

Bruselj, 31. maj 2024
(OR. en)

10275/24

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. predh. dok.:	6370/7/24 REV 7
Št. dok. Kom.:	15200/23 + ADD 1
Zadeva:	Priprava seje Sveta (<u>promet</u> , telekomunikacije in energija) 18. junija 2024 Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 92/106/EGS glede okvira podpore za intermodalni prevoz blaga in Uredbe (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izračunom prihrankov pri zunanjih stroških in pripravo zbirnih podatkov – poročilo o napredku

I. UVOD

1. Komisija je 7. novembra 2023 Evropskemu parlamentu in Svetu predložila navedeni predlog (v nadaljnjem besedilu: direktiva o kombiniranem prevozu).
2. Gre za predlog iz svežnja za okolju prijaznejši tovorni promet, ki je bil sprejet julija 2023 v okviru strategije za pametno in trajnostno mobilnost s ciljem izboljšati učinkovitost tovrnega prometa in prispevati k uresničitvi cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050.
3. V tem svežnju so še predlog za spremembo direktive o težah in merah za nekatera cestna vozila, predlog uredbe o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev („CountEmissions EU“) in predlog uredbe o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju.

4. Z direktivo o kombiniranem prevozu se predlaga sprememba trenutno veljavne direktive¹ s ciljem nadalje spodbujati prehod tovarnega prometa s cestnega na okolju prijaznejše načine prevoza, kot so železnica, celinske plovne poti in pomorski prevoz na kratke razdalje, da bi zmanjšali zunanje stroške prometnega sistema Unije.
5. Za uresničitev tega cilja je v predlogu določen splošen okvir podpore za spodbujanje uporabe intermodalnega prevoza, ki se v celoti ali delno izvaja na ozemlju Unije. Najpomembnejše pa je, da so v njem določene namenske spodbude za povečanje konkurenčnosti kombiniranega prevoza, ki je opredeljen kot podskupina intermodalnega prevoza, s katero se prihranijo določeni zunanji stroški.
6. Z direktivo o kombiniranem prevozu se predlaga tudi sprememba Uredbe (EU) 2020/1056 o elektronskih informacijah o prevozu blaga² (v nadaljnjem besedilu: uredba o eFTI), ki platformam eFTI omogoča izračun zunanjih stroškov in pripravo zbirnih podatkov za boljše spremljanje, zaradi česar bi se opustili dokumenti v papirni obliki.
7. Predlog je tretji poskus spremembe direktive iz leta 1992, ki velja za zastarelo in ima omejeno področje uporabe. Predloga Komisije za revizijo pravnega akta v letih 1998 in 2017 sta bila naknadno umaknjena.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

8. Evropski parlament je za pristojni odbor imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), ki je 5. decembra 2023 za poročevalca imenoval Massimiliana Salinija (EPP, IT).
9. Odbor TRAN je 1. marca 2024 objavil delovni dokument³ s priporočili poročevalca.

Osnutek poročila odbora TRAN bo predložen v novem parlamentarnem obdobju.

¹ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami, *UL L 368, 17.12.1992, str. 38–42*.

² Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga, *UL L 249, 31.7.2020, str. 33–48*.

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

10. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 585. plenarnem zasedanju 14. februarja 2024. Odbor regij je mnenje sprejel na 159. plenarnem zasedanju med 31. januarjem in 1. februarjem 2024.

III. DELO V OKVIRU SVETA

11. Komisija je predlog in njegovo oceno učinka predstavila na sestanku Delovne skupine za intermodalni promet in omrežja 19. novembra 2023 med španskim predsedovanjem.
12. Poglobljena obravnava predloga se je začela med belgijskim predsedovanjem. Delovna skupina je med 12. januarjem in 31. majem 2024 razpravljala enajstkrat in na tej podlagi je bilo oblikovanih sedem kompromisnih besedil. Na začetku razprav je Komisija pojasnila, kako se predlog in predlagana revizija direktive o težah in merah nekaterih vozil medsebojno dopolnjujeta, potem ko je vprašanja v zvezi s tem zastavilo več držav članic.

Oprelitev kombiniranega prevoza (člen 1c)

- *40-odstotni prihranek pri zunanjih stroških*

Večina vprašanj in pripomb je zadevala nanovo predlagano opredelitev kombiniranega prevoza, ki precej odstopa od veljavnih pravil. Da bi se intermodalni prevoz štel za kombinirani prevoz (in bi bil zato upravičen do namenskih podpornih ukrepov), mora povzročiti vsaj 40 % manj zunanjih stroškov (emisije toplogrednih plinov, onesnaževanje zraka, poškodbe in smrtne žrtve, hrup in zastoji) kot alternativni prevoz, ki poteka izključno po cesti. Metodologija za izračun zunanjih stroškov naj bi se določila v izvedbenem aktu na podlagi vrednosti na enoto iz prihodnje posodobljene izdaje Priročnika o zunanjih stroških prevoza⁴.

⁴ Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. in drugi, *Handbook on the external costs of transport – različica 2019 – 1.1*), Urad za publikacije, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Nekatere delegacije so podprle novi pristop, druge pa so imele pomisleke glede razlogov za 40-odstotni prag, odsotnosti diferenciacije vrednosti zunanjih stroškov glede na nacionalne geografske značilnosti in uporabe izvedbenega akta. Številne delegacije so menile, da je opredelitev preveč zapletena in nepregledna. Več držav članic je skupaj predlagalo, da se kot izhodišče ponovno uporabi opredelitev na podlagi razdalje iz splošnega pristopa Sveta⁵ iz leta 2018.

— *Nova poenostavljena metodologija*

Predsedstvo je v odgovor na pozive k večji jasnosti in preglednosti na predlog ene od delegacij razvilo novo poenostavljeno metodo za izračun in predlagalo, da se doda kot priloga k temeljnemu aktu. Formula temelji na dolžini različnih delov intermodalnega prevoza in dvomodalnem razmerju med zunanjimi stroški cestnega prevoza in zunanjimi stroški vsakega necestnega načina prevoza (železnica, celinske plovne poti in pomorski prevoz na kratke razdalje). 40-odstotni prag za prihranke pri zunanjih stroških v predlogu ni bil spremenjen.

Čeprav so številne delegacije pohvalile prizadevanja za bolj enostaven in jasen izračun, predlog predsedstva ni dobil zadostne podpore, zlasti tistih delegacij, ki so predlagale, da se uporabi opredelitev iz splošnega pristopa Sveta iz leta 2018.

— *Razmerje med necestnimi in cestnimi deli poti*

Predsedstvo se je nato na podlagi pripomb delovne skupine osredotočilo na novo rešitev, ki bi v celoti temeljila na razdalji in bi bila izražena kot razmerje med dolžino necestnih in cestnih delov; pri tem se zunanji stroški ne bi izračunavali, prihranki pa bi bili implicitni zaradi uporabe necestnih delov. V skladu s to predlagano spremembo bi morale biti pri kombiniranem prevozu najmanj 50 % skupne razdalje opravljene z necestnimi načini prevoza.

Nekatere delegacije so menile, da je nova opredelitev korak v pravo smer, druge pa so izrazile zaskrbljenost, da bi lahko privedla do zelo dolgih cestnih delov.

⁵ ST 15147/18.

Ker je bilo predlagano, da se pogoj v opredelitvi kombiniranega prevoza spremeni, tako da bi se namesto praga za prihranke pri zunanjih stroških uporabljal pogoj vsaj 50 % delov necestnega prevoza, je bila v členu 1c(2)(b) in členu 1b(8) kot kompromis dodana nova določba o otokih in otoških državah članicah, s katero se v področje uporabe direktive dodajo tovarne povezave med otoki in otoškimi državami članicami ter celino. To določbo je predsedstvo dodalo na prošnjo zadevnih držav članic.

Delovna skupina je preučila različne možnosti za usklajeno in učinkovito opredelitev kombiniranega prevoza, za zadostno podporo delegacij pa bo potrebnega še nekaj dela.

Platforme eFTI (spremenjeni člen 3)

V predlogu Komisije je določeno, da morajo organizatorji kombiniranega prevoza pred začetkom dejavnosti zabeležiti podatke na platformah eFTI. Na podlagi teh podatkov bodo platforme eFTI izdelale potrebne izračune za dokazilo o skladnosti, s katerim se ugotavlja upravičenost intermodalnega prevoza do ukrepov, namenjenih kombiniranemu prevozu.

V uredbi o eFTI je določeno, da morajo pristojni organi držav članic sprejeti zakonsko predpisane informacije, ki jih gospodarski subjekti dajo na voljo v elektronski obliki (člen 5). Vendar je obveznost gospodarskih subjektov, da pristojnim organom zakonsko predpisane informacije dajo na voljo elektronski obliki, predvidena le kot možnost po pregledu uredbe o eFTI, ki naj bi bil izveden najpozneje do 21. februarja 2029 (člen 16 uredbe).

Nekatere delegacije so v razpravah delovne skupine podprle uporabo platform eFTI v skladu s cilji digitalizacije tovarnega prometa v Uniji.

Večina pa je izrazila zaskrbljenost, ker platforme še ne delujejo, in nasprotovala določbi, ki bi dejansko določala njihovo obvezno uporabo za prevoznike v kombiniranem prevozu.

Predsedstvo je v odgovor na pomisleke držav članic predlagalo klavzulo o pregledu in odlog uporabe te določbe.

Potrebno bo nadaljnje delo, da se opredeli uporaba platform eFTI, zlasti kar zadeva povezavo med prenosom direktive ter implementacijo in operacionalizacijo platform eFTI.

Nacionalni okviri politike (člen 3a)

V členu 3a je določeno, da morajo države članice sprejeti, objaviti, izvajati in oceniti nacionalne okvire politike za podporo intermodalnemu prevozu, zlasti dejavnostim kombiniranega prevoza. Določen je tudi cilj skupno vsaj 10-odstotnega zmanjšanja stroškov kombiniranega prevoza na njihovem ozemlju. V prilogi je dodan neizčrpen okvirni seznam podpornih ukrepov.

Številne delegacije so nasprotovale temu, da bi bili nacionalni okviri politike obvezni, in izrazile pomisleke glede s tem povezanega cilja skupno 10-odstotnega zmanjšanja stroškov kombiniranega prevoza.

Predsedstvo je v kompromisnem besedilu prilagodilo zahteve za nacionalne okvire politike, pri čemer je bilo sprejetje nacionalnih okvirov politike odloženo s 24 na 36 mesecev po začetku veljavnosti direktive. Obdobje za doseg 10-odstotnega cilja je bilo podaljšano s 7 let in 6 mesecev na 8 let po začetku veljavnosti direktive.

Poleg tega je bil vstavljen odstavek 5a, v skladu s katerim se lahko države članice odločijo, da ne bodo uporabile podpornih ukrepov za cestni del, ki poteka čez njihovo ozemlje brez natovarjanja ali raztovarjanja tovora.

Izvetje iz prepovedi ob koncu tedna, ponoči in ob praznikih (člen 9a)

S predlogom se na ravni EU uvaja novo regulativno izvetje iz nacionalnih prepovedi vožnje za vozila, ki opravljajo cestni del kombiniranega prevoza. Razprave v delovni skupini so pokazale, da so mnenja delegacij glede tega vprašanja zelo deljena in da je potrebno nadaljnje delo.

Druge predlagane spremembe

Da bi upoštevalo pripombe delegacij, je predsedstvo pri pripravi sedmih kompromisnih različic predlog Komisije spremenilo tudi na več drugih mestih. Med drugim gre za naslednje spremembe:

- *Naslov direktive je bil spremenjen tako, da določa, da okvir podpore za intermodalni prevoz vključuje „namenske ukrepe za kombinirani prevoz blaga“.*

- *V členu 1b(14) je bila dodana opredelitev organizatorja prevoza.*
- *Za cestno vozilo ali enoto, ki ni primerna za natovarjanje z žerjavom in ki se prevaža po železnici, celinskih plovnih poteh ali morju, je bila za necestni del vožnje dodana izjema od obveznosti identifikacije intermodalnih nakladalnih enot v skladu s standardom ISO.*
- *Prvotno besedilo člena 2 direktive iz leta 1992 je bilo ohranjeno, saj je preoblikovano besedilo iz predloga Komisije sprožilo preveč vprašanj o razlagi.*
- *V spremenjenem členu 3(4) je bilo dodano pojasnilo glede dokazila o skladnosti.*
- *Vključene so bile predlagane spremembe uredbe o eFTI, da bi se upošteval izračun 50-odstotnega minimalnega deleža necestnih delov.*
- *Na prošnjo več držav članic je bil posodobljen seznam davkov v členu 6(3).*
- *Posodobljena so bila sklicevanja v členu 9, vendar je bilo ohranjeno prvotno besedilo, saj je predlagano preoblikovano besedilo sprožilo preveč vprašanj o razlagi.*
- *Nekoliko je bil dopolnjen neizčrpní okvirni seznam podpornih ukrepov v Prilogi II.*
- *Kot Priloga III je bil dodan podroben seznam zahtev glede preglednosti terminalov, s čimer so bila umaknjena izvedbena pooblastila, prenesena na Komisijo v zvezi s tem.*
- *V uvodni izjavi 6 so bile dodane točke pretovarjanja.*

IV. ZAKLJUČEK

13. Coreper po seji 5. junija 2024 poziva Svet, naj se seznani s poročilom, da bi se v zvezi z direktivo o kombiniranem prevozu dosegel nadaljnji napredek.
