

V Bruseli 31. mája 2024  
(OR. en)

10275/24

---

Medziinštitucionálny spis:  
2023/0396(COD)

---

TRANS 248  
CODEC 1343  
IA 123

## SPRÁVA

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Generálny sekretariát Rady                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Komu:            | Výbor stálych predstaviteľov/Rada                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Č. predch. dok.: | 6370/7/24 REV 7                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Č. dok. Kom.:    | 15200/23 + ADD 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Predmet:         | Príprava zasadnutia Rady ( <u>doprava</u> , telekomunikácie a energetika),<br>ktoré sa uskutoční 18. júna 2024<br><br>Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica<br>Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu<br>tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056,<br>pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných<br>údajov<br><br>– správa o pokroku |

## I. ÚVOD

1. Komisia 7. novembra 2023 predložila uvedený návrh (ďalej len „smernica o kombinovanej doprave“) Európskemu parlamentu a Rade.
2. Návrhom sa uzatvára balík opatrení v oblasti ekologizácie nákladnej dopravy prijatý v júli 2023 v kontexte stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu s cieľom zlepšiť výkonnosť nákladnej dopravy a prispieť k dosiahnutiu cieľa klimateckej neutrality do roku 2050.
3. Balík obsahuje aj návrh na zmenu smernice o hmotnostiach a rozmeroch určitých cestných vozidiel, návrh nariadenia o započítavaní emisií skleníkových plynov z dopravných služieb („CountEmissions EU“) a návrh nariadenia o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore.

4. V smernici o kombinovanej doprave sa navrhuje zmeniť v súčasnosti platnú smernicu<sup>1</sup> s cieľom ďalej podporovať presun nákladnej dopravy z cestnej na ekologickejšie druhy dopravy, ako sú železničná doprava, vnútrozemská vodná doprava a príbrežná námorná doprava, s cieľom znížiť externé náklady dopravného systému Únie.
5. Na dosiahnutie tohto cieľa sa v návrhu ustanovuje celkový podporný rámec na využívanie intermodálnej dopravy vykonávanej úplne alebo čiastočne na území Únie. Najdôležitejšie je, že sa v ňom stanovujú osobitné stimuly na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy vymedzenej ako podmnožina intermodálnej dopravy, ktorá prináša určitú úsporu externých nákladov.
6. V smernici o kombinovanej doprave sa takisto navrhuje zmeniť nariadenie (EÚ) 2020/1056 o elektronických údajoch o nákladnej doprave<sup>2</sup> (ďalej len „eFTI“), aby platformy eFTI mohli vypočítať externé náklady a vytvárať súhrnné údaje na lepšie monitorovanie, čím sa nahradia papierové dokumenty.
7. Návrh je tretím pokusom o zmenu smernice z roku 1992, ktorá sa považuje za zastaranú a obmedzenú. Návrhy Komisie na revíziu právneho aktu v rokoch 1998 a 2017 boli následne stiahnuté.

## **II. PRÁCA V OSTATNÝCH INŠTITÚCIÁCH**

8. Európsky parlament určil Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) za gestorský výbor. Výbor TRAN vymenoval 5. decembra 2023 za spravodajcu pána Massimiliana Saliniho (PPE, IT).
9. Výbor TRAN uverejnil 1. marca 2024 pracovný dokument<sup>3</sup> s odporúčaniami spravodajcu.

Návrh správy výboru TRAN bude predložený v novom volebnom období.

---

<sup>1</sup>Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi, *Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38 – 42.*

<sup>2</sup>Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave, *Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33 – 48.*

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

10. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko na svojom 585. plenárnom zasadnutí 14. februára 2024. Výbor regiónov zaujal stanovisko na svojom 159. plenárnom zasadnutí 31. januára a 1. februára 2024.

### **III. PRÁCA V RADE**

11. Komisia predložila návrh a posúdenie jeho vplyvu na zasadnutí pracovnej skupiny pre dopravu – intermodálne otázky a siete 19. novembra 2023 počas španielskeho predsedníctva.
12. Dôkladné preskúmanie návrhu sa začalo počas belgického predsedníctva. Pracovná skupina od 12. januára do 31. mája 2024 rokovala jedenásťkrát, z ktorých vzišlo sedem kompromisných znení. Na začiatku rokovaní Komisia po otázkach viacerých členských štátov objasnila komplementárnosť medzi návrhom a navrhovanou revíziou smernice o hmotnostiach a rozmeroch určitých vozidiel.

#### ***Vymedzenie pojmu kombinovaná doprava (článok 1c)***

- 40 % úspory externých nákladov

Väčšina otázok a pripomienok sa týkala novonavrhnutého vymedzenia kombinovanej dopravy, ktoré sa výrazne odchyľuje od súčasných pravidiel. Na to, aby sa operácia intermodálnej dopravy považovala za kombinovanú dopravu (a teda bola oprávnená na osobitné podporné opatrenia), musí vyprodukovať aspoň o 40 % menej externých nákladov (emisie skleníkových plynov, znečistenie ovzdušia, zranenia a úmrtia, hluk a dopravné preťaženie) ako alternatívna výlučne cestná operácia. Predpokladá sa, že metodika výpočtu externých nákladov sa stanoví prostredníctvom vykonávacieho aktu, pričom sa použijú jednotkové hodnoty uvedené v príručke o externých nákladoch na dopravu<sup>4</sup> v jej budúcom aktualizovanom vydaní.

---

<sup>4</sup> Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Úrad pre publikácie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Zatiaľ čo niektoré delegácie nový prístup podporili, iné spochybnili odôvodnenie hodnoty 40 %, nedostatočnú diferenciáciu hodnôt externých nákladov podľa vnútroštátnej geografie a použitie vykonávacieho aktu. Mnohé delegácie považovali vymedzenie pojmu za príliš zložité a netransparentné. Niekoľko členských štátov spoločne navrhlo ako východiskový bod návrat k vymedzeniu založenému na vzdialenosti zo všeobecného smerovania Rady z roku 2018<sup>5</sup>.

– *Nová zjednodušená metodika*

V reakcii na výzvy na jasnosť a transparentnosť predsedníctvo na návrh jednej delegácie vypracovalo novú zjednodušenú metódu výpočtu a navrhlo ju doplniť ako prílohu k základnému aktu. Vzorec bol založený na vzdialenosti jednotlivých úsekov intermodálnej operácie a dvojmodálnom pomere medzi externými nákladmi na cestnú dopravu a externými nákladmi na každý iný druh ako cestná doprava (železničná, vnútrozemská vodná doprava a príbrežná námorná doprava). V návrhu sa zachovala prahová hodnota 40 % úspor externých nákladov.

Hoci mnohé delegácie ocenili úsilie nájsť zjednodušený a jasný výpočet, návrh predsedníctva nezískal dostatočnú podporu, najmä od tých delegácií, ktoré navrhli vrátiť sa k vymedzeniu zo všeobecného smerovania Rady z roku 2018.

– *Pomer iných ako cestných úsekov k cestným úsekom*

V nadväznosti na pripomienky pracovnej skupiny sa predsedníctvo ďalej zameralo na nové riešenie založené výlučne na vzdialenosti vyjadrené ako pomer medzi dĺžkou iných ako cestných úsekov a cestných úsekov bez toho, aby sa počítali externé náklady, ale implicitne by sa predpokladala ich úspora v dôsledku využívania iných ako cestných úsekov. V navrhovanej zmene sa uvádza, že pri kombinovanej doprave sa musí aspoň 50 % celkovej vzdialenosti prejsť inými druhmi dopravy než cestnou.

Zatiaľ čo niektoré delegácie považovali nové vymedzenie za krok správnym smerom, iné vyjadrili obavy, že by mohlo viesť k veľmi dlhým cestným úsekom.

---

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

Keďže sa navrhlo, aby sa podmienka vymedzujúca kombinovanú dopravu zmenila z prahovej hodnoty úspor externých nákladov na aspoň 50 % iných ako cestných úsekov dopravy, kompromisom sa zaviedlo v článku 1c ods. 2 písm. b) a článku 1b ods. 8 nové ustanovenie o ostrovoch a ostrovných členských štátoch, ktoré zahŕňa do rozsahu pôsobnosti smernice spojenia nákladnej dopravy medzi ostrovmi a ostrovnými členskými štátmi a pevninou. Toto ustanovenie doplnilo predsedníctvo na žiadosť dotknutých členských štátov.

Pracovná skupina preskúmala rôzne možnosti koherentného a účinného vymedzenia kombinovanej dopravy a na získanie dostatočnej podpory zo strany delegácií bude potrebná ďalšia práca.

### ***Platformy eFTI (zmenený článok 3)***

V návrhu Komisie sa stanovuje, že organizátori kombinovanej dopravy majú pred začatím operácie zaznamenať údaje na platformách eFTI. Na základe týchto informácií platformy eFTI vykonajú potrebné výpočty na preukázanie súladu, čím určia oprávnenosť intermodálnej operácie na opatrenia vyhradené pre kombinovanú dopravu.

V nariadení eFTI sa stanovuje povinnosť príslušných orgánov členských štátov akceptovať regulačné informácie, ktoré elektronicky sprístupnili hospodárske subjekty (článok 5). Povinnosť hospodárskych subjektov sprístupniť príslušným orgánom elektronicky regulačné informácie sa však predpokladá ako možná iniciatíva po preskúmaní nariadenia eFTI najneskôr 21. februára 2029 (článok 16 nariadenia).

Počas rokovaní pracovnej skupiny niektoré delegácie podporili využívanie platforiem eFTI v súlade s cieľmi digitalizácie nákladnej dopravy v Únii.

Väčšina však vyjadrila obavy, že platformy ešte nie sú funkčné, a namietala proti ustanoveniu, podľa ktorého by sa ich používanie stalo pre prevádzkovateľov kombinovanej dopravy fakticky povinným.

V reakcii na obavy členských štátov predsedníctvo navrhlo doložku o preskúmaní a odklad uplatňovania tohto ustanovenia.

Bude potrebné ďalej pracovať na vymedzení používania platforiem eFTI, najmä pokiaľ ide o vzájomný vzťah medzi transpozíciou smernice a implementáciou a prevádzkovaním platforiem eFTI.

### ***Národné politické rámce (článok 3a)***

V článku 3a sa stanovuje povinnosť členských štátov prijímať, uverejňovať, vykonávať a hodnotiť národné politické rámce na podporu intermodálnej dopravy, a najmä operácií kombinovanej dopravy. Stanovuje sa v ňom aj cieľ celkového zníženia celkových nákladov na operácie kombinovanej dopravy na ich území aspoň o 10 %. V prílohe sa dopĺňa neúplný orientačný zoznam podporných opatrení.

Mnohé delegácie boli proti povinnému charakteru národných politických rámcov a spochybnilí súvisiaci cieľ znížiť celkové náklady na operácie kombinovanej dopravy o 10 %.

V kompromisnom znení predsedníctva sa upravili požiadavky na národné politické rámce, čím sa odložilo ich prijatie z 24 na 36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti smernice. Obdobie na dosiahnutie cieľa 10 % sa predĺžilo zo 7 rokov a 6 mesiacov na 8 rokov po nadobudnutí účinnosti smernice.

Okrem toho sa vložil odsek 5a, podľa ktorého sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať podporné opatrenia na cestné úseky, ktoré prechádzajú ich územím bez naloženia alebo vyloženia nákladu.

### ***Výnimka zo zákazu počas víkendov, v noci a počas sviatkov (článok 9a)***

Návrhom sa zavádza nová celoeurópska regulačná výnimka z vnútroštátnych zákazov jazdy pre vozidlá vykonávajúce cestné úseky operácií kombinovanej dopravy. Z rokovaní v pracovnej skupine vyplynulo, že delegácie sú v tejto otázke veľmi rozdelené a je potrebné na nej ďalej pracovať.

### ***Ďalšie navrhované zmeny***

V priebehu siedmich kompromisných návrhov predsedníctvo v reakcii na pripomienky delegácií zaviedlo do návrhu Komisie rôzne ďalšie zmeny. Tieto zmeny zahŕňajú okrem iného:

- *názov smernice bol zmenený s cieľom spresniť, že podporný rámec pre intermodálnu dopravu zahŕňa „špecializované opatrenia pre kombinovanú prepravu tovaru“,*

- *do článku 1b ods. 14 bolo doplnené vymedzenie pojmu organizátora dopravy,*
- *doplnila sa výnimka z požiadavky na identifikáciu intermodálnych nákladových jednotiek pre cestné vozidlo alebo žeriavom nenaložitelnú jednotku prepravovanú po železnici, vnútrozemskými vodnými cestami alebo po mori pre necestný segment cesty, podľa noriem ISO,*
- *pôvodné znenie článku 2 smernice z roku 1992 sa zachovalo, keďže jeho preformulovanie v návrhu Komisie vyvolalo príliš veľa otázok týkajúcich sa výkladu,*
- *doplnilo sa vysvetlenie dôkazu o splnení podmienok v zmenenom článku 3 ods. 4,*
- *boli zahrnuté zmenené navrhované zmeny nariadenia eFTI, aby sa zohľadnil výpočet 50 % minimálneho podielu iných ako cestných úsekov,*
- *zoznam daní v článku 6 ods. 3 bol na žiadosť viacerých členských štátov aktualizovaný,*
- *odkazy v článku 9 sa aktualizovali, ale pôvodné znenie sa zachovalo, keďže nové navrhované preformulovanie vyvolalo príliš veľa otázok týkajúcich sa výkladu,*
- *do neúplného orientačného zoznamu podporných opatrení v prílohe II sa urobili menšie doplnenia,*
- *podrobný zoznam požiadaviek na transparentnosť terminálov sa doplnil ako príloha III, čím sa zrušili vykonávacie právomoci delegované na Komisiu v tomto bode,*
- *do odôvodnenia 6 sa doplnili miesta prekládky.*

#### **IV. ZÁVER**

13. Coreper v nadväznosti na svoje zasadnutie z 5. júna 2024 vyzýva Radu, aby túto správu vzala na vedomie s cieľom dosiahnuť ďalší pokrok v práci na smernici o kombinovanej doprave.