се гарантира тяхната ефективност и ефикасност.
- (18) За целите на настоящата директива не следва да се прави разграничение между комбиниран транспорт за чужда сметка или срещу възнаграждение и комбиниран транспорт за собствена сметка.
- (19) За справяне с увеличаването на транспорта в Съюза, и по-специално на пазара на комбиниран транспорт, държавите членки следва да събират съответните данни и информация и редовно да ги докладват на Комисията, а тя от своя страна следва да представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно прилагането на настоящата директива на всеки четири години.
- (20) Прозрачността е важна за всички заинтересовани страни, участващи в операции по комбиниран транспорт, по-конкретно за тези, които са засегнати от настоящата директива. За да се окаже подкрепа за постигането на прозрачност и да се насърчи по-нататъшното сътрудничество, във всяка държава членка следва да се определят компетентни органи.

- (21) За да се отчетат развитието на пазара и техническият напредък, правото да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията с оглед на допълването на настоящата директива с подробности относно информацията за операциите по комбиниран транспорт, която трябва да се докладва от държавите членки. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат извършени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.²². По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти следва системно да получават достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (22) Тъй като целите на настоящата директива за допълнително насърчаване на заместването на автомобилния превоз с по-екологосъобразни видове транспорт, а оттам за намаляване на отрицателните вторични ефекти от транспортната система в Съюза, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а могат по-скоро да се постигнат на равнището на Съюза поради основно трансграничния характер както на товарния комбиниран транспорт и взаимосвързана инфраструктура, така и на проблемите, за чието разрешаване е предназначена настоящата директива, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (23) Поради това Директива 92/106/ЕИО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 92/106/ЕИО се изменя, както следва:

- (1) заглавието се заменя със следното:

„Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари“;

- (2) член 1 се заменя със следното:

„Член 1

1. Настоящата директива се прилага за операции по комбиниран транспорт.

²² ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

2. За целите на настоящата директива „комбиниран транспорт“ е превоз на товари посредством транспортна операция, която се състои от начална или крайна отсечка с автомобилен превоз по маршрута или и от двете, както и от отсечка с различен от автомобилния превоз по маршрута, в която се използва железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища или морски превоз:

а) в ремарке или полуремарке, със или без влекач, сменяема каросерия или контейнер, определени в съответствие с режима за идентифициране, установен съгласно международните стандарти ISO6346 и EN13044, когато товарната единица се претоварва между различните видове транспорт; или

б) чрез пътно превозно средство, което за отсечката с различен от автомобилния превоз от маршрута се пренася с железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища или морски превоз.

Отсечките с различен от автомобилния превоз, в които се използва превоз по вътрешни водни пътища или морски превоз и за които няма равностойна алтернатива с автомобилен превоз или които са неизбежни при жизнеспособна в търговско отношение транспортна операция, не се вземат под внимание за целите на операциите по комбиниран транспорт.

3. Всяка отсечка с автомобилен превоз, посочена в параграф 2, не надвишава по-голямата от следните дължини на територията на Съюза:

а) 150 km по права линия;

б) 20 % от разстоянието по права линия между пункта за натоварване за началната отсечка и пункта за разтоварване за крайната отсечка, когато това надвишава дължината, посочена в буква а).

Това ограничение на дължината на отсечката с автомобилен превоз се прилага за общата дължина на всяка отсечка с автомобилен превоз, включително всички междинни вземания и доставки на товари. То не се прилага за превоза на празна товарна единица или към пункта за вземане на товарите, или от пункта за доставка на товарите.

Ограничението на дължината на отсечката с автомобилен превоз може да бъде надвишено при операции по комбиниран автомобилен/железопътен транспорт, когато е разрешено от държавата членка или държавите членки, на чиято територия се намира отсечката с автомобилен превоз, за да се достигне до най-близкия в географско отношение транспортен терминал, който разполага с необходимата оперативна възможност за претоварване с оглед на натоварване или разтоварване в смисъл на оборудване, капацитет на терминала и подходящи товарни железопътни услуги.

4. Дадена операция по комбиниран транспорт се счита, че се осъществява в Съюза, когато операцията или част от нея, която се извършва в Съюза, отговаря на изискванията по параграфи 2 и 3.“ ;

(3) член 3 се заменя със следното:

„Член 3

1. Държавите членки гарантират, че автомобилният превоз се счита за част от операция по комбиниран транспорт, която попада в обхвата на настоящата директива, само ако превозвачът може да представи ясни доказателства, че този автомобилен превоз се извършва в отсечката с автомобилен превоз при операция по комбиниран транспорт, включително транспортът на празни товарни единици преди и след превоза на товарите.
2. Доказателствата по параграф 1 съдържат следните данни за всяка операция по комбиниран транспорт:
 - а) името, адреса, данните за контакт и подписа на изпращача;
 - б) мястото и датата, на които в Съюза започва операцията по комбиниран транспорт;
 - в) името, адреса и данните за контакт на получателя;
 - г) мястото, където в Съюза завършва операцията по комбиниран транспорт;
 - д) разстоянието по права линия между мястото, където в Съюза започва операцията по комбиниран транспорт, и мястото, където завършва операцията по комбиниран транспорт;
 - е) подписано от изпращача описание на маршрута на операцията по комбиниран транспорт, включително най-малко следните данни за всяка отсечка, в т.ч. за всеки вид транспорт, включен в отсечката с различен от автомобилния превоз на операцията в рамките на Съюза:
 - i) последователност на отсечките (т.е. първа отсечка, отсечка с различен от автомобилния превоз или крайна отсечка),
 - ii) името, адреса и данните за контакт на превозвача,
 - iii) вида транспорт и неговата последователност по време на операцията;
 - ж) идентифициране на транспортираната интермодална товарна единица;
 - з) за началната отсечка с автомобилен превоз:
 - i) мястото на претоварване за отсечката с различен от автомобилния превоз,
 - ii) дължината по права линия на началната отсечка с автомобилен превоз между мястото на изпращане и първия терминал за претоварване,
 - iii) ако началната отсечка с автомобилен превоз е измината — подпис на превозвача, потвърждаващ, че транспортната операция от отсечката с автомобилен превоз е била осъществена;
 - и) за крайната отсечка с автомобилен превоз:
 - i) мястото, откъдето са взети [претоварени] товарите от отсечката с различен от автомобилния превоз (железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища или морски превоз),

- ii) дължината по права линия на крайната отсечка с автомобилен превоз между мястото на претоварване и мястото, където завършва операцията по комбиниран транспорт в Съюза;
 - й) за отсечката с различен от автомобилния превоз:
 - i) ако отсечката с различен от автомобилния превоз е измината — подпис на превозвача (или превозвачите в случай на две или повече транспортни операции по отсечката с различен от автомобилния превоз), потвърждаващ, че транспортната операция от отсечката с различен от автомобилния превоз е била осъществена,
 - ii) когато е възможно, подпис или печат на съответните железопътни или пристанищни органи във въпросните терминали (железопътна гара или пристанище) по отсечката с различен от автомобилния превоз, потвърждаващ, че съответната част от тази отсечка е била измината.
3. Не се изискват допълнителни документи, за да се докаже, че превозвачът осъществява операция по комбиниран транспорт.
4. Доказателствата по параграф 1 се представят или изпращат при поискване от оправомощения инспектор на държавата членка, в която се извършва проверката. В случай на пътни проверки доказателствата се представят по време на извършването на проверката. Доказателствата са на официалния език на тази държава членка или на английски език. По време на пътна проверка на водача на превозното средство се дава възможност да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност или всяко друго лице или субект, които могат да му съдействат за предоставяне на доказателствата по параграф 2.
5. Доказателствата могат да бъдат транспортен документ, който отговаря на изискванията, посочени в член 6 от Регламент № 11 на Съвета, или други налични транспортни документи, като например транспортен документ по Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (CMR) или транспортен документ по Единните правила за договора за международен железопътен превоз на товари (CIM).
- Тези доказателства могат да бъдат представени или изпратени по електронен път, като се използва структуриран формат, позволяващ редактиране, който може да се използва направо за съхраняване и компютърна обработка, включително като допълнение към електронната товарителница съгласно Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки (eCMR) за отсечката с автомобилен превоз.
6. За целите на пътните проверки се разрешава несъответствие на транспортната операция спрямо представените доказателства, по-конкретно по отношение на информацията за маршрута по параграф 2, буква ж), ако е надлежно обоснована, в случай на изключителни обстоятелства, които са извън контрола на превозвача(ите), довели до промени в операцията по комбиниран транспорт. За тази цел на водача на превозното средство се дава възможност да се свърже с централното управление, ръководителя на транспортната дейност или всяко

друго лице или субект, които могат да предоставят допълнителна обосновка относно несъответствието между представените доказателства и действителната операция.

* Регламент № 11 относно премахване на дискриминацията при определяне на транспортните тарифи и условия в изпълнение на член 79, параграф 3 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност, ОВ 52, 16.8.1960 г., стр. 1121.“;

(4) член 5 се заменя със следното:

„Член 5

1. До [xx/xx/xxxx - 18 месеца след транспонирането на Директивата] за първи път, а след това на всеки две години държавите членки представят на Комисията доклад, в който се предоставя следната информация, свързана с операциите по комбиниран транспорт, които попадат в обхвата на настоящата директива, извършени на тяхната територия:

а) национални и трансгранични връзки на транспортната мрежа, използвани при операции по комбиниран транспорт;

б) обем, изразен в двадесетфутлови еквивалентни единици (TEU) и в тонкилометри на операциите по комбиниран транспорт по вид операция (железопътна, автомобилна/по вътрешни водни пътища и др.) и по географски обхват (на националната територия и в рамките на Съюза);

в) брой и географски обхват на терминалите, обслужващи операции по комбиниран транспорт, и годишен брой претоварвания, извършени в тях;

г) общ преглед на всички използвани и предвидени национални мерки за подкрепа, включително съответното им изпълнение и оценка на тяхното въздействие.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10а за допълване на настоящата директива, в които се описва съдържанието и се дават детайли за информацията относно операциите по комбиниран транспорт, посочена в параграф 1.

3. До [xx/xx/xxx — 9 месеца след срока за представяне на докладите от държавите членки] за първи път, а след това на всеки две години въз основа на анализ на националните доклади Комисията изготвя и представя доклад на Европейския парламент и Съвета относно:

а) икономическото развитие на комбинирания транспорт, по-конкретно от гледна точка на изменението на екологичните параметри на различните видове транспорт;

б) резултатите от изпълнението на Директивата и свързаните делегирани актове на Съюза в тази област;

в) ефективността и ефикасността на мерките за подкрепа, предвидени в член 6;

г) евентуалните допълнителни мерки, включително преразглеждане на определението за комбиниран транспорт, посочено в член 1, и адаптиране на списъка на мерките, предвидени в член 6.“;

(5) в член 6 се добавят следните параграфи 4, 5, 6, 7 и 8:

„4. Когато е необходимо за постигане на целта, посочена в параграф 8, държавите членки предприемат необходимите мерки за подкрепа на инвестициите в терминалите за претоварване по отношение на:

а) изграждането, а когато е необходимо, разширяването на тези терминали за претоварване за комбинирания транспорт;

б) повишаването на оперативната ефективност на съществуващите терминали.

Държавите членки се координират със съседните държави членки и с Комисията и гарантират, че при прилагането на тези мерки се дава приоритет на осигуряването на балансирано и задоволително географско разпределение на подходящи съоръжения в Съюза, и по-конкретно по основните и широкообхватните мрежи TEN-T, което да позволява всяко място в Съюза да е на отстояние от не повече от 150 km от такъв терминал.

Държавите членки гарантират, че подкрепените съоръжения за претоварване са достъпни за всички оператори без дискриминация.

Държавите членки могат да създават допълнителни условия за допустимост по отношение на подкрепата.

5. Държавите членки могат да предприемат допълнителни мерки, за да подобрят конкурентоспособността на операциите по комбиниран транспорт в сравнение с еквивалентните алтернативни автомобилни транспортни операции.

Тези мерки могат да са насочени към всяка една операция по комбиниран транспорт или част от нея, като операцията в отсечка с автомобилен превоз или отсечка с различен от автомобилния превоз, включително превозното средство, използвано в тази отсечка, или като товарната единица или операциите по претоварване.

6. Държавите членки докладват на Комисията за предприетите мерки съгласно настоящия член и техните параметри.

7. Държавите членки извършват оценка на въздействието на тези мерки за подкрепа, повторно оценяват своите потребности най-малко на всеки четири години и адаптират мерките, когато е необходимо.

8. Държавите членки гарантират, че мерките за подкрепа, предназначени за операции по комбиниран транспорт, имат за цел да се намалят товарните автомобилни превози и да се насърчи използването на други видове транспорт, като например железопътен превоз, превоз по вътрешни водни пътища и морски превоз, намалявайки по този начин замърсяването на въздуха, емисиите на парникови газове, пътнотранспортните произшествия, шума и задръстванията.“;

(6) членове 7 и 9 се заличават;

(7) вмъква се следният член:

„Член 9а

1. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, които да гарантират изпълнението на настоящата директива и да действат като основно звено за контакт във връзка с нейното прилагане.

Държавите членки уведомяват останалите държавите членки и Комисията за компетентните органи, посочени в първа алинея.

2. Държавите членки гарантират, че националните компетентни органи си сътрудничат с компетентните органи от останалите държави членки. За тази цел държавите членки гарантират, че компетентните органи взаимно си предоставят необходимата информация за прилагането на настоящата директива. По отношение на обменяната информация получаващият орган гарантира същата степен на поверителност, каквато е тази при предоставящия орган.
3. За целите на прилагането на настоящата директива държавите членки публикуват по леснодостъпен начин и безплатно необходимата информация относно приетите мерки съгласно член 6, както и друга съответна информация.
4. Комисията публикува и актуализира, когато е необходимо, списъка на компетентните органи, посочени в параграф 1, както и списък на мерките по параграф 6.“;

- 8) вмъква се следният член:

„Член 10а

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 2, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [дата на влизане в сила на настоящата директива (за изменение)].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество*.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива най-късно до XXXXXXX [една година след приемане на Директивата]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване и формулировката на уточнението се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател