



Brusel 22. listopadu 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Interinstitucionální spis:
2023/0396(COD)

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	12831/24
Č. dok. Komise:	15200/23 + ADD1
Předmět:	Příprava zasedání Rady pro <u>dopravu</u> , telekomunikace a energetiku konajícího se dne 5. prosince 2024 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 – 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. Návrh byl posledním bodem legislativního balíčku týkajícího se ekologizace nákladní dopravy¹, který byl předložen v červenci 2023 v souvislosti se Strategií pro inteligentní a udržitelnou mobilitu².

¹ Dokument ST 11856/23.

² [Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti](#).

2. Ostatní tři návrhy v balíčku zahrnují revizi 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.
3. Směrnice o kombinované dopravě navrhuje změnit aktuálně platnou směrnici z roku 1992³ pobídkou k většímu přesunu silniční nákladní dopravy na intermodální dopravu, která kombinuje lepší environmentální profil a energetickou účinnost železniční dopravy, vnitrozemských vodních cest a námořní dopravy na krátké vzdálenosti s flexibilitou silniční dopravy. Cílem je zvýšit atraktivitu intermodální dopravy pro hospodářské subjekty a zároveň snížit negativní externí náklady, jako jsou emise skleníkových plynů, znečištění ovzduší, dopravní zácpy a dopravní nehody.
4. Klíčovým prvkem pro dosažení tohoto cíle je navrhovaná nová definice „operace kombinované dopravy“ chápané jako „operace intermodální dopravy“, která splňuje určité podmínky a je prováděna na území Unie. Splnění těchto podmínek stanovených v návrhu by operaci učinilo způsobilou pro celou řadu unijních pobídek, jakož i pro vnitrostátní opatření podpory.
5. Pokud jde o digitalizaci, směrnice o kombinované dopravě navrhuje změnit nařízení (EU) 2020/1056 o elektronických informacích o nákladní dopravě⁴ (dále jen „eFTI“) tak, aby platformy eFTI mohly být použity pro výpočet způsobilosti a shromažďování souhrnných údajů o ekonomickém vývoji odvětví. Mimoto návrh stanoví pravidla týkající se požadavků na transparentnost překládkových terminálů s cílem dále usnadnit intermodální dopravu.
6. Směrnice o kombinované dopravě 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.

³ 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.*

⁴ 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.*

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

7. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Dne 13. září 2024 byl pan Flavio TOSI (ELS, IT) výborem TRAN jmenován zpravodajem. Nahradil předchozího zpravodaje, Massimiliana SALINIHO (ELS, IT), který dne 1. března 2024 zveřejnil pracovní dokument⁵ obsahující doporučení.
8. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko⁶ na 585. plenárním zasedání konaném dne 14. února 2024. Výbor regionů přijal stanovisko⁷ na 159. plenárním zasedání konaném ve dnech 31. ledna a 1. února 2024.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY

9. Komise představila návrh a své posouzení dopadů na zasedání Pracovní skupiny pro dopravu – intermodální otázky a sítě dne 17. listopadu 2023 během španělského předsednictví.
10. Belgické předsednictví návrh podrobně projednávalo na jedenácti zasedáních pracovní skupiny se sedmi kompromisními zněními a dne 18. června 2024 předložilo Radě zprávu o pokroku⁸.
11. Maďarské předsednictví pokračovalo v projednávání návrhu na zasedání pracovní skupiny ve dnech 10. září a 1. října 2024. Předsednictví projednalo dne 16. října 2024 ve Výboru stálých zástupců další pokyny.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_CS.pdf

⁶ Dokument ST 10705/24.

⁷ Dokument ST 06311/24.

⁸ Dokument ST 10275/24.

IV. PRÁCE NA KOMPROMISNÍM ZNĚNÍ

12. Maďarské předsednictví zahájilo práci na tomto návrhu zvážením pružnějšího přístupu s ohledem na různé postoje členských států. Bylo zřejmé, že nová definice kombinované dopravy v návrhu Komise vycházející z výchozí výše nejméně 40 % úspor externích nákladů by nezískala dostatečnou podporu. Poslední kompromis v rámci belgického předsednictví, který stanoví požadavek na alespoň 50 % nesilniční dopravy, některé delegace ocenily, opět však nezískal dostatečnou podporu. Některé delegace zároveň požadovaly pevný limit vzdálenosti na silničním úseku, přičemž některé delegace navrhly vrátit se k definici uvedené v obecném přístupu Rady z roku 2018, kdy byla tato mezní hodnota stanovena na 150 km⁹.
13. V prvním kroku předsednictví předložilo diskusní dokument se dvěma možnostmi vedle požadavku alespoň 50 % nesilniční dopravy. První možnost zaváděla limit 150 km na silničním úseku s výjimkami pro dosažení nejbližšího vhodného překládkového terminálu. Druhá možnost navrhovala zachovat limit 150 km na silničním úseku pouze v případě spojení silniční a vodní dopravy, jako je tomu v případě stávajících pravidel. Pokud jde o spojení silniční a železniční dopravy, navrhlo předsednictví poskytnout členským státům flexibilitu při stanovení několika různých vzdáleností pro silniční úsek a odpovídajícím způsobem rozhodnout, které pobídky budou uplatňovat. Cílem bylo nalézt kompromis, který by odrážel různé zeměpisné okolnosti a logistickou infrastrukturu v členských státech. Mnohé delegace však považovaly druhou možnost za příliš složitou na provedení s potenciálním rizikem roztříštěnosti pravidel napříč Unií.
14. Následně předsednictví navrhlo kompromisní znění všech článků. Pokud jde o klíčovou otázku oblasti působnosti kombinované dopravy, byl kompromis založen na první možnosti z diskusního dokumentu, tj. minimálně 50 % nesilniční dopravy a 150 km vzdálenosti na silničním úseku. Byl zaveden přesně vymezený soubor podmínek, které objasňují, kdy může být limit pro silniční úsek překročen.

⁹ Dokument ST 15147/18.

15. Mimoto předsednictví zkoumalo, jak vyřešit otázku digitálních platforem pro ověřování způsobilosti při plánování operace kombinované dopravy a jakožto doklad o souladu během silničních kontrol. Původní návrh, aby Komise vypracovala dočasnou digitální platformu pro geografické kódování, považovalo mnoho delegací za složitý a zbytečný. Předsednictví proto do svého kompromisu zahrnuje ochrannou doložku zaručující, že organizátoři kombinované dopravy nebudou muset používat platformy eFTI, dokud pro požadované nové funkce nebude certifikován dostatečný počet poskytovatelů služeb platformy eFTI.
16. Kromě toho předsednictví pozměnilo ustanovení o vnitrostátních rámcích politiky pro usnadnění využívání kombinované dopravy a mimo jiné vyjasnilo dobrovolnou a ambiciózní povahu cíle snížit celkové náklady na operace kombinované dopravy.
17. Předsednictví se rovněž pokusilo nalézt vhodné řešení, pokud jde o ustanovení o vynětí vozidel, která realizují silniční úseky operací kombinované dopravy, ze zákazů řízení navržením několika výjimek.
18. Kompromisní znění předsednictví v pracovní skupině vyvolalo smíšené reakce. Předsednictví dospělo k závěru, že v zájmu dosažení pokroku ohledně návrhu je třeba nejprve vyjasnit definici kombinované dopravy, neboť ta určuje způsobilost pro pobídky a opatření podpory.
19. Předsednictví se proto rozhodlo požádat Coreper o pokyny dvěma otázkami: první se týká toho, zda kombinace minimálně 50 % nesilniční dopravy a limitu vzdálenosti na silničním úseku, např. 150 km, může tvořit základ pro definice; druhá se týká toho, zda jsou zapotřebí výjimky pro konkrétní situace. Výsledek jednání Coreperu ukázal, že postoje členských států na oblast působnosti kombinované dopravy se i nadále liší, přičemž některé členské státy výrazně podporují pevně stanovený limit silničních úseků, zatímco jiné upřednostňují přístup založený na procentním podílu a třetí skupina je otevřena flexibilitě. Nadto řada členských států považuje využívání platforem eFTI pro organizátory kombinované dopravy za předčasné.

20. K nalezení kompromisu ohledně nevyřešených otázek je zapotřebí další práce. Pro některé členské státy jsou zásadní pobídky podporující železniční nákladní spojení. V tomto ohledu by mohla být prozkoumána samostatná ustanovení pro operace zahrnující překládku mezi silniční a železniční dopravou a pro operace zahrnující překládku mezi silniční a vodní dopravou, pokud takový přístup zajistí právní jistotu a nepovede k rozříštění. Ostrovní členské státy zároveň zdůrazňují, že je důležité zachovat navrhovaná ustanovení o udržitelné intermodální dopravě mezi ostrovy, ostrovními členskými státy a pevninou.

V. ZÁVĚR

21. Coreper v návaznosti na své zasedání konané dne 27. listopadu 2024 vybízí Radu, aby tuto zprávu o pokroku týkající se směrnice o kombinované přepravě vzala na vědomí.