

Bruxelles, 22. studenoga 2024.  
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466  
CODEC 2047

---

Međuinstitucijski predmet:  
2023/0396(COD)

---

## NAPOMENA

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Glavno tajništvo Vijeća                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Za:              | Odbor stalnih predstavnika / Vijeće                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Br. preth. dok.: | 12831/24                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Br. dok. Kom.:   | 15200/23 + ADD1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Predmet:         | Priprema za sastanak Vijeća za <u>promet</u> , telekomunikacije i energetiku 5. prosinca 2024.<br>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<br>– 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”). Prijedlog je bio posljednji dio zakonodavnog paketa za ozelenjivanje prijevoza tereta<sup>1</sup> predstavljenog u srpnju 2023. u kontekstu strategije za pametnu i održivu mobilnost<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> ST 11856/23

<sup>2</sup> [Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti.](#)

2. Tri ostala prijedloga u tom paketu su: izmjena Direktive o masama i dimenzijama određenih cestovnih vozila, Nacrt uredbe o obračunavanju emisija stakleničkih plinova iz usluga prijevoza („CountEmissions EU”) i Nacrt uredbe o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru.
3. Direktivom o kombiniranom prijevozu predlaže se izmjena direktive iz 1992. koja je trenutačno na snazi<sup>3</sup> kako bi se potaklo preusmjerenje prijevoza tereta s cestovnog na intermodalni prijevoz koji spaja prihvatljivije učinke na okoliš i energetske učinkovitost prijevoza kao što su željeznice, unutarnji plovni putovi i pomorski promet na kraćim relacijama s pristupačnošću i fleksibilnošću cestovnog prijevoza. Cilj je da intermodalni prijevoz bude privlačniji gospodarskim subjektima a da se istodobno smanjen negativni vanjski troškovi kao što su emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka, prometno zagušenje i prometne nesreće.
4. Ključni element za postizanje tog cilja jest predložena nova definicija „aktivnosti kombiniranog prijevoza” koja se tumači kao „aktivnost intermodalnog prijevoza”, u skladu s određenim uvjetima i koja se obavlja na području Unije. Ispunjavanjem uvjeta utvrđenih u prijedlogu takve bi operacije bila prihvatljiva za razne poticaje na razini EU-a, kao i za nacionalne mjere potpore.
5. Što se tiče digitalizacije, Direktivom o kombiniranom prijevozu predlaže se izmjena Uredbe (EU) 2020/1056<sup>4</sup> o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (dalje u tekstu „eFTI”) kako bi platforme za eFTI mogle odrediti prihvatljivost i prikupiti objedinjene podatke za o ekonomskom razvoju tog sektora. Osim toga, prijedlogom se utvrđuju pravila o zahtjevima u pogledu transparentnosti terminala za pretovar kako bi se dodatno olakšao intermodalni prijevoz.
6. Direktiva o kombiniranom prijevozu predstavlja 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.

---

<sup>3</sup> 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.*

<sup>4</sup> 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.*

## II. RAD U DRUGIM INSTITUCIJAMA

7. Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) nadležnim odborom. Odbor TRAN imenovao je 13. rujna 2024. Flavija TOSIJA (EPP, IT) izvjestiteljem. On je zamijenio je prethodnog izvjestitelja Massimilijana SALINIJA (EPP, IT), koji je 1. ožujka 2024. objavio radni dokument s preporukama<sup>5</sup>.
8. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje<sup>6</sup> na 585. plenarnoj sjednici održanoj 14. veljače 2024. Odbor regija donio je mišljenje<sup>7</sup> na 159. plenarnoj sjednici 31. siječnja i 1. veljače 2024.

## III. RAD U OKVIRU VIJEĆA

9. Komisija je 17. studenoga 2023. tijekom španjolskog predsjedanja predstavila Prijedlog i njegovu procjenu učinka na sastanku Radne skupine za promet - intermodalna pitanja i mreže.
10. Belgijsko predsjedništvo detaljno je razmotrilo prijedlog na jedanaest sastanaka Radne skupine i uz sedam kompromisnih tekstova te je Vijeću 18. lipnja 2024. predstavilo izvješće o napretku.<sup>8</sup>
11. Mađarsko predsjedništvo nastavilo je s razmatranjem tog predmeta u okviru Radne skupine 10. rujna i 1. listopada 2024. Predsjedništvo je 16. listopada 2024. održalo raspravu u Coreperu radi dodatnih smjernica.

---

<sup>5</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727\\_HR.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_HR.pdf)

<sup>6</sup> ST 10705/24

<sup>7</sup> ST 06311/24

<sup>8</sup> ST 10275/24

#### IV. RAD NA KOMPROMISU

12. Mađarsko predsjedništvo započelo je s radom na tom predmetu otvaranjem prema fleksibilnijem pristupu, uzevši u obzir različita stajališta država članica. Bilo je očito da nova definicija kombiniranog prijevoza iz prijedloga Komisije (koja se temelji na pragu od najmanje 40 % ušteda vanjskih troškova) ne bi dobila dovoljnu potporu. Neke delegacije poduprle su posljednji kompromis tijekom belgijskog predsjedanja kojim je postavljen zahtjev od najmanje 50 % necestovnog prijevoza, ali niti on nije dobio dostatnu potporu. Istodobno su neke delegacije zatražile fiksno ograničenje udaljenosti na cestovnoj dionici, pri čemu su neke delegacije predložile povratak na definiciju iz općeg pristupa Vijeća iz 2018. u kojem je to ograničenje utvrđeno na 150 km.<sup>9</sup>
13. Kao prvi korak predsjedništvo je predstavilo dokument za raspravu s dvjema opcijama te zahtjev od najmanje 50 % necestovnog prijevoza. Prvom opcijom uvedena je gornja granica od 150 km na cestovnoj dionici uz izuzeća radi dolaska do najbližeg prikladnog terminala za pretovar. U drugoj je opciji predloženo da se ograničenje od 150 km na cestovnoj dionici zadrži samo za cestovne veze s brodovima, slično postojećim pravilima. Kad je riječ o cestovnim vezama sa željeznicama, predsjedništvo je predložilo da se državama članicama omogući fleksibilnost da odrede nekoliko mogućih raspona udaljenosti za određenu cestovnu dionicu i u skladu s time odluče koje će poticaje primjenjivati. Cilj je bio naći kompromis koji odražava različite zemljopisne okolnosti i logističku infrastrukturu u državama članicama. Međutim, mnoge delegacije smatrale su da je druga mogućnost presložena za provedbu i da postoji rizik od rascjepkanosti pravila diljem Unije.
14. Predsjedništvo je zatim predložilo kompromisni tekst o svim člancima. Kad je riječ o ključnom pitanju opsega kombiniranog prijevoza, kompromis se temeljio na prvoj opciji iz dokumenta za raspravu, tj. na najmanje 50 % necestovnog prijevoza i ograničenju udaljenosti od 150 km na cestovnoj dionici. Uveden je jasno definiran skup uvjeta kojima se pojašnjava kada se može prekoračiti gornja granica određene cestovne dionice.

---

<sup>9</sup> ST 15147/18

15. Osim toga, predsjedništvo je istraživalo načine za rješavanje pitanja digitalnih platformi za provjeru prihvatljivosti prilikom planiranja kombiniranog prijevoza i kao dokaz usklađenosti prilikom provjera na cesti. Mnoge delegacije smatrale su da je početni prijedlog da Komisija razvije privremenu platformu za digitalno geokodiranje složen i nepotreban. Slijedom toga, predsjedništvo je u svoj kompromis uključilo zaštitnu klauzulu kojom se osigurava da organizatori kombiniranog prijevoza neće morati upotrebljavati platforme za eFTI sve dok ne bude certificiran dovoljan broj pružatelja usluga platforme za eFTI za potrebne nove funkcionalnosti.
16. Nadalje, predsjedništvo je izmijenilo odredbe o nacionalnim okvirima politike kako bi se olakšalo uvođenje kombiniranog prijevoza i pojasnilo, među ostalim, dobrovoljnu i željenu prirodu cilja smanjenja ukupnih troškova kombiniranog prijevoza.
17. Predsjedništvo je također pokušalo pronaći odgovarajuće rješenje u pogledu odredbe kojom se vozila koja obavljaju cestovne dionice kombiniranog prijevoza izuzimaju od zabrana vožnje i predložilo nekoliko odstupanja.
18. U okviru Radne skupine kompromis predsjedništva izazvao je različite reakcije. Predsjedništvo je stoga zaključilo da je, kako bi se ostvario napredak u vezi s prijedlogom, najprije potrebno pojasniti definiciju kombiniranog prijevoza jer se njome utvrđuje prihvatljivost za poticaje i mjere potpore.
19. Predsjedništvo je stoga odlučilo od Corepera zatražiti smjernice oko dva pitanja: prvo je o tome može li kombinacija najmanje 50 % necestovnog prijevoza i ograničenja udaljenosti na cestovnoj dionici, kao što je 150 km, biti osnova za definiciju; a drugo se odnosi na to jesu li potrebne iznimke za posebne situacije. Ishod rasprave Corepera pokazao je da su stajališta država članica o području primjene kombiniranog prijevoza i dalje različita, pri čemu neke snažno zagovaraju fiksno ograničenje cestovne dionice, dok druge daju prednost pristupu koji se odnosi na postotni udio, a treća skupina spremna je pokazati fleksibilnost. Osim toga, niz država članica smatrao je da je korištenje platformi za eFTI za organizatore kombiniranog prijevoza preuranjeno.

20. Potrebno je uložiti dodatne napore kako bi se pronašao kompromis o neriješenim pitanjima. Neke države članice smatraju da su ključni poticaji za željezničke teretne veze. U tom bi se pogledu mogle razmotriti zasebne odredbe za operacije koje uključuju cestovno-željeznički pretovar te za operacije koje uključuju cestovno-brodski pretovar pod uvjetom da se takvim pristupom može osigurati pravna sigurnost i da ne bi doveo do fragmentacije. Istodobno otočne države članice naglašavaju važnost zadržavanja predloženih odredbi o održivom intermodalnom prijevozu između otoka i otočnih država članica te kopna.

## V. ZAKLJUČAK

21. Coreper, nakon sastanaka održanog 27. studenoga 2024., poziva Vijeće da primi na znanje izvješće o napretka u radu na Direktivi o kombiniranom prijevozu.