

Brusel 31. května 2024  
(OR. en)

10275/24

---

Interinstitucionální spis:  
2023/0396(COD)

---

TRANS 248  
CODEC 1343  
IA 123

## ZPRÁVA

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Odesílatel:               | Generální sekretariát Rady                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Příjemce:                 | Výbor stálých zástupců / Rada                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Č. předchozího dokumentu: | 6370/7/24 REV 7                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Č. dok. Komise:           | 15200/23 + ADD 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Předmět:                  | Příprava zasedání Rady pro <u>dopravu</u> , telekomunikace a energetiku konajícího se dne 18. června 2024<br>Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS, pokud jde o podpůrný rámec pro intermodální dopravu zboží, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056, pokud jde o výpočet úspor externích nákladů a generování souhrnných údajů<br>– zpráva o pokroku |

## I. ÚVOD

1. Dne 7. listopadu 2023 předložila Komise výše uvedený návrh (dále jen „směrnice o kombinované dopravě“) Evropskému parlamentu a Radě.
2. Návrh doplňuje balíček týkající se ekologizace nákladní dopravy přijatý v červenci 2023 v souvislosti se Strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu s cílem zlepšit výkonnost nákladní dopravy a přispět k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.
3. Uvedený balíček rovněž obsahuje návrh na změnu směrnice o hmotnostech a rozměrech určitých silničních vozidel, návrh nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb („CountEmissions EU“) a návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru.

4. Směrnice o kombinované dopravě navrhuje změnit stávající platnou směrnici<sup>1</sup> s cílem dále podpořit přesun nákladní dopravy ze silniční dopravy na ekologičtější druhy dopravy šetrnější, jako je železniční doprava, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava na krátké vzdálenosti, s cílem snížit externí náklady dopravního systému Unie.
5. Aby bylo možné dosáhnout tohoto cíle, návrh stanoví celkový podpůrný rámec pro využívání intermodální dopravy prováděné zcela nebo zčásti na území Unie. Především stanoví zvláštní pobídky pro posílení konkurenceschopnosti kombinované dopravy definované jako podmnožina intermodální dopravy, která ušetří určitou úroveň externích nákladů.
6. Směrnice o kombinované dopravě rovněž navrhuje změnit nařízení (EU) 2020/1056 o elektronických informacích o nákladní dopravě<sup>2</sup> (dále jen „eFTI“), aby platformy eFTI mohly vypočítat externí náklady a generovat souhrnné údaje pro lepší monitorování, a nahradit tak tištěné dokumenty.
7. Návrh je třetím pokusem o změnu směrnice z roku 1992, která je považována za zastaralou a s omezenou oblastí působnosti. Návrhy Komise na revizi právního aktu v letech 1998 a 2017 byly následně staženy.

## II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

8. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Dne 5. prosince 2023 jmenoval výbor TRAN zpravodajem pana Massimiliana Saliniho (ELS, IT).
9. Dne 1. března 2024 zveřejnil výbor TRAN pracovní dokument<sup>3</sup> s doporučeními zpravodaje.  
  
Návrh zprávy výboru TRAN bude předložen v novém volebním období.

---

<sup>1</sup> 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*).

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (*Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33*).

<sup>3</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727\\_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_CS.pdf)

10. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko na 585. plenárním zasedání konaném dne 14. února 2024. Výbor regionů přijal stanovisko na 159. plenárním zasedání konaném ve dnech 31. ledna a 1. února 2024.

### **III. ČINNOST V RÁMCI RADY**

11. Komise představila návrh a své posouzení dopadů na zasedání Pracovní skupiny pro dopravu – intermodální otázky a sítě dne 19. listopadu 2023 během španělského předsednictví.
12. Podrobné projednání návrhu bylo zahájeno během belgického předsednictví. Pracovní skupina vedla v období od 12. ledna do 31. května 2024 jedenáct jednání, jejichž výsledkem bylo sedm kompromisních znění. Na začátku jednání a poté, co několik členských států vneslo dotazy, objasnila Komise doplňkovost mezi návrhem a navrhovanou revizí směrnice o hmotnostech a rozměrech určitých silničních vozidel.

#### ***Definice kombinované dopravy (článek 1c)***

- 40% úspory externích nákladů

Většina otázek a připomínek se týkala nově navrhované definice kombinované dopravy, která se výrazně odchyluje od stávajících pravidel. Aby byla operace intermodální dopravy kvalifikována jako kombinovaná doprava (a tudíž způsobilá pro zvláštní podpůrná opatření), musí vyprodukovat alespoň o 40 % nižší externí náklady (emise skleníkových plynů, znečištění ovzduší, zranění a úmrtí, hluk a přetížení dopravy) než alternativní provoz pouze po silnici. Předpokládá se, že metodika výpočtu externích nákladů bude stanovena prostřednictvím prováděcího aktu s využitím jednotkových hodnot uvedených v Příručce o externích nákladech na dopravu<sup>4</sup> v jejím budoucím aktualizovaném vydání.

---

<sup>4</sup> Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Příručka o externích nákladech na dopravu – vydání z roku 2019 (*Handbook on the external costs of transport – Version 2019*)–1.1., Úřad pro publikace, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Zatímco některé delegace nový přístup podpořily, jiné zpochybnilly opodstatněnost 40 %, nedostatečné rozlišení hodnot externích nákladů podle vnitrostátní zeměpisné polohy a použití prováděcího aktu. Mnoho delegací považovalo definici za příliš složitou a netransparentní. Několik členských států společně navrholo, aby se jako výchozí bod vrátila definice založená na vzdálenosti z obecného přístupu Rady z roku 2018<sup>5</sup>.

- *Nová zjednodušená metodika*

V reakci na výzvy k zajištění jasnosti a transparentnosti vypracovalo předsednictví na návrh jedné delegace novou zjednodušenou metodu výpočtu a navrholo ji doplnit jako přílohu základního aktu. Vzorec byl založen na vzdálenosti různých úseků intermodální operace a bimodálním poměru mezi externími náklady silniční dopravy a externími náklady každého nesilničního druhu dopravy (železniční doprava, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava na krátké vzdálenosti). V návrhu byla zachována 40% prahová hodnota úspor externích nákladů.

Ačkoli mnoho delegací ocenilo úsilí o nalezení zjednodušeného a jasného výpočtu, návrh předsednictví nezískal dostatečnou podporu, zejména ze strany delegací, které navrhly vrátit se k definici z obecného přístupu Rady z roku 2018.

- *Poměr nesilničních úseků k silničním úsekům*

V návaznosti na připomínky pracovní skupiny se předsednictví dále zaměřilo na nové řešení založené výhradně na vzdálenosti vyjádřené jako poměr mezi délkou nesilničních a silničních úseků, a to bez výpočtu externích nákladů, ale s jejich implicitní úsporou díky použití nesilničních úseků. V navrhované změně se uvádí, že při operaci kombinované dopravy musí být nejméně 50 % celkové vzdálenosti pokryto nesilničními druhy dopravy.

Zatímco některé delegace považovaly novou definici za krok správným směrem, jiné vyjádřily obavy, že by mohla vést k velmi dlouhým silničním úsekům.

---

<sup>5</sup> Dokument ST 15147/18.

- *Ostrovy a ostrovní členské státy*

Vzhledem k tomu, že bylo navrženo změnit podmínku definující kombinovanou dopravu z prahové hodnoty úspor externích nákladů na alespoň 50 % nesilničních dopravních úseků, kompromisní znění zavedlo nové ustanovení o ostrovech a ostrovních členských státech v čl. 1c odst. 2 písm. b) a čl. 1b odst. 8 tak, aby byla do oblasti působnosti směrnice zahrnuta nákladní spojení mezi ostrovy a ostrovními členskými státy a pevninou. Toto ustanovení doplnilo předsednictví na žádost dotčených členských států.

Pracovní skupina prozkoumala různé možnosti soudržné a účinné definice kombinované dopravy a bude třeba dále pracovat na získání dostatečné podpory ze strany delegací.

***Platformy eFTI (pozměněný článek 3)***

Návrh Komise stanoví, že provozovatelé kombinované dopravy musí zaznamenávat údaje do platform eFTI před zahájením operace. Na základě těchto údajů provedou platformy eFTI výpočty nezbytné k prokázání souladu, čímž určí způsobilost intermodální operace pro opatření určená pro kombinovanou dopravu.

Nařízení eFTI ukládá příslušným orgánům členských států povinnost přijímat regulační informace zpřístupněné hospodářskými subjekty v elektronické podobě (článek 5). Povinnost hospodářských subjektů zpřístupnit příslušným orgánům v elektronické podobě regulační informace se však předpokládá jako možná iniciativa v návaznosti na přezkum nařízení eFTI nejpozději 21. února 2029 (článek 16 nařízení).

Během jednání v pracovní skupině některé delegace podpořily využívání platform eFTI v souladu s cíli v oblasti digitalizace nákladní dopravy v Unii.

Většina delegací však vyjádřila obavy, že platformy dosud nejsou funkční, a vyslovila se proti ustanovení, které by ve skutečnosti stanovilo jejich povinné používání pro provozovatele kombinované dopravy.

V reakci na obavy členských států navrhlo předsednictví ustanovení o přezkumu a odklad použitelnosti tohoto ustanovení.

Bude třeba dále pracovat na vymezení využívání platform eFTI, zejména pokud jde o korelaci mezi provedením směrnice a prováděním a zprovozněním platform eFTI.

### ***Vnitrostátní rámce politiky (článek 3a)***

Článek 3a ukládá členským státům povinnost přijmout, zveřejnit, provádět a vyhodnocovat vnitrostátní rámce politiky na podporu intermodální dopravy, a zejména operací kombinované dopravy. Stanoví rovněž cíl celkového snížení celkových nákladů na operace kombinované dopravy na jejich území alespoň o 10 %. V příloze je připojen neúplný orientační seznam podpůrných opatření.

Mnoho delegací bylo proti povinné povaze vnitrostátních rámců politiky a zpochybnilo související cíl 10% snížení celkových nákladů na operace kombinované dopravy.

Kompromisní znění předsednictví upravilo požadavky na vnitrostátní rámce politiky a odložilo přijetí vnitrostátních rámců politiky z 24 na 36 měsíců po vstupu směrnice v platnost. Období pro dosažení 10% cíle bylo prodlouženo ze 7 let a 6 měsíců na 8 let po vstupu směrnice v platnost.

Kromě toho byl vložen odstavec 5a, podle něhož se členské státy mohou rozhodnout neuplatňovat podpůrná opatření na silniční úsek, který prochází jejich územím bez nakládky nebo vykládky nákladu.

### ***Výjimka ze zákazu jízdy o víkendu, v noci a o svátcích (článek 9a)***

Návrh zavádí novou celounijní regulační výjimku z vnitrostátních zákazů řízení pro vozidla provádějící silniční úseky operací kombinované dopravy. Jednání v pracovní skupině ukázala, že delegace jsou v této otázce velmi nejednotné a je třeba vykonat další práci.

### ***Další navrhované změny***

V průběhu sedmi kompromisních znění provedlo předsednictví v reakci na připomínky delegací několik dalších změn návrhu Komise. Tyto změny zahrnují mimo jiné:

- *Název směrnice byl změněn tak, aby bylo upřesněno, že podpůrný rámec pro intermodální dopravu zahrnuje „zvláštní opatření pro kombinovanou přepravu zboží“.*

- *V čl. 1b odst. 14 byla doplněna definice organizátora dopravy.*
- *Byla přidána výjimka z požadavku na identifikaci intermodálních nákladových jednotek ISO pro silniční vozidlo nebo jednotku bez jeřábu přepravovanou po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo po moři pro nesilniční úsek cesty.*
- *Původní znění článku 2 směrnice z roku 1992 bylo zachováno, neboť jeho přeformulování v návrhu Komise vyvolalo příliš mnoho otázek týkajících se výkladu.*
- *V pozměněném čl. 3 odst. 4 bylo doplněno vyjasnění dokladu o dodržení podmínek.*
- *Do nařízení eFTI byly zahrnuty navrhované změny, které zohledňují výpočet minimálního 50% podílu nesilničních úseků.*
- *Seznam daní v čl. 6 odst. 3 byl na žádost několika členských států aktualizován.*
- *Odkazy v článku 9 byly aktualizovány, ale původní znění zůstalo zachováno, neboť nově navrhované přeformulování vyvolalo příliš mnoho otázek týkajících se výkladu.*
- *V neúplném orientačním seznamu podpůrných opatření v příloze II byla provedena drobná doplnění.*
- *Jako příloha III byl doplněn podrobný seznam požadavků na transparentnost terminálů, čímž byly zrušeny prováděcí pravomoci přenesené na Komisi v této oblasti.*
- *Do 6. bodu odůvodnění byla doplněna místa překládky.*

#### **IV. ZÁVĚR**

13. Coreper vyzývá v návaznosti na své zasedání konané dne 5. června 2024 Radu, aby tuto zprávu vzala na vědomí s cílem dosáhnout u směrnice o kombinované dopravě dalšího pokroku.