

Brusel 21. listopadu 2018
(OR. en)

13871/1/18
REV 1

Interinstitucionální spis:
2017/0290(COD)

TRANS 503
CODEC 1882

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. dok. Komise:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Text s významem pro EHP) – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 10. listopadu 2017 přijala Komise výše uvedený návrh, který je součástí balíčku „Evropa v pohybu“ zaměřeného na mobilitu, jako jednu z iniciativ Komise v oblasti nízkoemisní mobility. Tento návrh představuje přezkum směrnice 92/106/EHS¹ (směrnice o kombinované přepravě), jediného právního nástroje na úrovni Unie, který přímo motivuje k přechodu od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy s nižšími emisemi, jako je vnitrozemská vodní doprava, námořní doprava a železniční doprava.

¹ Směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38–42.

II. OBSAH NÁVRHU

2. Hlavním cílem tohoto návrhu je dále zvýšit konkurenceschopnost kombinované přepravy v porovnání s dálkovou silniční nákladní dopravou, a podpořit tak přechod od silniční nákladní dopravy k jiným druhům dopravy.
3. Návrh má tohoto cíle dosáhnout:
 - rozšířením oblasti působnosti stávající směrnice 92/106/EHS tak, aby se vztahovala na vnitrostátní intermodální operace;
 - zjednodušením definice operace kombinované přepravy a doplněním flexibility u délky silničního úseku;
 - upřesněním požadavků na doklady potřebné u operací kombinované přepravy;
 - rozšířením opatření ekonomické podpory, hlavně investic do překládkových terminálů, zejména u stávající hlavní sítě TEN-T a u stávajících globálních sítí. Členské státy by měly zavést i další ekonomická podpůrná opatření (jako jsou daňová osvobození) a koordinovat je mezi sebou a s Komisí.
4. Iniciativa přispívá k Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), neboť jejím cílem je směrnici aktualizovat a zjednodušit.

III. PRÁCE V RÁMCI EVROPSKÉHO PARLAMENTU

5. V roce 2017 požádal Evropský parlament Komisi o jasná, moderní a komplexní pravidla pro kombinovanou přepravu, která by mohla být prováděna příslušnými orgány. Parlament konkrétně Komisi vyzval k přezkumu směrnice o kombinované přepravě s cílem posílit multimodální dopravu, odstranit nekalé praktiky a zajistit dodržování předpisů v sociální oblasti týkajících se kombinované přepravy.

6. Legislativní návrh byl přidělen Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN), který určil jako zpravodajku Danielu Aiutovou (EFDD, Itálie). Ta dne 25. dubna 2018 představila výboru svůj návrh zprávy. Ve zprávě se navrhuje, aby byly v návrhu provedeny změny, které v obecné rovině podporují návrh Komise a zohledňují výsledky předchozího posouzení směrnice v rámci programu REFIT, a dokonce aby byl v řadě oblastí návrh Komise posílen (například pokud jde o ohlašovací povinnosti členských států, daňové pobídky, které mají členské státy nabízet ve prospěch operací kombinované přepravy, nebo o investice na podporu rozvoje nových nebo rozšiřování stávajících překládkových terminálů). Výbor o návrhu hlasoval dne 10. července 2018.
7. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko dne 19. dubna 2018.

IV. PRÁCE V RÁMCI ORGÁNŮ RADY

8. Komise představila návrh dne 27. listopadu 2017 na zasedání intermodální pracovní skupiny (dále jen „pracovní skupina“), na němž později proběhla také první výměna názorů. Posouzení dopadů návrhu bylo detailně projednáno ve dnech 12. a 25. ledna 2018.
9. Návrh byl v široké míře projednáván během bulharského předsednictví. Delegace obecně uvítaly plánované přepracování směrnice, která v průběhu let ztratila na relevantnosti. Dohodly se na tom, že je zapotřebí urychlit přechod ze silniční na jiné druhy dopravy s cílem omezit přetížení pozemních komunikací a emise. Nicméně několik delegací vyjádřilo pochybnosti ohledně zjevného zaměření návrhu na silniční úsek. Pokud jde o podpůrná opatření obecně, delegace očekávaly explicitnější přínos posouzení dopadů, pokud jde o možné způsoby dalšího rozvinutí výše uvedených podpůrných opatření. V souvislosti s podporou investic mnohé delegace vyjádřily pochybnosti ohledně navrženého cíle zajistit geografické rozložení překládkových terminálů, a to z toho důvodu, že o rozmístění těchto terminálů a o investicích v této oblasti by se mělo rozhodovat v závislosti na potřebách trhu.

10. Řada delegací navíc poukázala na souvislost mezi tímto návrhem a některými návrhy prvního balíčku opatření pro mobilitu a na to, že této souvislosti měla být věnována větší pozornost. V tomto směru poukázaly na možný nárůst kabotážní přepravy v důsledku toho, že omezení kabotáže stanovená v nařízení (ES) č. 1072/2009 (tzv. nařízení o „*přístupu na trh*“) by se nevztahovala na silniční úsek kombinované přepravy. Zdůraznily rovněž, že další posouzení mělo být provedeno v případě souvislosti mezi návrhem o kombinované přepravě a konkrétními pravidly o *vysílání řidičů* stanovenými ve směrnicích 96/71/ES a 2014/67/EU. Proto v této souvislosti trvaly na tom, že by příslušná ustanovení těchto návrhů měla být soudržná, a že práce na těchto návrzích by tudíž měla probíhat souběžně.
11. Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku přijala dne 7. června 2018 zprávu o pokroku ohledně tohoto návrhu. Na základě zprávy o pokroku bulharského předsednictví pokračovalo rakouské předsednictví v práci na tomto návrhu na zasedáních pracovní skupiny konaných ve dnech 24. října a 7. listopadu 2018 i během řady dvoustranných jednání s cílem objasnit postoje delegací k hlavním otázkám návrhu a nalézt nejlepší možná kompromisní řešení v zájmu dosažení obecného přístupu.
12. Kompromisní znění vypracované rakouským předsednictvím na základě připomínek a návrhů delegací navrhuje řešení a vyjasnění řady otázek, z nichž hlavními jsou:
- omezení *oblasti působnosti směrnice na operace mezinárodní kombinované přepravy, konkrétně mezi členskými státy nebo mezi členskými státy a třetí zemí*. Tím se v podstatě zachovává oblast působnosti stávající směrnice o kombinované přepravě (mezi členskými státy), ale zahrnuje objasnění ohledně operací ve třetích zemích v návaznosti na rozsudek ESD ve věci C-2/84 (za předpokladu, že jsou splněny podmínky způsobilosti pro kombinovanou přepravu);

- požadavky *identifikace* pro účely operací kombinované přepravy: identifikace intermodálních nákladových jednotek podle mezinárodních norem ISO6346 a EN130344 se vyžaduje pro návěsy bez hnacího vozidla, výměnné nástavby nebo kontejnery, nebude však povinná pro přípojná vozidla, pro vozidla s hnacím vozidlem ani pro návěsy určené pro vertikální vykládku;
- *rozšíření nad limit 150 km každého silničního úseku* bude záležet na rozhodnutí každého členského státu v závislosti na jeho regionálních zvláštnostech. Vzhledem k tomu, že zeměpisné podmínky a umístění překládkových terminálů členských států se velmi liší, bude mít každý členský stát možnost stanovit, za jakých podmínek mohou silniční úseky překročit limit 150 km, tak aby bylo dosaženo nejbližšího vhodného terminálu na jejich území. Členské státy budou mít povinnost výše uvedená pravidla zveřejnit v zájmu pomoci provozovatelům kombinované přepravy;
- *nediskriminační přístup k překládkovým terminálům podpořeným z veřejných prostředků* po dobu nejméně 5 let. Toto ustanovení zohledňuje obavy některých členských států, pokud jde o skutečnost, že by mohly zaručit nediskriminační přístup k terminálům financovaným nebo spolufinancovaným z veřejných prostředků pouze po určitou dobu, není-li tak konkrétně stanoveno ve smlouvě. Členské státy však budou mít možnost prodloužit otevřený přístup i na delší dobu, než je pět let;
- povinnost Komise posoudit možnost *zjednodušit pravidla státní podpory* platná pro kombinovanou dopravu.

V. HLAVNÍ NEVYŘEŠENÁ OTÁZKA

Souvislost s prvním balíčkem opatření pro mobilitu ohledně pravidel pro kabotáž a vysílání řidičů

13. Návrh Komise ponechává článek 2 směrnice beze změn, pokud jde o vnitrostátní kvóty a zákaz vnitrostátních povolení pro operace kombinované přepravy. Návrh Komise ponechává nezměněn rovněž článek 4, totiž že dopravci (kteří splnili podmínky stanovené nařízeními (ES) č. 1071/2009 a 1072/2009) mají právo provádět kabotáž na počátečním nebo konečném silničním úseku, který je součástí operace kombinované přepravy, mezi členskými státy, ale rovněž v rámci hranic členského státu.
14. Od počátku projednávání tohoto návrhu v rámci Rady několik delegací navrhovalo návrat k oblasti působnosti stávající směrnice (tj. operace mezinárodní kombinované přepravy), poněvadž nová oblast působnosti by podle jejich názoru byla rovnocenná s liberalizací vnitrostátní kabotáže. Tyto delegace zpochybňují zvolený politický přístup, který podporuje operace kombinované přepravy za cenu možného nárůstu nezákonné kabotáže nebo nekalé soutěže v důsledku levnějších služeb nabízených některými dopravci. Proto navrhuje zrušení článku 4 stávající směrnice o kombinované přepravě. Jiné delegace s tímto názorem nesouhlasí.
15. Většina delegací se shoduje, že ve věci silničních úseků operací kombinované přepravy existuje úzká souvislost mezi otázkou kabotáže v této směrnici a v nařízení (ES) č. 1072/2009 (tzv. nařízení o „*přístupu na trh*“), jakož i se specifickými pravidly pro *vysílání řidičů* stanovenými ve směrnici 96/71/ES a 2014/67/EU², tzv. „*lex specialis*“. V této souvislosti důsledně zdůrazňovaly, že by příslušná ustanovení těchto návrhů měla být soudržná, a práce na těchto návrzích by tudíž měla probíhat souběžně. Uplatňování pravidel pro vysílání pracovníků na počáteční a konečné silniční úseky operací kombinované přepravy je nyní regulováno v návrhu, kterým se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, tzv. „*lex specialis*“ (čl. 2 odst. 2b a bod odůvodnění 12e).

² Návrh Komise: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

16. Na zasedání Coreperu dne 14. listopadu 2018 dva členské státy podporované řadou dalších delegací opět zdůraznily potřebu zrušit článek 4 stávající směrnice. Jiná skupina členských států zopakovala, že jsou proti zrušení článku 4. Předsednictví proto navrhuje kompromis, který pozměňuje článek 4 tak, aby členským státům umožňoval omezit dobu, po kterou může vozidlo poskytovat služby během počátečního nebo konečného silničního úseku v rámci hostitelského členského státu.
17. Další nevyřešené otázky jsou uvedeny v poznámkách pod čarou textu obsaženého v příloze této zprávy.
18. Všechny delegace i Komise mají obecnou výhradu přezkumu k poslednímu znění (v příloze této zprávy). Změny oproti předchozímu znění (dokument 13871/18) jsou vyznačeny **tučně** a symbolem [...].
19. Komise si plně vyhrazuje postoj k celému kompromisnímu návrhu, dokud neproběhnou jednání s Evropským parlamentem.
20. Delegace DK, MT a UK vznesly k návrhu výhradu parlamentního přezkumu.

VI. ZÁVĚRY

21. Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby posoudil znění uvedené v příloze této zprávy a pokud možno vyřešil zbývající nevyřešené otázky, aby Rada mohla na zasedání konajícím se dne 3. prosince 2018 ve věci tohoto návrhu dosáhnout obecného přístupu.

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy
kombinované přepravy zboží mezi členskými státy**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru³,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁴,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Negativní dopad dopravy na znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, nehody, hluk a dopravní přetížení stále představuje problém pro ekonomiku, zdraví a životní podmínky evropských občanů. Přestože je silniční doprava hlavním faktorem, který přispívá k těmto negativním důsledkům, očekává se, že silniční nákladní doprava vzroste do roku 2050 o 60 procent.

³ Úř. věst. C, , s. .

⁴ Úř. věst. C, , s. .

- (2) Snížení negativního dopadu přepravních činností zůstává jedním z hlavních cílů dopravní politiky Unie. Směrnice Rady 92/106/EHS⁵, která stanoví opatření na podporu rozvoje kombinované dopravy, je na úrovni Unie jediným právním nástrojem, který přímo pobízí k přesunu od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy s nižšími emisemi, jako je vnitrozemská vodní doprava, námořní doprava a železniční doprava.
- (3) Dosažení cíle, jímž je přesunutí 30 % silniční nákladní dopravy na vzdálenost větší než 300 km do jiných druhů dopravy, jako je železniční nebo vodní doprava, do roku 2030 a více než 50 % do roku 2050, aby se optimalizovala výkonnost multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, je pomalejší, než bylo očekáváno, a podle současných prognóz nebude tento cíl splněn.
- (4) Směrnice 92/106/EHS přispěla k vypracování politiky Unie v oblasti kombinované dopravy a pomohla odklonit značnou část nákladní dopravy ze silnic. Nedostatky v provádění uvedené směrnice, zejména nejednoznačné formulace a neaktuální ustanovení i omezený rozsah jejích podpůrných opatření, její dopad výrazně snížily.
- (5) Směrnici 92/106/EHS je třeba zjednodušit a její provádění zlepšit pomocí revize ekonomických pobídek ke kombinované dopravě s cílem povzbudit odklon zboží ze silniční dopravy k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, bezpečnější, energeticky účinnější a které způsobují méně dopravního přetížení.
- (6) [...]⁶

⁵ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁶ Komise má výhradu k omezení oblasti působnosti v souladu s výhradou v čl. 1 odst. 1.

- (6a) Článek 2 směrnice 92/106 EHS zakazuje vnitrostátní kvóty a povolení pro operace kombinované přepravy. **Tato směrnice se nedotýká dvoustranných dohod uzavřených členskými státy se třetími zeměmi v oblasti operací kombinované přepravy. [...].**
- (7) **Další liberalizace obsažená v článku 4 směrnice 92/106/EHS v porovnání s kabotáží v nařízení (EU) č. 1072/2009 přispěla k podpoře kombinované přepravy a měla by být v zásadě zachována, je však nutné zajistit, že nebude zneužívána. Ze zkušeností vyplývá, že toto ustanovení bylo v některých částech Unie systematicky využíváno k obcházení dočasné povahy kabotáže a jako základ pro nepřetržitou přítomnost vozidel v jiném členském státě, než je stát usazení. Tyto nekalé praktiky by mohly vést k sociálnímu dumpingu a ohrozit dodržování právního rámce týkajícího se kabotáže. Článek 4 směrnice 92/106/EHS by proto měl být pozměněn tak, aby členským státům umožňoval řešit tyto problémy zavedením přiměřeného omezení nepřetržité přítomnosti vozidel na jejich území.**
- (8) Definice kombinované přepravy ve směrnici 92/106/EEC zahrnuje různé limity vzdálenosti pro silniční úseky operace kombinované přepravy v závislosti na druhu nesilničního úseku. U železnice není stanoven pevný limit vzdálenosti, ale místo toho je použit nevymezený pojem „nejbližší vhodný terminál“, což poskytuje určitou flexibilitu pro zohlednění konkrétních situací. Toto omezení vyvolává řadu obtíží při provádění v důsledku různých výkladů a specifické problémy při stanovování podmínek pro provádění. Tyto nejednoznačnosti by měly být odstraněny, ale zároveň by mělo být zajištěno zachování určité míry flexibility. Proce plánování operací kombinované přepravy by zjednodušilo zejména umožnění stejné spádové oblasti pro všechny kombinace druhů dopravy a usnadnění prosazování díky jednoduchosti měření vzdálenosti silničního úseku na přímé spojnici na základě adres nebo souřadnic GNSS počátečního a koncového bodu silničního úseku (například za použití stávajících nástrojů).

(8a) Cílů této směrnice, totiž dále podporovat přesun od silniční dopravy k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a snižovat tak negativní dopady dopravního systému Unie, by mělo být dosaženo na celém území Evropské unie. Limit vzdálenosti 150 km vzdušnou čarou v zásadě umožňuje stejné spádové oblasti pro všechny druhy dopravy ve všech členských státech, je však třeba zohlednit regionální rozdíly v důsledku geografických a hospodářských kritérií, jakož i hustotu obyvatelstva. Mohlo by být zapotřebí stanovit určitou flexibilitu pro překročení tohoto limitu vzdálenosti silničního úseku, pokud v této vzdálenosti není k dispozici silniční/železniční terminál s vhodným překládkovým vybavením nebo kapacitou. Ve stejné míře je třeba flexibility pro snížení limitu vzdálenosti silničního úseku v konkrétních a jasně vymezených případech s cílem zajistit, aby ve všech členských státech došlo k přesunu od silniční dopravy k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a zabránit tomu, aby některé regiony měly z přechodu na jiné druhy dopravy prospěch, zatímco jiné naopak pocítí nárůst silniční dopravy: v případě, že silniční úsek prochází územím členského státu bez provedení nakládky nebo vykládky zboží, tento členský stát může rozhodnout, že tuto operaci nebude považovat za kombinovanou přepravu, a neuplatňovat tak podpůrná opatření stanovená touto směrnicí nebo směrnicí 96/53/EHS s ohledem na hmotnostní výjimky vztahující se ke kombinované dopravě.⁷

⁷ Komise má k tomuto bodu odůvodnění výhradu v souladu s výhradou Komise k čl. 1 odst. 3a a 3b.

- (9) V definici kombinované přepravy směrnice 92/106/EHS je prostřednictvím minimální vzdálenosti 100 km pro nesilniční úsek operace kombinované přepravy zajištěno pokrytí většiny operací kombinované přepravy. Železniční úseky a úseky pobřežní plavby obvykle probíhají na větších vzdálenostech, aby mohly konkurovat unimodální silniční dopravě. Tato minimální vzdálenost také zajišťuje vyloučení specifických operací, jako jsou krátké přejezdy trajektem, k nimž by docházelo v každém případě. V důsledku tohoto omezení minimální vzdálenosti však řada operací na vnitrozemských vodních cestách kolem přístavů a v aglomeracích a jejich blízkosti, které značně přispívají ke snížení dopravního přetížení na silničních sítích v námořních přístavech a v bezprostředním okolí a k omezení environmentální zátěže v aglomeracích, nespadá do oblasti působnosti stávající směrnice o kombinované přepravě. Proto by bylo užitečné toto omezení minimální vzdálenosti odstranit a současně zachovat výjimku pro nesilniční úseky, jejichž jediným účelem je překonat přírodní překážku a které nepřinášejí přechod na jiné druhy dopravy v EU. Tyto vyloučené nesilniční úseky zahrnují přímé přejezdy trajektem mezi ostrovy (jako je Cork-Roscoff nebo z Puttgardenu do Rødby) nebo prostřednictvím tunelu (jako je Eurotunnel), kde k nesilničnímu úseku neexistuje silniční alternativa, a případy, kdy existuje teoretická silniční alternativa k nesilničnímu úseku operace, ale tento silniční úsek není komerčně životaschopný, neboť je značně delší a má za následek nekonkurenceschopná zpoždění a ceny, jako je trajekt mezi Tallinnem a Stockholmem nebo trajekt mezi Bari a Dubrovníkem. Jsou-li však na druhé straně železnice nebo vnitrozemské vodní cesty využívány před přepravou trajektem nebo po ní a jsou-li splněny podmínky pro počáteční nebo konečné silniční úseky, měl by být dopravní řetězec od přepravce k příjemci též kvalifikován jako kombinovaná přeprava. Kromě toho by neměly být vyloučeny nesilniční úseky sestávající ze spojení s ostrovy, u nichž provozovatel zvolí cestu trajektem do vzdálenějšího přístavu namísto toho nejbližšího, čímž se vyhne značnému úseku silniční dopravy, jako je využití spojení Cork-Santander namísto jízdy z Roscoffu do Španělska, a tyto nesilniční úseky by měly mít možnost využít podpory, neboť s sebou přinášejí přechod na jiné druhy dopravy.

- (9a) Zatímco stávající definice kombinované přepravy zahrnuje pouze operace mezi členskými státy, část operace intermodální přepravy mezi členskými státy a třetí zemí je třeba vykládat tak, aby byla pokryta touto směrnicí, splňuje-li část operace na straně Unie podmínky stanovené v definici kombinované přepravy, neboť to přináší přechod na jiné druhy dopravy v Unii. V takovém případě však délka nesilničního úseku, který překračuje hranici Evropské unie, musí činit na území EU alespoň 100 km. Aby se předešlo jakýmkoliv pochybnostem, je nezbytné za tímto účelem poskytnout objasnění.
- (9b) Na část operací intermodální přepravy začínajících nebo končících ve třetích zemích, jež je uskutečňována v rámci Unie, se sice tato směrnice za určitých podmínek vztahuje, podmínky pro přístup na trh a podmínky pro přístup k povolání platné pro dopravce ze třetích zemí jsou však i nadále předmětem dohod Unie nebo členských států se třetími zeměmi obsahujících ustanovení o silniční dopravě.
- (10) Minimální limit pro velikost intermodálních nákladových jednotek uvedený v definici kombinované přepravy by mohl zbrzdit budoucí rozvoj inovačních intermodálních řešení pro městskou dopravu, a proto je třeba odstranit všechny limity týkající se velikosti nebo formátu kontejneru. Na druhé straně, identifikace intermodálních nákladových jednotek prostřednictvím stávajících a všeobecně využívaných prostředků identifikace by mohla urychlit manipulaci s intermodálními nákladovými jednotkami v terminálech a usnadnit tok operací kombinované přepravy. Maximální rozměry povolené pro intermodální nákladové jednotky na počátečních a konečných silničních úsecích se řídí ustanoveními směrnice 96/53/ES.

- (11) Zastaralé používání razítek jako dokladu o uskutečněné operaci kombinované přepravy brání účinnému prosazování či ověřování způsobilosti k opatřením stanoveným ve směrnici 92/106/EHS. Měly by být upřesněny doklady potřebné k prokázání probíhající operace kombinované přepravy, jakož i prostředky, jimiž se tyto doklady poskytují. Zejména je důležité zopakovat, že tyto doklady lze poskytnout, zčásti nebo zcela, prostřednictvím existujících přepravních dokumentů, jako jsou nákladní listy poskytované na základě různých mezinárodních úmluv. Využití a předkládání přepravních informací prostřednictvím elektronických prostředků, jako jsou elektronické nákladní listy eCMR⁸, by mělo být podporováno, neboť to zjednodušuje poskytování relevantních dokladů. V tomto ohledu je důležité zajistit přijímání elektronických informací příslušnými orgány. Poskytované doklady, ať už v tištěné nebo elektronické podobě, by měly být spolehlivé a ověřené, a to podle jejich podoby podpisem, razítkem nebo elektronickou metodou ověřování. Regulační rámec a iniciativy zjednodušující správní postupy a digitalizaci aspektů přepravy by měly zohledňovat vývoj na úrovni Unie.
- (12) Rozsah stávajících opatření ekonomické podpory stanovený ve směrnici 92/106/EHS je velmi omezený a zahrnuje jen daňová opatření (a to refundaci nebo snížení daní), jež se týkají pouze některých typů operací kombinované železniční/silniční přepravy. Rovněž by měla být podpořena jiná příslušná opatření pro všechny kombinace různých druhů dopravy, aby byl snížen podíl silniční nákladní dopravy a podpořeno používání jiných druhů dopravy, jako je železniční doprava, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava, s cílem snížit znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení.

⁸ Stanoveno v Dodatkovém protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) ohledně elektronického nákladního listu.

- (13) Hlavní úzké místo infrastruktury, které brzdí přechod od silniční nákladní dopravy k jiným druhům dopravy, je na úrovni překládkových terminálů. Stávající rozložení a dosah překládkových terminálů v Unii, včetně hlavní sítě TEN-T a globální sítě, je nedostatečné, zatímco kapacita současných překládkových terminálů dosahuje svého limitu a bude se muset rozvíjet, aby zvládla celkový růst nákladní přepravy. Investování do kapacity překládkových terminálů může snížit celkové náklady na překládku a generovat tak odvozený přechod k jiným druhům dopravy, jak se ukázalo v některých členských státech. Členské státy mohou přijmout opatření na podporu investic, které by zajistily, že dopravci budou mít k dispozici sítě efektivních překládkových terminálů pro kombinovanou přepravu s dostatečnou překládkovou kapacitou, aby byla uspokojena stávající i budoucí poptávka po dopravní infrastruktuře. Taková opatření by mohla mít podobu plánování vnitrostátní dopravní politiky, zvláštního územního plánování, partnerství veřejného a soukromého sektoru, pronájmu státních nebo obecních pozemků pro zvláštní účel nebo různých opatření státní podpory. To by učinilo operace kombinované přepravy konkurenceschopnějšími v porovnání s unimodální silniční dopravou, což by motivovalo k používání alternativ nákladní dopravy a zvýšil by se přechod k jiným druhům dopravy.
- (13a) Minimálně u stávající hlavní sítě TEN-T a globálních sítí by mělo být zajištěno větší pokrytí, účinnost a kapacita překládkových terminálů. Aby operace mohly využívat výhod vyplývajících z této směrnice, a při řádném zohlednění hustoty obyvatelstva, geografických nebo přírodních omezení, tržních podmínek a obchodních a nákladních toků, by jedním z dlouhodobých cílů měl být v průměru alespoň jeden vhodný překládkový terminál pro kombinovanou přepravu ne dále než 150 km od každého přepravního místa v Unii. Koordinace mezi členskými státy a případně s Komisí by dosažení tohoto cíle usnadnilo.

- (13b) Zejména je-li terminál podporován z veřejných finančních prostředků, zdá se být důležité, aby byl zajištěn otevřený nediskriminační přístup pro všechny uživatele kombinované přepravy, a to alespoň po určitou dobu. Jako vhodné se zdá být období v minimální délce pěti let, poněvadž toto ustanovení obsahují například smlouvy pro spolufinancování terminálů v rámci programu z fondů ESI.⁹ Jiné smlouvy, programy nebo členské státy však mohou stanovit delší časová období. Opatření, jež dokládají takový otevřený a nediskriminační přístup (jako je zveřejnění informací o poplatcích za služby terminálů), by mohly přispět k další podpoře intermodální dopravy, a nepřímo tak podpořit přechod k jiným druhům dopravy.
- (14) Členské státy mohou vedle stávajících opatření zavádět ekonomická podpůrná opatření zacílená na různé úseky a prvky operace kombinované přepravy. Taková opatření mohou, aniž jsou dotčeny články 29 až 37 směrnice 2012/34/EU, zahrnovat například snížení některých daní, poplatků za přístup k infrastruktuře, poplatků za externí náklady, poplatků za přetížení nebo jiných dopravních poplatků, přímé granty na intermodální nákladové jednotky přepravované v operacích kombinované přepravy, částečnou refundaci nákladů na překládku, výjimku ze zákazů přepravy, podporu pro investice do digitálních řešení pro kombinovanou přepravu.
- (15) Opatření na podporu operací kombinované přepravy musí být prováděna v souladu s pravidly pro státní podporu stanovenými Smlouvou o fungování Evropské unie (SFEU). A dále, vzhledem k významu takové podpory pro rozvoj kombinované přepravy by Komise měla ¹⁰ [...] posoudit možnost navrhnout s ohledem na získané zkušenosti kritéria pro slučitelnost některých druhů podpory pro kombinovanou přepravu s vnitřním trhem.
- (16) [...] *(přesunuto do bodu odůvodnění 13a)*
- (17) Podpůrná opatření by měla být také pravidelně kontrolována členskými státy, aby byla zajištěna jejich účelnost a efektivnost.

⁹ Jak stanoví nařízení (EU) 1303/2013, zejména článek 71.

¹⁰ V souladu se svými připomínkami k čl. 6 odst. 8a je Komise proti nahrazení slova „může“ slovem „měla by“.

- (18) Pro účely této směrnice by neměl být rozdíl mezi kombinovanou dopravou pro cizí potřebu a kombinovanou dopravou pro vlastní potřebu.
- (19) S cílem zvládat vývoj dopravy Unie a umožnit její posouzení, a zejména trhu s kombinovanou přepravou, je třeba na úrovni Unie shromažďovat příslušné, srovnatelné a spolehlivé údaje a informace¹¹, přičemž by tak měly činit i členské státy a měly by pravidelně podávat zprávu Komisi. Každých pět let by Komise měla Evropskému parlamentu a Radě předložit zprávu o uplatňování této směrnice. Za tímto účelem a s cílem zabránit zdvojování práce a administrativní zátěži by měly být opětovně využity dostupné údaje a informace ze stávajících zdrojů, jako je EUROSTAT nebo vnitrostátní statistické databáze[...].
- (19a) S cílem zajistit jednotné podmínky pro usnadnění požadovaného podávání zpráv členskými státy by Komise měla přijmout pokyny pro členské státy popisující metody shromažďování a předkládání informací o operacích kombinované přepravy uvedené v čl. 5 odst. 1.
- (20) Pro všechny účastníky operací kombinované přepravy je důležitá transparentnost. Za účelem podpoření této transparentnosti je důležité snadno přístupným způsobem zveřejnit všechna příslušná pravidla, opatření a kontaktní údaje.
- (21) [...]

¹¹ Komise má k tomuto bodu odůvodnění výhradu, poněvadž článek 5 nestanoví žádné shromažďování informací na úrovni EU.

(22) Jelikož cílů této směrnice, totiž dále podporovat odklon od silniční dopravy k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a snižovat tak negativní externality systému dopravy v Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členské státy, ale vzhledem k primárně přeshraniční povaze nákladní kombinované dopravy a propojené infrastruktury a vzhledem k problémům, jež má řešit tato směrnice, jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(23) Směrnice 92/106/EHS by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 92/106/EHS se mění takto:

1. název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy mezinárodní kombinované přepravy zboží“;

Nový článek 1a:

Tato směrnice má přispět ke snížení znečištění ovzduší, emisí skleníkových plynů, dopravních nehod, hluku a dopravního přetížení prostřednictvím podpory rozvoje kombinované dopravy a přechodu nákladní dopravy od silniční dopravy k jiným druhům dopravy, jako je doprava po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách a námořní doprava, a to zvýšením konkurenceschopnosti kombinované dopravy oproti silniční nákladní dopravě.

2. Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na operace mezinárodní¹² kombinované přepravy.
2. Pro účely této směrnice se „mezinárodní kombinovanou přepravou“ rozumí přeprava intermodálních nákladových jednotek (naložených či prázdných) v přepravní operaci mezi členskými státy, nebo mezi členskými státy a třetí zemí, sestávající z počátečního nebo konečného silničního úseku cesty, případně z obou takových úseků, jakož i z nesilničního úseku cesty za použití železniční dopravy, vnitrozemské vodní cesty nebo námořní dopravy:

Intermodálními nákladovými jednotkami se rozumí:

- a) přípojné vozidlo nebo návěs, bez hnacího vozidla, výměnná nástavba nebo kontejner označené v souladu s identifikačním režimem stanoveným podle mezinárodních norem ISO6346 a EN13044, kde je nedoprovázená nákladová jednotka překládána mezi různými druhy dopravy; nebo
- b) silniční vozidlo (nákladní automobil s přípojným vozidlem nebo bez něj, nebo návěs s hnacím vozidlem), nebo návěs určený pro vertikální vykládku¹³, které jsou v nesilničním úseku cesty vezeny po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo námořní dopravou.

[...] ¹⁴

- 2a. Tato směrnice se vztahuje pouze na ty operace kombinované přepravy, u nichž má alespoň jeden nesilniční úsek rovnocennou životaschopnou alternativu silniční dopravy, a celá operace tak v Unii přináší přechod na jiný druh dopravy.

¹² Komise má výhradu k oblasti působnosti. Podle jejího názoru se tím oblast působnosti návrhu zmenší o 20 %.

¹³ Komise má výhradu k vyloučení návěsů určených pro vertikální vykládku z požadavků na identifikaci.

¹⁴ Komise, podporovaná BE, LU a PT, by upřednostnila, aby byla identifikační povinnost pro návěsy určené pro vertikální vykládku po přechodném období zachována.

3. Každý silniční úsek uvedený v odstavci 2 nesmí být delší než 150 km vzdušnou čarou;¹⁵

Tento limit vzdálenosti silničního úseku platí pro celkovou délku každého silničního úseku bez ohledu na případné mezinakládky na počátečním úseku a mezivykládky na konečném úseku cesty. Přeprava prázdných nákladových jednotek před počátečním nebo po konečném úseku cesty (například z kontejnerového depa nebo do něj) se nepovažuje za součást operace kombinované přepravy.

- 3a. Pokud ve vzdálenosti 150 km vzdušnou čarou není k dispozici silniční/železniční¹⁶ terminál s vhodným překládkovým vybavením nebo kapacitou, může být tento limit vzdálenosti silničního úseku překročen pro účely operací kombinované přepravy s cílem dojet do geograficky nejbližšího vhodného dopravního terminálu, který má potřebnou provozní překládkovou kapacitu v souladu s pravidly stanovenými členskými státy. Členské státy za tímto účelem určí, zda potřebná provozní překládková kapacita¹⁷ není k dispozici, a stanoví vhodné alternativy¹⁸. Členské státy tato pravidla zveřejní.

¹⁵ Komise má výhradu k vypuštění 20% limitu a souvisejícího odkazu v článku 3. PL v této otázce podporuje návrh Komise.

¹⁶ MT, PL a PT navrhuji doplnit i námořní přístavy.

¹⁷ Komise má vážné výhrady ke snížení způsobilosti pro podporu pod dnešní úroveň. Komise navrhuje nahradit tento odstavec tímto: „*Pokud ve vzdálenosti 150 km vzdušnou čarou není k dispozici silniční/železniční terminál s vhodným překládkovým vybavením, kapacitou, provozní dobou nebo vhodnými službami nákladní dopravy, může být tento limit vzdálenosti silničního úseku překročen pro účely operací kombinované přepravy s cílem dojet do geograficky nejbližšího vhodného dopravního terminálu, který má potřebnou provozní překládkovou kapacitu.*“

¹⁸ Komise, podporovaná BE a LU, upřednostňuje předchozí znění s harmonizovanými pravidly na úrovni EU.

- 3b. Členský stát může rozhodnout, že pravidla pro podporu stanovená v článku 6 této směrnice neuplatní na silniční úsek, který prochází jeho územím bez provedení nakládky nebo vykládky zboží. Tento členský stát může rozhodnout, že pro účely směrnice 96/53/ES se tento silniční úsek nepovažuje za součást operace kombinované přepravy. Členské státy tato pravidla zveřejní.¹⁹²⁰²¹
4. Pokud operace kombinované přepravy začíná nebo končí mimo území Unie, tato směrnice se použije na část operace v Unii, pokud:
- a) část operace probíhající v Unii splňuje požadavky stanovené v odstavcích 2, 2a a 3, 3a a 3b a
 - b) nesilniční úsek, který překračuje hranici Unie, je v Unii dlouhý alespoň 100 km.²²

3. Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

1. Členské státy zajistí, aby byla silniční doprava považována za součást kombinované přepravní operace podle této směrnice pouze v případě, že dopravce uskutečňující dotčenou přepravu může předložit jasné doklady o tom, že tato silniční doprava představuje silniční úsek operace kombinované přepravy.
2. Doklady uvedené v odstavci 1 musí zahrnovat tyto údaje:
- a) název/jméno, adresa, kontaktní údaje přepravce nebo provozovatele, který operaci kombinované přepravy organizuje jménem přepravce;

¹⁹ Komise má k tomuto odstavci vážnou výhradu.

²⁰ IT, PL, SI a FI mají k tomuto odstavci výhradu.

²¹ SI navrhuje alternativní znění tohoto odstavce: „*Tranzit přes území některého členského státu EU během počátečního nebo konečného silničního úseku kombinované přepravy je povolen/možný pouze tehdy, pokud tento členský stát nenabízí vhodný terminál pro kombinovanou přepravu.*“

²² PL má v souvislosti s tímto odstavcem obavy, neboť vylučuje terminály v blízkosti hranic.

- b) identifikace přepravované intermodální nákladové jednotky nebo, v případě přepravy silničního vozidla na nesilničním úseku, identifikace tohoto silničního vozidla;
- ba) název/jméno, adresa a kontaktní údaje příjemce;
- c) trasa operace kombinované přepravy:
 - místa začátku a konce jednotlivých úseků kombinované přepravy v Unii a související data;
 - tyto vzdálenosti:
 - i) vzdálenosti vzdušnou čarou každého silničního úseku v Unii;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) u operací kombinované přepravy, na něž se vztahuje čl. 1 odst. 4 písm. b), délka nesilničního úseku v Unii.
 - Silniční úsek může překročit vzdálenost 150 km pouze v souladu s příslušnými pravidly členských států uvedenými v čl. 1 odst. 3a a při jejich dodržení ²⁴;
 - V případě počátečního silničního úseku potvrzení z prvního/následujícího překládkového terminálu prokazující, že identifikovaná intermodální nákladová jednotka bude překládána mezi různými druhy dopravy, včetně místa a data, nebo potvrzení od příslušného provozovatele nebo provozovatelů dopravy na nesilničním úseku o tom, že identifikovanou intermodální nákladovou jednotku nebo silniční vozidlo budou přepravovat v rámci operace kombinované přepravy, včetně místa a data nakládky;

²³ Komise má výhradu k vypuštění tohoto bodu, ve spojení s vypuštěním 20% limitu z čl. 1 odst. 3 písm. b).

²⁴ Komise navrhuje tento odstavec vypustit v zájmu zohlednění navrhované změny v poznámce pod čarou 15 v čl. 1 odst. 3a a vložit zde znění ze zprávy BG o pokroku: „– pokud délka silničního úseku překročí 150 km vzdušnou čarou, důvody pro překročení uvedené vzdálenosti v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 1 odst. 3a“.

- V případě konečného silničního úseku potvrzení z posledního překládkového terminálu prokazující, že identifikovaná intermodální nákladová jednotka byla přeložena mezi různými druhy dopravy, včetně místa a data, nebo potvrzení od příslušného provozovatele nebo provozovatelů dopravy na nesilničním úseku o tom, že identifikovanou intermodální nákladovou jednotku nebo silniční vozidlo přepravovali v rámci této operace kombinované přepravy, včetně místa a data dodání.

- 2a. Jakékoli doklady uvedené v odstavci 1 musí být řádně ověřeny.
3. Lze použít stávající doklady nebo dokumenty, pokud byly poskytnuty všechny informace podle čl. 3 odst. 2. V takovém případě se k prokázání skutečnosti, že dopravce provádí operaci kombinované přepravy, nepožadují žádné další doklady.
4. Doklady podle odstavce 1 musí být předloženy na žádost oprávněného kontrolního pracovníka členského státu, kde je prováděna kontrola. Musí být v úředním jazyce daného členského státu nebo v angličtině.
- 4a. V případě silničních kontrol musí být řidiči umožněno kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu, přepravce nebo provozovatele, který operaci kombinované přepravy organizuje jménem přepravce, nebo jinou osobu či subjekt, který ho může podpořit při poskytování informací podle odstavce 2. Tyto informace se poskytnou v průběhu silniční kontroly²⁵.
5. Tento doklad může být předložen nebo zaslán elektronicky v upravitelném strukturovaném formátu, který může být použit přímo pro uložení a počítačové zpracování.

²⁵ V souladu s nejnovějším kompromisním zněním čl. 8 odst. 4a nařízení (ES) č. 1072/2009.

6. V případě silničních kontrol se povoluje nesrovnalost přepravní operace s předloženým dokladem, a to zejména v údajích o trase uvedených v odst. 2 písm. c), pokud je řádně odůvodněna v případě výjimečných a nepředvídatelných okolností mimo kontrolu dopravce (dopravců), které vyvolaly změny v operaci kombinované přepravy. Řidiči se za účelem poskytnutí požadovaných dokladů umožní kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu, přepravce nebo provozovatele, který operaci kombinované přepravy organizuje jménem přepravce, nebo jinou osobu či subjekt, kteří mohou poskytnout další odůvodnění této nesrovnalosti mezi předloženým dokladem a skutečnou operací.“
4. Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

- 1. Všichni dopravci usazení v členském státě, kteří splňují podmínky přístupu k tomuto povolání a přístupu na trh přepravy zboží, mají právo uskutečnit v kontextu operace mezinárodní kombinované dopravy přepravu na počátečním nebo konečném silničním úseku.**
- 2. Odchylně od prvního odstavce mohou členské státy, je-li to nutné pro zabránění uskutečňování neomezených a trvalých služeb na počátečních nebo konečných silničních úsecích v hostitelském členském státě, stanovit, že poslední vykládky se v tomto silničním úseku uskuteční v rámci stanoveného období poté, co vozidlo vstoupilo do hostitelského členského státu. Toto období nesmí být kratší než pět dnů. Členský stát, který této možnosti využije, stanoví rovněž období po skončení operací dopravce týkajících se těchto silničních úseků, během něhož totéž vozidlo nebo, v případě soupravy vozidel, motorové vozidlo soupravy nesmí být v tomto členském státě použito na těchto počátečních nebo konečných silničních úsecích nebo při kabotáži, jak je vymezena v nařízení (ES) č. 1072/2009. Toto období nesmí přesáhnout sedm dnů.**

3. **Členské státy, které využijí odchylky stanovené v odstavci 2, kromě ustanovení článku 3** zajistí, aby byla silniční doprava považována za součást kombinované přepravy podle této směrnice pouze v případě, že dopravce uskutečňující dotčenou přepravu může předložit jasné doklady o příslušné předcházející přepravní operaci a o tom, kdy dané vozidlo vstoupilo na území hostitelského členského státu.
4. **Členské státy, které využijí odchylky stanovené v odstavci 2, o tom informují Komisi předtím, než uplatní příslušná vnitrostátní opatření. Tato pravidla přezkoumají alespoň každých pět let a o přezkumu informují Komisi. Pravidla, včetně délky trvání příslušných období, transparentním způsobem zveřejní.“**
5. Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

3. Členské státy předloží Komisi poprvé do *[xx/xx/xxxx – 18 měsíců po provedení této směrnice]* a poté každých [pět] let zprávu obsahující informace o operacích kombinované přepravy podle této směrnice na svém území. Zpráva obsahuje dostupné informace a statistiky²⁶ týkající se zejména hlavních koridorů vnitrostátní a přeshraniční dopravní sítě používaných v kombinované dopravě, počet vozidel (silniční vlak se považuje za jediné vozidlo), výměnných nástaveb a přepravovaných kontejnerů, přepravovanou tonáž, seznam překládkových terminálů obsluhujících operace kombinované přepravy a přehled všech uplatňovaných a plánovaných vnitrostátních opatření v oblasti podpory.
 - a) [...];
 - b) [...];

²⁶ Komise má výhradu k tomu, aby se podávání zpráv omezilo na snadno dostupné informace, a související povinnosti tak klesly pod dnešní úroveň.

- c) [...];
 - d) [...].
4. Komise přijme pokyny určené členskými státy, v nichž se popíší metody pro sestavování a prezentaci informací o operacích kombinované přepravy podle odstavce 1.
5. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv a existujících údajů na úrovni Unie Komise poprvé do [xx/xx/xxxx – 9 měsíců od uplynutí lhůty pro předložení zpráv členskými státy] a poté každých [pět] let vypracuje a Evropskému parlamentu a Radě předloží zprávu o:
- a) ekonomickém rozvoji kombinované dopravy;
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) případných dalších opatřeních, včetně revize definice kombinované přepravy podle článku 1 a úpravy seznamu opatření stanovených v článku 6.“

[Článek 6]

6. V článku 6 se doplňují nové odstavce 4, 5, 6, 7 a 8, které zní:
4. „Členské státy mohou²⁷ přijmout nezbytná opatření pro dosažení cíle této směrnice na podporu investic do překládkových terminálů, pokud jde o:
- a) výstavbu a v případě potřeby rozšíření těchto překládkových terminálů pro kombinovanou přepravu;

²⁷ Komise je proti změně slova „*přijmou*“ na slova „*mohou přijmout*“ a navrhuje toto znění: „*Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby povzbudily investice do ...*“

b) zvýšení provozní efektivnosti stávajících terminálů.

4a. [...] ²⁸

Členské státy zajistí, aby byl všem provozovatelům bez rozlišení udělen otevřený přístup ke všem překládkovým zařízením podpořeným z veřejných prostředků, a to po dobu nejméně pěti let nebo případně, stanoví-li tak daný členský stát, delší, v souladu s právem Unie. Členské státy mohou určit další podmínky způsobilosti pro podporu.

5. Členské státy mohou přijmout další opatření, aby zlepšily konkurenceschopnost operací kombinované přepravy v porovnání s rovnocennými přepravními operacemi po silnici.

Aniž jsou dotčeny články 29–37 směrnice 2012/34/EU, mohou tato opatření řešit jakoukoli část operace kombinované přepravy, jako je provoz silničního nebo nesilničního úseku, vozidel, lodí nebo použitých intermodálních nákladových jednotek nebo překládkových operací.

6. Členské státy neprodleně sdělí znění podpůrných opatření přijatých podle tohoto článku Komisi.

7. Členské státy pravidelně přehodnocují potřeby trhu kombinované přepravy a v případě potřeby opatření na podporu kombinované přepravy upraví.

8. [...]

8a. Komise posoudí ²⁹ možnost navrhnout s ohledem na získané zkušenosti operační kritéria pro slučitelnost některých druhů podpory poskytované kombinované přepravě s vnitřním trhem ³⁰:“

²⁸ Komise navrhuje zachovat zjednodušené znění textu takto: „Členské státy zajistí, aby při provádění těchto opatření bylo přednostně zajištěno dostatečné geografické rozložení vhodných zařízení v Unii, a zejména na hlavní síti TEN-T a globálních sítích.“

²⁹ Komise nesouhlasí se slovem „posoudí“ a domnívá se, že je nutné zachovat znění „může posoudit“.

³⁰ Pokud jde o státní podporu, EL upřednostňuje znění obsažené ve zprávě o pokroku vypracované bulharským předsednictvím (dokument 7864/18).

7. Články 7 a 9 se zrušují.
8. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

1. [...]
2. [...]
3. Členské státy zveřejní snadno přístupným způsobem a zdarma relevantní informace pro účely uplatňování této směrnice, včetně podpory, jež mají hospodářské subjekty k dispozici, a kontaktních míst v rámci příslušných vnitrostátních orgánů. Členské státy Komisi sdělí, kde byly tyto informace zveřejněny, jakož i kontaktní údaje a jednotlivé úkoly příslušných vnitrostátních orgánů.
4. Evropská komise zveřejní a aktualizuje seznam kontaktních míst příslušných vnitrostátních orgánů a prováděcích opatření, která jí členské státy sdělily, včetně opatření uvedených v čl. 1 odst. 3a a 3b.“
9. Vkládá se nový článek, který zní:

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do XXXXXX [dva roky po vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně o nich uvědomí Komisi. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnici zrušenou touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament

Za Radu předseda

předseda/předsedkyně
