

V Bruseli 21. novembra 2018
(OR. en)

Medziinštitucionálny spis:
2017/0290(COD)

13871/1/18
REV 1

TRANS 503
CODEC 1882

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. dok. Kom.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Text s významom pre EHP) – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 10. novembra 2017 prijala vyššie uvedený návrh v rámci balíka opatrení v oblasti mobility „Európa v pohybe“ ako jednu z iniciatív Komisie týkajúcich sa nízkoemisnej mobility. Tento návrh je revíziou smernice 92/106/EHS¹ (smernica o kombinovanej doprave), ktorá je jediným právnym nástrojom na úrovni Únie, ktorým možno priamo stimulovať prechod z cestnej nákladnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako sú vnútrozemská vodná doprava, námorná doprava a železničná doprava.

¹ Smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi, Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38 – 42.

II. OBSAH NÁVRHU

2. Hlavným cieľom návrhu je zvýšiť konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy v porovnaní s diaľkovou cestnou nákladnou dopravou a posilniť tým prechod z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy.
3. V návrhu sa na dosiahnutie tohto cieľa ustanovujú tieto opatrenia:
 - rozšírenie rozsahu pôsobnosti súčasnej smernice 92/106/EHS na vnútroštátnu intermodálnu prepravu;
 - zjednodušenie vymedzenia kombinovanej dopravy a pridanie flexibility, pokiaľ ide o dĺžku úseku vykonaného cestnou dopravou;
 - stanovenie požiadaviek na dôkazy potrebné na účely kombinovanej dopravy;
 - rozšírenie hospodárskych podporných opatrení, hlavne investícií do intermodálnych terminálov, a to najmä v rámci existujúcej základnej a súhrnnej siete TEN-T. Členské štáty by mali zaviesť ďalšie hospodárske podporné opatrenia (napríklad oslobodenie od dane) a koordinovať ich medzi sebou a s Komisiou.
4. Táto iniciatíva prispieva k programu regulačnej vhodnosti (REFIT), pretože je zameraná na aktualizáciu a zjednodušenie súčasnej smernice.

III. PRÁCA V EURÓPSKOM PARLAMENTE

5. V roku 2017 požiadal Európsky parlament Komisiu o jasné, moderné a zrozumiteľné pravidlá kombinovanej dopravy, ktoré môžu orgány vykonávať. Parlament osobitne vyzval Komisiu, aby zrevidovala smernicu o kombinovanej doprave s cieľom rozšíriť multimodálnu dopravu, odstrániť nekalé praktiky a zabezpečiť, aby sa v odvetví kombinovanej dopravy dodržiavali právne predpisy v sociálnej oblasti.

6. Legislatívny návrh bol pridelený Výboru Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN), ktorý za spravodajkyňu určil Danielu Aiutovú (EFDD, Taliansko). Spravodajkyňa 25. apríla 2018 predložila výboru svoj návrh správy. V správe sa navrhujú pozmeňujúce návrhy, ktoré vo veľkej miere podporujú návrh Komisie a uznávajú zistenia z predchádzajúceho hodnotenia REFIT, dokonca sa v nej navrhuje posilniť návrh Komisie v mnohých oblastiach (napríklad povinnosti členských štátov v oblasti predkladania správ, daňové stimuly, ktoré majú členské štáty ponúknuť pre kombinovanú dopravu, alebo investície podporujúce rozvoj nových či rozšírenie existujúcich intermodálnych terminálov). Hlasovanie vo výbore sa uskutočnilo 10. júla 2018.
7. Hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko k návrhu 19. apríla 2018.

IV. PRÁCA V RÁMCI ORGÁNOV RADY

8. Komisia predložila uvedený návrh 27. novembra 2017 v rámci pracovnej skupiny pre intermodálne otázky (ďalej len „pracovná skupina“), po ktorej nasledovala prvá výmena názorov. Posúdenie vplyvu návrhu bolo podrobne prerokované 12. a 25. januára 2018.
9. O spise sa podrobne rokovalo počas bulharského predsedníctva. Delegácie vo všeobecnosti privítali plánované prepracovanie smernice, ktorej relevantnosť v priebehu rokov poklesla. Súhlasili s tým, že treba urýchliť prechod z cestnej na iné spôsoby dopravy s cieľom znížiť preťaženie ciest a tvorbu emisií. Niekoľko delegácií však vyjadrilo pochybnosti vzhľadom na zjavné zameranie návrhu na úseky vykonané cestnou dopravou. Pokiaľ ide o podporné opatrenia vo všeobecnosti, delegácie by v posúdení vplyvu očakávali jednoznačnejšiu pomoc pri otázke, ako by sa vyššie uvedené podporné opatrenia mohli ďalej rozvíjať. Pokiaľ ide o podporu investícií, mnoho delegácií spochybnilo navrhovaný cieľ geografického rozdelenia intermodálnych terminálov s tým, že umiestňovanie terminálov a investovanie do nich by sa malo riadiť trhovými potrebami.

10. Mnohé delegácie ďalej poukázali na prepojenie tohto návrhu s inými návrhmi v rámci prvého balíka opatrení v oblasti mobility a zdôraznili, že tomuto prepojeniu by sa mala venovať väčšia pozornosť. V tomto ohľade zdôraznili možné zvýšenie kabotážnej prepravy v dôsledku toho, že obmedzenia kabotáže stanovené nariadením (ES) č. 1072/2009 – takzvaným nariadením „o prístupe na trh“ – by sa nevzťahovali na úseky kombinovanej dopravy vykonané cestnou dopravou. Zdôraznili tiež, že by bolo treba podrobnejšie posúdiť prepojenie medzi návrhom o kombinovanej doprave a osobitnými pravidlami *vysielania vodičov* stanovenými v smerniciach 96/71/ES a 2014/67/EÚ. Z tohto dôvodu trvali na tom, aby medzi zodpovedajúcimi ustanoveniami uvedených spisov existoval súlad a aby sa v záujme zabezpečenia tohto súladu práca na nich vykonávala súbežne.
11. Rada TTE prijala 7. júna 2018 správu o pokroku k tomuto spisu. Na správu o pokroku, ktorú vypracovalo bulharské predsedníctvo, nadviazalo rakúske predsedníctvo, ktoré pokračovalo v práci na spise na zasadnutiach pracovnej skupiny 24. októbra a 7. novembra 2018, ako aj v rámci početných dvojstranných rokovaní s cieľom objasniť pozície delegácií k hlavným otázkam spisu, stanoviť najlepšie možné kompromisy a dosiahnuť tak dohodu o všeobecnom smerovaní.
12. Na základe pripomienok a návrhov delegácií sa v kompromisnom znení rakúskeho predsedníctva navrhujú riešenia a objasnenia viacerých otázok, pričom medzi hlavné patrí:
- obmedzenie *rozsahu pôsobnosti smernice na medzinárodnú* kombinovanú dopravu, a to konkrétne medzi členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a treťou krajinou. Tým sa prakticky zachováva rozsah pôsobnosti súčasnej smernice o kombinovanej doprave (medzi členskými štátmi), ale zároveň sa dopĺňa objasnenie, pokiaľ ide o dopravu v tretích krajinách, na základe rozsudku Európskeho súdneho dvora vo veci C-2/84 (pod podmienkou, že sú splnené podmienky oprávnenosti kombinovanej dopravy);

- požiadavky na *označenie* na účely kombinovanej dopravy: označenie intermodálnych nákladových jednotiek podľa medzinárodných noriem ISO6346 a EN130344 sa vyžaduje pre návesy bez ťahača, výmenné nadstavby alebo kontajnere, ale nebude povinné v prípade prípojných vozidiel, vozidiel s ťahačom ani v prípade návesov, ktoré nemožno presunúť žeriavom;
- *predĺženie maximálnej dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou nad 150 km* bude na zvážení každého členského štátu podľa jeho regionálnych špecifik. Keďže geografia a umiestnenie intermodálnych terminálov členských štátov je veľmi rozdielne, každý členský štát bude mať možnosť stanoviť, na základe akých pravidiel môžu úseky vykonané cestnou dopravou presiahnuť maximálnu dĺžku 150 km s cieľom dostať sa do najbližšieho vhodného terminálu na ich území. S cieľom pomôcť prevádzkovateľom kombinovanej dopravy bude pre členské štáty povinné uvedené pravidlá zverejniť;
- *nediskriminačný prístup k verejne podporovaným intermodálnym terminálom* aspoň počas piatich rokov. Týmto ustanovením sa zohľadnili obavy niektorých členských štátov týkajúce sa skutočnosti, že môžu zaručiť nediskriminačný prístup k verejne financovaným alebo spolufinancovaným terminálom len na určité obdobie, pokiaľ sa osobitne neustanoví inak zmluvou. Členské štáty však budú mať možnosť predĺžiť otvorený prístup aj po uplynutí piatich rokov;
- povinnosť Komisie posúdiť možnosť *zjednodušiť pravidlá štátnej pomoci*, ktoré sa uplatňujú na oblasť kombinovanej dopravy.

V. HLAVNÁ NEVYRIEŠENÁ OTÁZKA

Prepojenie s prvým balíkom opatrení v oblasti mobility, pokiaľ ide o pravidlá kabotáže a vysielanie vodičov

13. V návrhu Komisie sa nemení článok 2 smernice, pokiaľ ide o vnútroštátne kvóty a zákaz vnútroštátnych povolení pre kombinovanú dopravu. V návrhu Komisie sa nemení ani článok 4, a to konkrétne, že dopravcovia (ktorí spĺňajú podmienky stanovené v nariadeniach (ES) č. 1071/2009 a č. 1072/2009) majú právo uskutočňovať kabotážnu prepravu na počiatočných/koncových úsekoch kombinovanej dopravy vykonaných cestnou dopravou medzi členskými štátmi, ale aj na území jedného členského štátu.
14. Od začiatku rokovaní o tomto návrhu v Rade navrhovalo niekoľko delegácií vrátiť sa k rozsahu pôsobnosti súčasnej smernice (t. j. k medzinárodnej kombinovanej doprave), pretože nový rozsah pôsobnosti by podľa ich chápania bol rovnocenný s liberalizáciou vnútroštátnej kabotáže. Tieto delegácie spochybňujú politickú voľbu stimulovať kombinovanú dopravu s rizikom možného zvýšenia nelegálnej kabotáže alebo nespravodlivej hospodárskej súťaže vyplývajúcej z lacnejších služieb poskytovaných niektorými dopravcami. Navrhujú preto vypustiť článok 4 súčasnej smernice o kombinovanej doprave. Ostatné delegácie sa vyjadrili proti tomuto názoru.
15. Väčšina delegácií súhlasí s tým, že pokiaľ ide o úseky kombinovanej dopravy vykonané cestnou dopravou, existuje úzke prepojenie v otázke kabotáže medzi touto smernicou a nariadením (ES) č. 1072/2009, tzv. nariadením o *prístupe na trh*, ako aj s osobitnými pravidlami *vysielania vodičov*, ktoré sú stanovené v smerniciach 96/71/ES a 2014/67/EÚ², tzv. *lex specialis*. V tejto súvislosti dôsledne zdôrazňovali, že medzi zodpovedajúcimi ustanoveniami týchto spisov by mal existovať súlad a že na jeho zabezpečenie by sa práca na nich mala vykonávať súbežne. Uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa vysielania vodičov na počiatočné a koncové úseky kombinovanej dopravy vykonávané cestnou dopravou sa v súčasnosti reguluje v návrhu, ktorým sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a ktorou sa stanovujú konkrétne pravidlá vzhľadom na smernicu 96/71/ES a smernicu 2014/67/EÚ v oblasti vysielania vodičov, tzv. *lex specialis* (článok 2 ods. 2b a odôvodnenie 12e).

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

16. Na zasadnutí Coreperu 14. novembra 2018 dva členské štáty s podporou niekoľkých ďalších delegácií opäť zdôraznili, že je potrebné vypustiť článok 4 súčasnej smernice. Ďalšia skupina členských štátov v reakcii opätovne pripomenula, že s vypustením článku 4 nesúhlasia. Predsedníctvo preto navrhlo kompromis, ktorým sa článok 4 mení tak, že sa členským štátom umožňuje obmedziť obdobie, počas ktorého možno v rámci hostiteľského členského štátu vykonávať dopravu vozidlom na počiatočných a/alebo koncových úsekoch vykonávaných cestnou dopravou.
17. Ďalšie nevyriešené otázky sa uvádzajú v poznámkach pod čiarou v znení pripojenom k tejto správe.
18. Všetky delegácie, ako aj Komisia majú všeobecnú k poslednej verzii znenia (v prílohe k tejto správe) výhradu preskúmania. Zmeny oproti predchádzajúcej verzii znenia (dokument 13871/18) sú vyznačené **tučným písmom** a symbolom [...].
19. Komisia si v plnej miere vyhradzuje pozíciu k celému kompromisnému zneniu až do ukončenia rokovaní s Európskym parlamentom.
20. Delegácie DK, MT a UK vzniesli k návrhu výhradu parlamentného preskúmania.

VI. ZÁVERY

21. Výbor stálych predstaviteľov sa vyzýva, aby znenie uvedené v prílohe k tejto správe preskúmal a aby v rámci možností vyriešil otvorené otázky tak, aby Rada na zasadnutí 3. decembra 2018 mohla dospieť k všeobecnému smerovaniu k tomuto návrhu.

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy
kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru³,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁴,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Negatívny vplyv dopravy na znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, nehody, hluk a dopravné preťaženie aj naďalej predstavujú problém pre hospodárstvo, zdravie a blahobyt európskych občanov. Napriek tomu, že cestná doprava je hlavným faktorom, ktorý prispieva k týmto negatívnym vplyvom, očakáva sa, že cestná nákladná doprava vzrastie do roku 2050 o 60 %.

³ Ú. v. EÚ C ..., ..., s.

⁴ Ú. v. EÚ C ..., ..., s.

- (2) Znižovanie negatívneho vplyvu dopravných činností zostáva jedným z hlavných cieľov politiky Únie v oblasti dopravy. Smernica Rady 92/106/EHS⁵, v ktorej sa stanovujú opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, je jediným legislatívnym aktom Únie, ktorý priamo podnecuje na prechod z cestnej nákladnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako sú napr. vnútrozemská vodná doprava, námorná doprava a železničná doprava.
- (3) Cieľ presunúť 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosť väčšiu ako 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, do roku 2030, a viac ako 50 % do roku 2050, aby sa dosiahla optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov, a to aj intenzívnejším využívaním energeticky účinnejších druhov dopravy, sa dosahuje pomalšie, než sa očakávalo, a podľa súčasných prognóz ho ani nebude možné dosiahnuť.
- (4) Smernica 92/106/EHS prispela k rozvoju politiky Únie v oblasti kombinovanej dopravy a pomohla presunúť mimo ciest značný objem nákladu. Nedostatky, ktoré sa objavili pri vykonávaní uvedenej smernice, najmä nejednoznačné a zastarané ustanovenia, ako aj obmedzený rozsah pôsobnosti jej podporných opatrení, výrazne znížili jej vplyv.
- (5) Smernica 92/106/EHS by sa mala zjednodušiť a jej vykonávanie by sa malo zlepšiť preskúmaním hospodárskych stimulov pre kombinovanú dopravu s cieľom podporiť presun tovaru z cestnej dopravy na iné druhy dopravy, ktoré sú priaznivejšie pre životné prostredie, bezpečnejšie, energeticky účinnejšie a ktoré spôsobujú menšie dopravné preťaženie.
- (6) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ Komisia má výhradu k obmedzeniu rozsahu pôsobnosti v súlade s výhradou k článku 1 ods. 1.

- (6a) V článku 2 smernice 92/106/EHS sa zakazujú vnútroštátne kvóty a povolenia pre kombinovanú dopravu. **Táto smernica nemá vplyv na dvojstranné dohody členských štátov s tretími krajinami týkajúcimi sa kombinovanej dopravy. [...].**
- (7) **Ďalšia liberalizácia obsiahnutá v článku 4 smernice 92/106/EHS v porovnaní s kabotážou v nariadení (EÚ) č. 1072/2009 prispieva k podpore kombinovanej dopravy a v zásade by sa mala zachovať, je však potrebné zabezpečiť, aby sa nezneužívala. Zo skúseností vyplýva, že toto ustanovenie sa v určitých častiach Únie využívalo systematickým spôsobom na obídenie dočasnej povahy kabotáže a ako základ pre nepretržitú prítomnosť vozidiel v členskom štáte, ktorý nie je miestom usadenia. Hrozí, že takéto nekalé praktiky povedú k sociálnemu dumpingu a ohrozia dodržiavanie právneho rámca týkajúceho sa kabotáže. Článok 4 smernice 92/106/EHS by sa preto mal zmeniť, aby sa členským štátom umožnilo riešiť uvedené problémy zavedením primeraného obmedzenia nepretržitej prítomnosti vozidiel na ich území.**
- (8) Súčasný vymedzenie pojmu kombinovaná doprava v smernici 92/106/EHS zahŕňa rôzne obmedzenia dĺžky úsekov kombinovanej dopravy realizovaných cestnou dopravou v závislosti od druhu dopravy vykonávanej na úseku realizovanom inou ako cestnou dopravou. V prípade železničnej dopravy nie je stanovené pevné obmedzenie dĺžky úseku, ale len nevymedzený pojem „najbližší vhodný terminál“, ktorým sa poskytuje určitá flexibilita na zohľadnenie rozličných situácií. Toto obmedzenie spôsobilo mnohé ťažkosti pri vykonávaní vzhľadom na rôzne výklady a osobitné ťažkosti pri stanovovaní podmienok vykonávania. Tieto nejasnosti by sa mali odstrániť, pričom by sa mala zachovať určitá miera flexibility. Umožnením vytvorenia rovnakej spádovej oblasti pre všetky modálne kombinácie a uľahčením presadzovania prostredníctvom jednoduchšieho priameho merania úseku dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou na základe adries alebo súradníc GNSS začiatočného a koncového bodu úseku vykonaného cestnou dopravou (napríklad využitím existujúcich nástrojov) by sa predovšetkým zjednodušilo plánovanie kombinovanej dopravy.

(8a) Cieľ tejto smernice, ktorým je ďalej podporovať prechod z cestnej dopravy na druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, a tým znížiť negatívne účinky dopravného systému Únie, by sa mali dosiahnuť na celom území Európskej únie. Keďže obmedzenie dĺžky úseku na 150 km vzdušnou čiarou v zásade umožňuje rovnakú spádovú oblasť pre všetky druhy dopravy vo všetkých členských štátoch, je potrebné zohľadniť regionálne rozdiely vyplývajúce z geografických a ekonomických kritérií, ako aj hustotu obyvateľstva. V prípade, že v rámci tejto vzdialenosti nebude možné nájsť terminál cesta-železnica vhodný z hľadiska vybavenia na účely prekládok a/alebo z hľadiska jeho kapacity, môže byť potrebná určitá flexibilita na prekročenie tohto obmedzenia dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou. Rovnaká flexibilita bude potrebná aj na zníženie tohto obmedzenia dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou v osobitných a jasne stanovených prípadoch s cieľom zabezpečiť, aby sa prechod z cestnej dopravy na druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, realizoval vo všetkých členských štátoch a aby sa predišlo tomu, že v niektorých regiónoch dôjde k prechodu na iný druh dopravy, zatiaľ čo v iných sa naopak cestná doprava dokonca zvýši. V prípade, že úsek vykonaný cestnou dopravou prechádza územím členského štátu bez nakladania alebo vykladania nákladu, sa tento členský štát môže rozhodnúť nepovažovať takúto dopravu za kombinovanú dopravu, a teda neuplatňovať podporné opatrenia ustanovené v tejto smernici a/alebo v smernici 96/53/EHS, pokiaľ ide o výnimku týkajúcu sa hmotnosti vzťahujúcu sa na kombinovanú dopravu.⁷

⁷ Komisia má výhradu k tomuto odôvodneniu v súlade s výhradami Komisie k článku 1 ods. 3a a 3b.

- (9) Podľa vymedzenia pojmu kombinovaná doprava v smernici 92/106/EHS sa minimálnou vzdialenosťou 100 km v prípade úsekov kombinovanej dopravy vykonaných inou ako cestnou dopravou zabezpečuje, že je pokrytá väčšina kombinovanej dopravy. Úseky železničnej a príbrežnej námornej dopravy sa zvyčajne využívajú na prepravu na väčšie vzdialenosti, aby mohli konkurovať unimodálnej cestnej doprave. Stanovením tejto minimálnej vzdialenosti sa zabezpečuje aj to, že sú z rozsahu pôsobnosti vylúčené osobitné druhy prepravy, ako napr. krátke prejazdy trajektom, ktoré by sa realizovali v každom prípade. Kvôli takémuto obmedzeniu minimálnej vzdialenosti však značná časť prepráv po vnútrozemských vodných cestách v okolí prístavov a v aglomeráciách aj v ich okolí, ktoré výrazne prispievajú k odľahčeniu cestných sietí v námorných prístavoch a v ich bezprostrednom okolí a k zníženiu environmentálnej záťaže v aglomeráciách, nie je zahrnutá do súčasnej smernice o kombinovanej doprave. Preto by bolo užitočné zrušiť obmedzenie minimálnej vzdialenosti a zároveň zachovať vylúčenie úsekov vykonaných inou ako cestnou dopravou, ktorých jediným účelom je prekonať prírodné prekážky a nie zabezpečiť prechod na iný druh dopravy v EÚ. Medzi takéto vylúčené úseky vykonané inou ako cestnou dopravou patrí priama preprava medzi ostrovmi, a to trajektom (ako napríklad medzi ostrovmi Cork – Roscoff alebo Puttgarden – Rødby) alebo tunelom (ako napríklad Eurotunnel), kde neexistuje alternatívna cestná doprava k úseku vykonanému inou ako cestnou dopravou, a prípady, keď existuje teoretická cestná alternatíva k úseku vykonanému inou ako cestnou dopravou, ale táto alternatíva nie je hospodársky rentabilná, pretože je výrazne dlhšia a zahŕňa konkurencie neschopné omeškania a ceny, ako napríklad preprava trajektom medzi Tallinom a Štokholmom alebo medzi Bari a Dubrovníkom. Ak sa na druhej strane pred prepravou trajektom alebo po nej využijú železnice alebo vnútrozemské vodné cesty a sú splnené podmienky počiatočného a koncového úseku vykonávaného cestnou dopravou, reťazec dopravy od odosielateľa k príjemcovi by sa tiež mal považovať za kombinovanú dopravu. Nemali by sa tiež vylúčiť úseky vykonané inou ako cestnou dopravou pozostávajúce zo spojenia ostrovov, kde sa prevádzkovateľ rozhodne pre prepravu trajektom do vzdialenejšieho a nie najbližšieho prístavu a vyhne sa tým prekonaniu značnej vzdialenosti cestnou dopravou, príkladom čoho môže byť trajekt medzi Corkom a Santanderom namiesto jazdy z Roscoffu do Španielska, a mala by sa na ne vzťahovať podpora, pretože prinášajú prechod na iný druh dopravy.

- (9a) Navyše, hoci sa súčasné vymedzenie pojmu kombinovaná doprava sa vzťahuje len na prepravu medzi členskými štátmi, táto smernica by sa mala vzťahovať aj na časť intermodálnej dopravy medzi členskými štátmi a treťou krajinou, ak časť prepravy na území Únie spĺňa podmienky stanovené vo vymedzení pojmu kombinovaná doprava, pretože prináša prechod na iný druh dopravy v Únii. V tom prípade by sa však aspoň 100 km úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou, ktorý prechádza cez hranice Európskej únie, malo nachádzať na území EÚ. Na tento účel je potrebné objasnenie, aby sa zabránilo akýmkoľvek pochybnostiam.
- (9b) Táto smernica sa za istých podmienok vzťahuje na časť intermodálnej dopravy začínajúcej alebo končiacej v tretej krajine, ktorá sa vykonáva na území Únie, podmienky prístupu na trh a prístupu k povolaniu, ktoré sa uplatňujú na dopravcov z tretích krajín, však naďalej podliehajú dohodám medzi Úniou alebo členskými štátmi a tretími krajinami, ktoré obsahujú ustanovenia o cestnej doprave.
- (10) Minimálny veľkostný limit intermodálnych nákladových jednotiek aktuálne uvedený vo vymedzení pojmu kombinovaná doprava by mohol brzdiť budúci vývoj inovatívnych intermodálnych riešení pre mestskú dopravu a preto by sa malo odstrániť akékoľvek obmedzenie veľkosti alebo formy kontajnera. Schopnosť identifikovať intermodálne nákladové jednotky prostredníctvom existujúcich noriem a často využívaných identifikačných spôsobov by naopak mohla urýchliť manipuláciu s intermodálnymi nákladovými jednotkami v termináloch a uľahčiť tok kombinovanej dopravy. Na maximálne povolené rozmery intermodálnych nákladových jednotiek na počiatočnom a koncovom úseku vykonanom cestnou dopravou sa vzťahujú usmernenia smernice 96/53/ES.

- (11) Zastarané používanie pečiatok ako dôkaz vykonania kombinovanej dopravy bráni účinnému presadeniu alebo overeniu oprávnenosti na použitie opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS. Mal by sa spresniť dôkaz potrebný na preukázanie vykonávania kombinovanej dopravy, ako aj spôsob, akým treba takýto dôkaz poskytnúť. Predovšetkým je dôležité opätovne pripomenúť, že takýto dôkaz možno čiastočne alebo úplne poskytnúť prostredníctvom existujúcich prepravných dokumentov, ako je napr. nákladný list stanovený vo viacerých medzinárodných dohovoroch. Malo by sa podporovať využívanie a predkladanie dopravných informácií elektronickými prostriedkami, ako napríklad elektronickým nákladným listom (eCMR)⁸, pretože sa tým uľahčuje poskytovanie príslušných dôkazov. V tejto súvislosti je dôležité zabezpečiť akceptovanie elektronických informácií príslušnými orgánmi. Poskytnuté dôkazy, či už v papierovej alebo elektronickej forme, by mali byť spoľahlivé a overené, a to v závislosti od formátu podpisom, pečiatkou alebo elektronickou autentifikáciou. Regulačný rámec a iniciatívy na zjednodušenie administratívnych postupov a digitalizácie dopravných aspektov by mali zohľadňovať vývoj na úrovni Únie.
- (12) Rozsah pôsobnosti súčasných hospodárskych podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS je veľmi obmedzený a pozostáva z fiškálnych opatrení (konkrétne z vrátenia alebo zníženia daní), ktoré sa týkajú len určitých druhov kombinovanej železničnej/cestnej dopravy. Mali by sa podporovať aj iné relevantné opatrenia zamerané na všetky modálne kombinácie, aby sa znížil podiel cestnej nákladnej dopravy a nabádalo sa k využívaniu iných druhov dopravy, ako je napríklad železničná, vnútrozemská vodná a námorná doprava, a tým sa znížilo znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie.

⁸ Stanovený v Dodatkovom protokole k Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave (CMR) týkajúcom sa elektronického nákladného listu.

- (13) Hlavné úzke miesto v rámci inšfraštruktúry („bottleneck“), ktoré brzdí prechod z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy, sa nachádza na úrovni intermodálneho terminálu. Súčasné rozloženie a počet intermodálnych terminálov v Únii aj v rámci existujúcej základnej a súhrnnej siete TEN-T sú nedostatočné, pričom kapacita existujúcich intermodálnych terminálov dosahuje svoj limit a bude sa musieť zväčšiť, aby zvládla celkový nárast objemu nákladnej dopravy. Investovaním do kapacity intermodálnych terminálov sa môžu znížiť celkové náklady na prekládku, čo by mohlo viesť k súvisiacemu prechodu na iné druhy dopravy, ako sa ukázalo v niektorých členských štátoch. Členské štáty môžu prijímať opatrenia na podporu investícií, ktorými by sa zabezpečilo, aby dopravcovia mali k dispozícii sieť efektívnych intermodálnych terminálov kombinovanej dopravy s dostatočnou kapacitou prekládky na uspokojenie existujúceho aj budúceho dopytu po dopravnej infraštruktúre. Takéto opatrenia by mohli byť vo forme plánovania v oblasti národnej dopravnej politiky, osobitného územného plánovania, verejno-súkromných partnerstiev, prenájmu štátneho alebo obecného pozemku na osobitné účely alebo vo forme rôznych opatrení štátnej pomoci. Dosiahla by sa tým väčšia konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou, čím by sa stimulovalo využívanie alternatívnych druhov nákladnej dopravy a zvýšil by sa prechod na iné druhy dopravy.
- (13a) Zvýšenie plošného pokrytia, efektívnosti a kapacity intermodálnych terminálov by sa malo realizovať minimálne v rámci základnej a súhrnnej siete TEN-T. Aby táto smernica mohla byť prínosom pre dopravu, pričom by sa náležite zohľadnila hustota obyvateľstva, geografické alebo prírodné obmedzenia, trhové podmienky a obchodné toky a toky nákladnej dopravy, jej dlhodobým cieľom by malo byť, aby akékoľvek miesto nakládky/vykládky v Únii bolo v priemere vzdialené najviac 150 km od vhodného intermodálneho terminálu pre kombinovanú dopravu. Dosiahnutie tohto cieľa by mala uľahčiť koordinácia medzi členskými štátmi a prípade s Komisiou.

- (13b) Je dôležité zabezpečiť otvorený prístup bez diskriminácie pre všetkých používateľov kombinovanej dopravy aspoň na určité obdobie, a to najmä v prípade, ak je terminál podporovaný z verejných financií. Za vhodne dlhé obdobie sa považuje minimálne 5 rokov, keďže takéto ustanovenie obsahujú napríklad zmluvy o spolufinancovaní terminálov v rámci programu financovaného z EŠIF.⁹ Iné zmluvy, programy a/alebo rozhodnutia členských štátov však môžu ustanovovať aj dlhšie obdobie. Opatreniami dokumentujúcimi takýto otvorený a nediskriminačný prístup (ako napríklad uverejnenie informácií o poplatkoch za služby poskytované terminálom) by sa mohlo prispieť k ďalšej podpore kombinovanej dopravy a tým aj k súvisiacemu prechodu na iný druh dopravy.
- (14) Členské štáty môžu popri už existujúcich hospodárskych podporných opatreniach zaviesť ďalšie, ktoré by boli zamerané na rôzne úseky a prvky kombinovanej dopravy. Takéto opatrenia môžu bez toho, aby boli dotknuté články 29 až 37 smernice 2012/34/EÚ, zahŕňať napríklad zníženie určitých daní, poplatkov za prístup k infraštruktúre, poplatkov za externé náklady, poplatkov spojených s dopravným preťažením alebo iných poplatkov za dopravu, priame subvencie na prepravu intermodálnych nákladových jednotiek kombinovanou dopravou, čiastočnú úhradu nákladov na prekládky, výnimky z dopravných zákazov, podporu investícií do digitálnych riešení pre kombinovanú dopravu.
- (15) Podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu sa musia vykonávať v súlade s predpismi o štátnej pomoci podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Komisia by okrem toho mala¹⁰ [...] posúdiť možnosť navrhnúť kritériá kompatibility s vnútorným trhom pre určité druhy pomoci určené pre kombinovanú dopravu v závislosti od získaných skúseností, pričom zohľadní význam takejto podpory pre rozvoj kombinovanej dopravy.
- (16) [...] (presunuté do odôvodnenia 13a)
- (17) Členské štáty by mali podporné opatrenia pravidelne preskúmať, aby zabezpečili ich účinnosť a efektívnosť.

⁹ Ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) č. 1303/2013, najmä v článku 71.

¹⁰ Komisia je v súlade s pripomienkami k článku 6 ods. 8a proti nahradeniu spojenia „*okrem toho môže*“ spojením „*by okrem toho mala*“.

- (18) Na účely tejto smernice by sa nemal robiť rozdiel medzi kombinovanou dopravou za poplatok alebo úhradu a kombinovanou dopravou pre vlastné potreby.
- (19) S cieľom držať krok s vývojom dopravy v Únii a umožniť jeho posúdenie, a to najmä pokiaľ ide o trh kombinovanej dopravy, by sa na úrovni Únie¹¹, ako aj na úrovni členských štátov mali zhromažďovať relevantné, porovnateľné a spoľahlivé údaje a informácie, ktoré by sa mali pravidelne oznamovať Komisii. Komisia by mala predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice každých päť rokov. Aby sa predišlo zdvojovaniu práce a administratívneho zaťaženia, na tento účel by sa mali opätovne využívať dostupné relevantné údaje a informácie týkajúce sa kombinovanej dopravy z existujúcich zdrojov, ako je napr. EUROSTAT alebo národné štatistické databázy.
- (19a) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na uľahčenie požadovaného predkladania správ členskými štátmi by Komisia mala prijať usmernenia pre členské štáty, v ktorých sa opíše metodika zhromažďovania a predkladania informácií o kombinovanej doprave v zmysle článku 5 ods. 1.
- (20) Transparentnosť je dôležitá pre všetky zainteresované strany, ktoré sa podieľajú na kombinovanej doprave. Na podporu tejto transparentnosti je dôležité zabezpečiť uverejnenie všetkých relevantných pravidiel, opatrení a kontaktných údajov ľahko prístupným spôsobom.
- (21) [...]

¹¹ Komisia má výhradu k tomuto odôvodneniu, pretože v článku 5 sa neustanovuje žiadne zhromažďovanie informácií na úrovni EÚ.

(22) Keďže cieľ tejto smernice ďalej podporovať prechod z cestnej dopravy na druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, a tým znížiť negatívne externality dopravného systému Únie, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale najmä kvôli cezhraničnej povahe kombinovanej nákladnej dopravy a vzájomne prepojenej infraštruktúre, ako aj problémom, ktoré má táto smernica riešiť, ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii môže Únia prijať opatrenia. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

(23) Smernica 92/106/EHS by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 92/106/EHS sa mení takto:

(1) názov sa nahrádza takto:

„Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru“;

nový Článok 1a:

Účelom tejto smernice je podporou rozvoja kombinovanej dopravy a podnecovaním modálneho prechodu z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy, ako je napr. železničná doprava, vnútrozemská vodná doprava a námorná doprava, prispieť k zníženiu znečisteniu ovzdušia, emisií skleníkových plynov, počtu dopravných nehôd, hluku a dopravného preťaženia tým, že sa zvýši konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy v porovnaní s cestnou nákladnou dopravou.

(2) Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

1. Táto smernica sa uplatňuje na medzinárodnú¹² kombinovanú dopravu.
2. Na účely tejto smernice sa pod pojmom „medzinárodná kombinovaná doprava“ rozumie preprava intermodálnych nákladových jednotiek (naložených alebo prázdnych) prostredníctvom dopravnej činnosti medzi členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a treťou krajinou, ktorá zahŕňa počiatočný alebo koncový úsek cesty, alebo oba tieto úseky, vykonané cestnou dopravou, ako aj jeden alebo viacero úsekov cesty vykonaných inou ako cestnou dopravou, pri ktorom sa využíva železničná, vnútrozemská vodná alebo námorná doprava:

intermodálna nákladová jednotka je:

- a) prípojné vozidlo alebo náves bez ťahača, výmenná nadstavba alebo kontajner, ktoré sú označené v súlade s označovaním stanoveným na základe medzinárodných noriem ISO 6346 a EN 13044, pričom intermodálna nákladová jednotka bez sprievodu sa prekladá medzi rôznymi druhmi dopravy, alebo
- b) cestné vozidlo (nákladné vozidlo s prípojným vozidlom alebo bez neho alebo náves s ťahačom) alebo náves, ktorý nemožno presunúť žeriavom¹³, ktoré sú na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou prepravované po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo námornou dopravou.

[...] ¹⁴

- 2a. Táto smernica sa vzťahuje len na tú kombinovanú dopravu, pri ktorej aspoň pre jeden z úsekov vykonaných inou ako cestnou dopravou existuje rovnocenná použiteľná alternatívna cestná doprava a ktorá teda celkovo prináša prechod na iný druh dopravy v Únii.

¹² Komisia má výhradu k rozsahu pôsobnosti. Podľa jej názoru sa týmto znižuje rozsah pôsobnosti návrhu o 20 %.

¹³ Komisia má výhradu k tomu, že na návesy, ktoré nemožno presunúť žeriavom, sa nevzťahujú požiadavky na označenie.

¹⁴ Komisia s podporou delegácií BE, LU a PT by uprednostnila zachovanie povinnosti označiť návesy, ktoré nemožno presunúť žeriavom, po uplynutí prechodného obdobia.

3. Žiadny úsek vykonaný cestnou dopravou uvedený v odseku 2 nesmie presiahnuť vzdialenosť 150 km vzdušnou čiarou;¹⁵

Toto obmedzenie dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou sa vzťahuje na celkovú dĺžku každého úseku vykonaného cestnou dopravou bez ohľadu na akékoľvek medzičlánky vyzdvihnutia na počiatočnom úseku a dodávok na koncovom úseku cesty. Preprava prázdnych nákladových jednotiek pred počiatočným úsekom vykonaným cestnou dopravou alebo po koncovom úseku vykonanom cestnou dopravou (napríklad zo skladu kontajnerov alebo doň) sa nepovažuje za časť kombinovanej dopravy.

- 3a. Ak sa vo vzdialenosti 150 km vzdušnou čiarou nenachádza žiadny terminál cesta-železnica¹⁶ vhodný z hľadiska vybavenia na účely prekládok a/alebo z hľadiska jeho kapacity, obmedzenie dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou môže byť v prípade kombinovanej dopravy prekročené s cieľom prísť do geograficky najbližšieho vhodného dopravného terminálu, ktorý má potrebnú prevádzkovú prekládkovú spôsobilosť v súlade s pravidlami stanovenými členskými štátmi. Členské štáty na tento účel určia, či potrebná prevádzková prekládková spôsobilosť¹⁷ nie je dostupná, a určia vhodné alternatívy¹⁸. Členské štáty tieto pravidlá uverejnia.

¹⁵ Komisia má výhradu k vypusteniu limitu 20 % a súvisiaceho odkazu v článku 3. Delegácia PL podporuje v tejto súvislosti návrh Komisie.

¹⁶ Delegácie MT, PL a PT navrhujú doplniť námorné prístavy.

¹⁷ Komisia má dôraznú výhradu k zníženiu oprávnenosti na podporu pod súčasnú úroveň. Komisia navrhuje nahradiť tento odsek takouto formuláciou: „*Ak sa vo vzdialenosti 150 km vzdušnou čiarou nenachádza žiadny terminál cesta-železnica vhodný z hľadiska vybavenia na účely prekládok, jeho kapacity, otváracích hodín a/alebo z hľadiska primeraných služieb železničnej nákladnej dopravy, obmedzenie dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou môže byť v prípade kombinovanej dopravy prekročené s cieľom prísť do geograficky najbližšieho vhodného dopravného terminálu, ktorý má potrebnú prevádzkovú prekládkovú spôsobilosť.*“

¹⁸ Komisia s podporou delegácií BE a LU uprednostňuje predchádzajúcu verziu tohto znenia, v ktorom sa uvádzali harmonizované pravidlá na úrovni EÚ.

- 3b. Členský štát môže rozhodnúť, že nebude uplatňovať podporné opatrenia stanovené v článku 6 tejto smernice na úsek vykonaný cestnou dopravou, ktorý prechádza jeho územím bez nakladania alebo vykladania nákladu. Tento členský štát môže rozhodnúť, že na účely smernice 96/53/ES sa takýto úsek vykonaný cestnou dopravou nepovažuje za časť kombinovanej dopravy. Členské štáty tieto pravidlá uverejnia.¹⁹²⁰²¹
4. Ak kombinovaná doprava začína a/alebo končí mimo územia Únie, táto smernica sa vzťahuje na tú časť, ktorá sa vykonáva na území Únie, ak:
- a) časť dopravy, ktorá sa vykonáva na území Únie, spĺňa požiadavky stanovené v odsekoch 2, 2a, 3, 3a a 3b, a
 - b) aspoň 100 km úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou, ktorý prechádza hranicami Únie, sa nachádza na území Únie.“²²
- (3) Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa cestná doprava považovala za súčasť kombinovanej dopravy, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, len ak dopravca, ktorý vykonáva dotknutú cestnú dopravu, môže poskytnúť jasný dôkaz o tom, že táto cestná doprava predstavuje úsek kombinovanej dopravy vykonaný cestnou dopravou.
2. Dôkaz uvedený v odseku 1 obsahuje tieto informácie:
 - a) meno, adresu a kontaktné údaje odosielateľa alebo prevádzkovateľa, ktorý organizuje kombinovanú dopravu v mene odosielateľa;

¹⁹ Komisia má výhradu k tomuto odseku.

²⁰ Delegácie IT, PL, SI a FI majú výhradu k tomuto odseku.

²¹ Delegácia SI navrhuje toto alternatívne znenie tohto odseku: „*Prechod cez členský štát EÚ v rámci počiatočného alebo koncového úseku kombinovanej dopravy vykonaného cestnou dopravou je povolený/možný, len ak dotknutý členský štát neponúkne vhodný terminál kombinovanej dopravy.*“

²² Delegácia PL má v súvislosti s týmto odsekom obavy, lebo sa ním vylučujú terminály, ktoré sú v blízkosti hranice.

- b) identifikačné údaje prepravovanej intermodálnej nákladovej jednotky alebo v prípade, že sa na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou prepravuje cestné vozidlo, identifikačné údaje tohto cestného vozidla;
- ba) meno, adresu a kontaktné údaje príjemcu;
- c) trasu kombinovanej dopravy:
- miesta na území Únie, kde jednotlivé úseky kombinovanej dopravy začínajú a končia a príslušné dátumy;
 - tieto vzdialenosti:
 - i) vzdialenosť vzdušnou čiarou pre každý úsek vykonaný cestnou dopravou na území Únie;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) v prípade kombinovanej dopravy podľa článku 1 ods. 4 písm. b) dĺžku úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou na území Únie
 - úsek vykonaný cestnou dopravou môže presiahnuť 150 km len v súlade s príslušnými pravidlami členských štátov uvedenými v článku 1 ods. 3a a pri ich dodržaní ²⁴;
 - v prípade počiatočného úseku vykonaného cestnou dopravou potvrdenie z prvého/nasledujúceho intermodálneho terminálu preukazujúce, že určená intermodálna nákladová jednotka bude preložená medzi rôznymi druhmi dopravy, vrátane miesta a dátumu, alebo potvrdenie od príslušného prevádzkovateľa(-ov) úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou, že určenú intermodálnu nákladovú jednotku alebo cestné vozidlo prevezie v rámci kombinovanej dopravy, vrátane miesta a dátumu vyzdvihnutia;

²³ Komisia má výhradu k vypusteniu tohto bodu v súvislosti s vypustením limitu 20 % z článku 1 ods. 3 písm. b).

²⁴ Komisia navrhuje vypustiť tento pododsek, aby sa zohľadnila zmena navrhovaná v poznámke pod čiarou č. 15 v článku 1 ods. 3a, a vrátiť znenie, ktoré bolo navrhnuté v správe o pokroku vypracovanej bulharským predsedníctvom: „– ak je úsek vykonaný cestnou dopravou dlhší ako 150 km vzdušnou čiarou, zdôvodnenie presiahnutia tejto vzdialenosti v súlade s podmienkami stanovenými v článku 1 ods. 3a“.

- v prípade koncového úseku vykonaného cestnou dopravou potvrdenie z posledného intermodálneho terminálu preukazujúce, že určená intermodálna nákladová jednotka bola preložená medzi rôznymi druhmi dopravy, vrátane miesta a dátumu, alebo potvrdenie od príslušného prevádzkovateľa(-ov) úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou, že určenú intermodálnu nákladovú jednotku alebo cestné vozidlo previezol v rámci kombinovanej dopravy, vrátane miesta a dátumu dodávky;

2a. Každý dôkaz uvedený v odseku 1 sa náležite overí.

3. Existujúce dôkazy alebo doklady možno použiť, ak obsahujú všetky informácie vyžadované na základe článku 3 ods. 2. V takom prípade sa nevyžadujú žiadne ďalšie dôkazy alebo doklady na preukázanie toho, že dopravca vykonáva kombinovanú dopravu.

4. Dôkaz uvedený v odseku 1 sa predloží na žiadosť oprávneného inšpektora z členského štátu, v ktorom sa kontrola vykonáva. Musí byť vystavený v úradnom jazyku uvedeného členského štátu alebo v anglickom jazyku.

4a. V prípade cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy, odosielateľa alebo prevádzkovateľa, ktorý organizuje kombinovanú dopravu v mene odosielateľa, alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré mu môžu pomôcť s poskytnutím informácií uvedených v odseku 2. Tieto informácie sa musia poskytnúť počas trvania cestnej kontroly²⁵.

5. Takéto dôkazy možno predložiť elektronicky s použitím upraveného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a počítačové spracovanie.

²⁵ V súlade s posledným kompromisným znením v článku 8 ods. 4a nariadenia (ES) č. 1072/2009.

6. V prípade cestných kontrol sa nezrovnalosť medzi dopravou a poskytnutým dôkazom, najmä pokiaľ ide o informácie o trase uvedené v odseku 2 písm. c), v riadne odôvodnených prípadoch povoľuje, ak nastali výnimočné a nepredvídané okolnosti mimo kontroly dopravcu (-ov), ktoré spôsobili zmeny v kombinovanej doprave. Na účely poskytnutia požadovaného dôkazu sa vodič smie obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy, odosielateľa alebo prevádzkovateľa, ktorý organizuje kombinovanú dopravu v mene odosielateľa, alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť ďalšie zdôvodnenie tejto nezrovnalosti medzi poskytnutým dôkazom a skutočnou dopravou.“;

- (4) Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

- 1. Všetci dopravcovia so sídlom v členskom štáte, ktorí spĺňajú podmienky prístupu k povolaniu a prístupu na trh prepravy tovaru, majú právo vykonávať v kontexte medzinárodnej kombinovanej dopravy počiatočné a/alebo koncové úseky vykonané cestnou dopravou.**
- 2. Odchyľne od prvého odseku môže členský štát – ak je to potrebné na to, aby sa predišlo zneužitiu v podobe vykonávania neobmedzenej a nepretržitej dopravy na účely počiatočného alebo koncového úseku vykonaného cestnou dopravou na území hostiteľského členského štátu – stanoviť, aby sa posledné vyloženie v rámci takéhoto úseku vykonaného cestnou dopravou uskutočnilo v rámci vymedzeného obdobia po vstupe vozidla na územie daného hostiteľského členského štátu. Uvedené obdobie nesmie byť kratšie ako 5 dní. Členský štát, ktorý využil túto možnosť, zároveň stanoví obdobie po ukončení činnosti dopravcu súvisiacej s takýmto úsekom vykonaným cestnou dopravou, počas ktorého toto vozidlo alebo v prípade jazdnej súpravy motorové vozidlo tejto súpravy nesmie byť použité v danom hostiteľskom členskom štáte na takéto počiatočné a/alebo koncové úseky vykonané cestnou dopravou alebo kabotážnu prepravu v zmysle nariadenia (ES) č. 1072/2009. Uvedené obdobie nesmie presiahnuť 7 dní.**

3. **Členské štáty, ktoré uplatňujú odchýlku stanovenú v odseku 2, zabezpečia – okrem toho, čo sa stanovuje v článku 3,** aby sa cestná doprava považovala za súčasť kombinovanej dopravy, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, len v tom prípade, ak je dopravca vykonávajúci dotknutú cestnú dopravu schopný predložiť jasný dôkaz o relevantnej predchádzajúcej doprave, ako aj o čase, keď vozidlo vstúpilo na územie hostiteľského členského štátu.
4. **Členské štáty, ktoré uplatňujú odchýlku stanovenú v odseku 2, o tom informujú Komisiu pred tým, ako začnú uplatňovať príslušné vnútroštátne opatrenia. Uvedené pravidlá revidujú minimálne každých päť rokov a o revízii informujú Komisiu. Uvedené pravidlá, ako aj dĺžku príslušných období transparentne zverejňujú.“**
- (5) Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

3. Členské štáty predložia Komisii prvýkrát do [xx/xx/xxxx – 18 mesiacov po transpozícii tejto smernice] a potom každých [päť] rokov správu obsahujúcu informácie o kombinovanej doprave na ich území, na ktorú sa vzťahuje táto smernica. Táto správa obsahuje dostupné²⁶ informácie a štatistiky týkajúce sa najmä hlavných vnútroštátnych a cezhraničných koridorov dopravnej siete využívaných pri kombinovanej doprave, počtu vozidiel (prívesová súprava sa chápe ako jedno vozidlo), výmenných nadstavieb a prepravovaných kontajnerov, prepravovaných množstiev, zoznamu intermodálnych terminálov využitých pri kombinovanej doprave a prehľadu všetkých uplatňovaných a plánovaných vnútroštátnych podporných opatrení.
- a) [...];
- b) [...];

²⁶ Komisia má výhradu k obmedzeniu správy na dostupné informácie, čím sa povinnosť znižuje pod súčasnú úroveň.

- c) [...];
 - d) [...].
4. Komisia prijme usmernenia pre členské štáty, v ktorých sa opíše metodika zhromažďovania a predkladania informácií o kombinovanej doprave v zmysle odseku 1.
5. Na základe analýzy správ jednotlivých štátov a údajov existujúcich na úrovni Únie Komisia prvýkrát [xx/xx/xxxx – 9 mesiacov po skončení lehoty na predloženie správ členských štátov] a potom každých [päť] rokov vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o:
- a) hospodárskom rozvoji kombinovanej dopravy;
 - b) [...],
 - c) [...],
 - d) možných ďalších opatreniach vrátane revízie vymedzenia pojmu kombinovanej dopravy podľa článku 1 a úpravy zoznamu opatrení stanovených v článku 6.“

[Článok 6]

- (6) V článku 6 sa dopĺňajú tieto odseky 4, 5, 6, 7 a 8:
4. „Členské štáty môžu²⁷ prijať opatrenia na dosiahnutie cieľa tejto smernice na účely podpory investícií do intermodálnych terminálov, pokiaľ ide o:
- a) výstavbu a v prípade potreby rozšírenie takýchto intermodálnych terminálov kombinovanej dopravy;

²⁷ Komisia je proti zmene slova „prijmú“ na „môžu prijať“ a navrhuje toto znenie: „...Členské štáty prijmú potrebné opatrenia s cieľom podporiť investície do....“.

b) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti existujúcich terminálov.

4a. [...] ²⁸

Členské štáty zabezpečia, aby mali všetci prevádzkovatelia bez diskriminácie otvorený prístup ku všetkým prekladiskovým zariadeniam podporovaným z verejných zdrojov, a to minimálne počas piatich rokov alebo, ak je to vhodné a/alebo stanovené členským štátom a v súlade s právom Únie, aj počas dlhšieho obdobia. Členské štáty môžu stanoviť dodatočné podmienky oprávnenosti na podporu.

5. Členské štáty môžu prijať dodatočné opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s rovnocennou cestnou dopravou.

Takéto opatrenia sa môžu bez toho, aby boli dotknuté články 29 až 37 smernice 2012/34/EÚ, vzťahovať na akúkoľvek kombinovanú dopravu alebo jej časť, ako napr. na dopravu na úseku vykonávanom cestnou alebo inou ako cestnou dopravou, vozidlo, plavidlo alebo používanú intermodálnu nákladovú jednotku alebo prekládku.

6. Členské štáty okamžite informujú Komisiu o znení podporných opatrení prijatých podľa tohto článku.

7. Členské štáty pravidelne prehodnocujú potreby trhu kombinovanej dopravy a podľa potreby upravujú opatrenia zamerané na jej podporu.

8. [...]

8a. Komisia posúdi ²⁹ možnosť navrhnuť operačné kritériá kompatibility s vnútorným trhom pre určité druhy pomoci určené pre kombinovanú dopravu v závislosti od získaných skúseností. ³⁰“;

²⁸ Komisia navrhuje ponechať toto zjednodušené znenie: „Členské štáty zabezpečia, aby sa pri vykonávaní takýchto opatrení prednostne zabezpečilo dostatočné geografické rozloženie vhodných zariadení v Únii, a to najmä v rámci základnej a súhrnnej siete TEN-T.“.

²⁹ Komisia je proti použitiu slova „posúdiť“ a zastáva názor, že sa musí ponechať spojenie „môže posúdiť“.

³⁰ Pokiaľ ide o štátnu pomoc, delegácia EL uprednostňuje predchádzajúce znenie uvedené v správe o pokroku, ktorú vypracovalo bulharské predsedníctvo (dokument 7864/18).

(7) Články 7 a 9 sa vypúšťajú.

(8) Vkladá sa tento článok:

„Článok 9a

6. [...]

7. [...]

8. Členské štáty uverejnia ľahko prístupným spôsobom a bezplatne informácie relevantné na účely uplatňovania tejto smernice vrátane podpory, ktorú majú hospodárske subjekty k dispozícii, a kontaktných miest v rámci príslušných vnútroštátnych orgánov. Členské štáty oznámia Komisii, kde sú tieto informácie uverejnené, ako aj kontaktné údaje a jednotlivé úlohy príslušných vnútroštátnych orgánov.

9. Európska komisia uverejní a aktualizuje zoznam kontaktných miest príslušných vnútroštátnych orgánov a vykonávacích opatrení členských štátov, ktoré jej boli oznámené, vrátane tých, ktoré sa uvádzajú v článku 1 ods. 3a a 3b.“;

(9) Vkladá sa tento článok:

Článok 2

10. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr XXXXXX [dva roky po nadobudnutí jej účinnosti]. Bezodkladne o tom informujú Komisiu. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravujú členské štáty.

11. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda
