

Bruxelles, 31. svibnja 2024.
(OR. en)

10275/24

Međuinstitucijski predmet:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Br. preth. dok.:	6370/7/24 REV 7
Br. dok. Kom.:	15200/23 + ADD 1
Predmet:	Priprema za sastanak Vijeća za <u>promet</u> , telekomunikacije i energetiku 18. lipnja 2024. Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ u pogledu okvira potpore za intermodalni prijevoz robe i Uredbe (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu izračuna ušteda vanjskih troškova i generiranja objedinjenih podataka – Izvješće o napretku

I. UVOD

1. Komisija je 7. studenoga 2023. Europskom parlamentu i Vijeću podnijela navedeni prijedlog (dalje u tekstu „Direktiva o kombiniranom prijevozu”).
2. Prijedlogom se dopunjuje paket mjera za ozelenjivanje prijevoza tereta donesen u srpnju 2023. u kontekstu Strategije za pametnu i održivu mobilnost kako bi se poboljšala učinkovitost prijevoza tereta i doprinijelo postizanju cilja klimatske neutralnosti do 2050.
3. Paket ujedno uključuje prijedlog izmjene Direktive o masama i dimenzijama određenih cestovnih vozila, Prijedlog uredbe o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza („CountEmissions EU”) i Prijedlog uredbe o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru.

4. Direktivom o kombiniranom prijevozu predlaže se izmjena Direktive koja je trenutačno na snazi¹ kako bi se dodatno promicalo preusmjerenje prijevoza tereta s cestovnog na ekološki prihvatljivije vrste prijevoza kao što su željeznice, unutarnji plovni putovi i pomorski promet na kraćim relacijama s ciljem smanjenja vanjskih troškova prometnog sustava Unije.
5. Kako bi se taj cilj ostvario, Prijedlogom se uspostavlja sveobuhvatni okvir potpore za uvođenje intermodalnog prijevoza koji se u cijelosti ili djelomično odvija na području Unije. Što je najvažnije, u njemu se utvrđuju poticaji namijenjeni promicanju konkurentnosti kombiniranog prijevoza koji je definiran kao podskup intermodalnog prijevoza kojim se šteti određena razina vanjskih troškova.
6. Direktivom o kombiniranom prijevozu ujedno se predlaže izmjena Uredbe (EU) 2020/1056² o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (dalje u tekstu „eFTI”) kako bi platforme za eFTI mogle izračunavati vanjske troškove i generirati objedinjene podatke za bolje praćenje, čime bi se zamijenili papirnati dokumenti.
7. Taj je prijedlog treći pokušaj izmjene Direktive iz 1992., koja se smatra zastarjelom i ograničenom kada je riječ o području primjene. Komisijini prijedlozi za reviziju pravnog akta 1998. i 2017. naknadno su povučeni.

II. RAD U DRUGIM INSTITUCIJAMA

8. Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) nadležnim odborom. Odbor TRAN imenovao je 5. prosinca 2023. g. Massimiliana Salinija (EPP, IT) izvjestiteljem.
9. Navedeni je odbor 1. ožujka 2024. objavio radni dokument³ s preporukama izvjestitelja.

Nacrt izvješća odbora TRAN bit će podnesen u novom parlamentarnom sazivu.

¹ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica *SL L 368, 17.12.1992., str. 38–42.*

² Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta *SL L 249, 31.7.2020., str. 33–48.*

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_HR.pdf

10. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje na 585. plenarnoj sjednici održanoj 14. veljače 2024. Odbor regija donio je mišljenje na 159. plenarnoj sjednici 31. siječnja i 1. veljače 2024.

III. RAD U OKVIRU VIJEĆA

11. Komisija je 19. studenoga 2023. tijekom španjolskog predsjedanja predstavila Prijedlog i njegovu procjenu učinka na sastanku Radne skupine za promet - intermodalna pitanja i mreže.
12. Detaljno razmatranje Prijedloga započelo je tijekom belgijskog predsjedanja. Radna je skupina od 12. siječnja do 31. svibnja 2024. održala 11 rasprava koje su dovele do sedam kompromisnih tekstova. Nakon što je nekoliko država članica postavilo pitanja, Komisija je na početku rasprava pojasnila komplementarnost između Prijedloga i predložene revizije Direktive o masama i dimenzijama određenih cestovnih vozila.

Definicija kombiniranog prijevoza (članak 1.c)

- 40 % ušteda vanjskih troškova

Većina pitanja i komentara odnosila se na novopredloženu definiciju kombiniranog prijevoza, koja znatno odstupa od postojećih pravila. Da bi se mogla smatrati kombiniranim prijevozom (i stoga biti prihvatljiva za namjenske mjere potpore), aktivnost mora stvarati barem 40 % manje vanjskih troškova (emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka, ozljede i smrtni slučajevi, buka i zagušenje) nego aktivnost alternativnog unimodalnog cestovnog prijevoza. Predviđa se da će se metodologija za izračun vanjskih troškova utvrditi provedbenim aktom, koristeći se jediničnim vrijednostima iz buduće ažurirane verzije Priručnika o vanjskim troškovima prijevoza⁴.

⁴ Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. i dr., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, (Priručnik o vanjskim troškovima prijevoza, verzija iz 2019. – 1.1.), Ured za publikacije, 2020., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Dok su neke delegacije podržale novi pristup, druge su dovele u pitanje obrazloženje koje se odnosi na prag od 40 %, nedostatak diferencijacije vrijednosti vanjskih troškova prema nacionalnim zemljopisnim značajkama i upotrebu provedbenog akta. Mnoge delegacije smatrale su da je definicija presložena i netransparentna. Nekoliko država članica zajednički je predložilo da se kao početna točka ponovno primijeni definicija iz općeg pristupa Vijeća⁵ iz 2018. koja se temelji na udaljenosti.

- *Nova pojednostavnjena metodologija*

Kako bi odgovorilo na pozive na jasnoću i transparentnost, predsjedništvo je na prijedlog jedne delegacije izradilo novu pojednostavnjenu metodu izračuna i predložilo da se ta metoda doda kao prilog temeljnom aktu. Formula se temeljila na udaljenosti različitih dionica intermodalne aktivnosti i na bimodalnom omjeru između vanjskih troškova cestovnog prijevoza i vanjskih troškova svake vrste necestovnog prijevoza (željeznica, unutarnji plovni putovi i pomorski promet na kraćim relacijama). U prijedlogu je zadržan prag od 40 % ušteda vanjskih troškova.

Iako su mnoge delegacije pozdravile napore uložene u pronalaženje pojednostavnjenog i jasnog izračuna, prijedlog predsjedništva nije dobio dovoljnu potporu, a posebno od onih delegacija koje su predložile povratak na definiciju iz općeg pristupa Vijeća iz 2018.

- *Omjer necestovnih i cestovnih dionica*

Nadovezujući se na komentare Radne skupine, predsjedništvo se usredotočilo na novo rješenje koje bi se u potpunosti temeljilo na udaljenosti i bilo bi izraženo kao omjer duljine necestovnih i cestovnih dionica, pri čemu se vanjski troškovi ne bi izračunavali, ali bi postojale implicitne uštede tih troškova zbog upotrebe necestovnih dionica. U predloženoj izmjeni navodi se da u aktivnosti kombiniranog prijevoza najmanje 50 % ukupne udaljenosti mora biti pokriveno necestovnim vrstama prijevoza.

Dok su neke delegacije smatrale da je nova definicija korak u pravom smjeru, druge su izrazile zabrinutost u vezi s time da bi ona mogla dovesti do vrlo dugih cestovnih dionica.

⁵ ST 15147/18

- *Otoci i otočne države članice*

Budući da je bilo predloženo da se uvjet kojim se definira kombinirani prijevoz promijeni tako da se umjesto praga ušteda vanjskih troškova upotrebljava uvjet od najmanje 50 % necestovnih dionica prijevoza, kompromisom je u članku 1.c stavku 2. točki (b) i članku 1.b stavku 8 uvedena nova odredba o otocima i otočnim državama članicama. kako bi se u područje primjene Direktive uključile teretne veze između otoka i otočnih država članica te kopna. Tu je odredbu predsjedništvo dodalo na zahtjev dotičnih država članica.

Radna skupina istražila je različite mogućnosti kada je riječ o dosljednoj i djelotvornoj definiciji kombiniranog prijevoza te će biti potreban daljnji rad kako bi se dobila dostatna potpora delegacija.

Platforme za eFTI (izmijenjeni članak 3.)

Prijedlogom Komisije predviđa se da organizatori kombiniranog prijevoza prije početka aktivnosti bilježe podatke na platformama za eFTI. Na temelju tih podataka platforme za eFTI izvršit će potrebne izračune za dokazivanje sukladnosti, čime će se utvrditi prihvatljivost intermodalne aktivnosti za namjenske mjere u pogledu kombiniranog prijevoza.

Uredbom o eFTI-ju utvrđuje se obveza nadležnih tijela država članica da prihvaćaju regulatorne informacije koje gospodarski subjekti stavljaju na raspolaganje elektroničkim putem (članak 5.). Međutim, obveza gospodarskih subjekata da nadležnim tijelima stave na raspolaganje regulatorne informacije elektroničkim putem predviđena je kao moguća inicijativa nakon evaluacije Uredbe o eFTI-ju koja bi se provela najkasnije do 21. veljače 2029. (članak 16. Uredbe).

Tijekom rasprava u okviru Radne skupine neke su delegacije podržale upotrebu platformi za eFTI u skladu s ciljevima digitalizacije prijevoza tereta u Uniji.

Međutim, većina delegacija izrazila je zabrinutost zbog toga što platforme još nisu operativne i usprotivila se odredbi kojom bi njihova upotreba postala obvezna za pružatelje usluga kombiniranog prijevoza.

Kako bi odgovorilo na zabrinutost država članica, predsjedništvo je predložilo klauzulu o preispitivanju i odgodu primjene navedene odredbe.

Bit će potreban daljnji rad na definiranju upotrebe platformi za eFTI, posebno u pogledu korelacije između prenošenja Direktive te provedbe i operacionalizacije platformi za eFTI.

Nacionalni okviri politike (članak 3.a)

U članku 3.a utvrđuje se obveza država članica da donose, objavljuju, provode i ocjenjuju nacionalne okvire politike za potporu intermodalnom prijevozu te osobito aktivnostima kombiniranog prijevoza. Njome se utvrđuje i cilj ukupnog smanjenja od barem 10 % ukupnih troškova aktivnosti kombiniranog prijevoza na njihovu državnom području. U prilogu se dodaje neiscrpan okvirni popis mjera potpore.

Mnoge delegacije usprotivile su se obveznoj prirodi nacionalnih okvira politike i dovele u pitanje povezani cilj smanjenja ukupnih troškova aktivnosti kombiniranog prijevoza za 10 %.

U kompromisnom tekstu predsjedništva prilagođeni su zahtjevi za nacionalne okvire politike, čime je donošenje nacionalnih okvira politike odgođeno s 24 na 36 mjeseci nakon stupanja na snagu Direktive. Razdoblje za postizanje cilja od 10 % produljeno je sa sedam godina i šest mjeseci na osam godina nakon stupanja na snagu Direktive.

Osim toga, umetnut je stavak 5.a u skladu s kojim države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati mjere potpore na cestovnu dionicu koja prolazi njihovim državnim područjem bez utovara ili istovara tereta.

Izuzeće od zabrana vožnje vikendom, noću i praznicima (članak 9.a)

Prijedlogom se na razini EU-a uvodi novo regulatorno izuzeće od nacionalnih zabrana vožnje za vozila koja obavljaju cestovne dionice kombiniranog prijevoza. Rasprave u okviru Radne skupine ukazale su na to da su delegacije vrlo podijeljene kada je riječ o tom pitanju i da je potreban daljnji rad.

Ostale predložene izmjene

Kao odgovor na komentare delegacija predsjedništvo je tijekom sedam kompromisa u prijedlog Komisije unijelo razne druge izmjene. Te izmjene, među ostalim, uključuju sljedeće:

- *naslov Direktive izmijenjen je kako bi se navelo da okvir potpore za intermodalni prijevoz uključuje „namjenske mjere u pogledu kombiniranog prijevoza robe”,*

- *definicija organizatora prijevoza dodana je u članku 1.b stavku 14.,*
- *za cestovno vozilo ili jedinicu koja se ne može podizati dizalicom, a prevozi se željeznicom, unutarnjim plovnim putovima ili morem za necestovni dio putovanja dodana je iznimka od obveze utvrđivanja intermodalnih utovarnih jedinica u skladu s normom ISO,*
- *zadržan je izvorni tekst članka 2. Direktive iz 1992. jer je zbog njegova preformuliranja u prijedlogu Komisije postavljeno previše pitanja koja se odnose na njegovo tumačenje,*
- *dodano je pojašnjenje u pogledu dokazivanja sukladnosti iz izmijenjenog članka 3. stavka 4.,*
- *uključene su predložene izmjene Uredbe o eFTI-ju kako bi se u obzir uzeo izračun minimalnog udjela necestovnih dionica od 50 %,*
- *popis poreza iz članka 6. stavka 3. ažuriran je na zahtjev nekoliko država članica,*
- *upućivanja u članku 9. ažurirana su, ali je zadržan izvorni tekst jer je zbog novopredloženog preformuliranja postavljeno previše pitanja o tumačenju,*
- *u neiscrpan okvirni popis mjera potpore iz Priloga II. uvedene su manje dopune,*
- *detaljan popis zahtjeva transparentnosti za terminale dodan je kao Prilog III., čime su opozvane provedbene ovlasti koje su u tom pogledu delegirane Komisiji,*
- *u uvodnoj izjavi 6. dodane su točke pretovara.*

IV. ZAKLJUČAK

13. Coreper, nakon sastanaka održanog 5. lipnja 2024., poziva Vijeće da primi na znanje izvješće s ciljem ostvarenja daljnjeg napretka u vezi s Direktivom o kombiniranom prijevozu.
