

V Bruseli 22. novembra 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Medziinštitucionálny spis:
2023/0396(COD)

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. predch. dok.:	12831/24
Č. dok. Kom.:	15200/23 + ADD1
Predmet:	Príprava zasadnutia Rady (<u>doprava</u> , telekomunikácie a energetika), ktoré sa uskutoční 5. decembra 2024 Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov – správa o pokroku

I. ÚVOD

1. Komisia 7. novembra 2023 predložila uvedený návrh (ďalej len „smernica o kombinovanej doprave“) Európskemu parlamentu a Rade. Išlo o posledný návrh v rámci legislatívneho balíka na ekologizáciu nákladnej dopravy¹, ktorý bol predložený v júli 2023 v kontexte stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu².

¹ ST 11856/23.

² [Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti](#).

2. Ďalšími tromi návrhmi balíka sú revízia 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.
3. Smernica o kombinovanej doprave predstavuje návrh na zmenu v súčasnosti platnej smernice z roku 1992³ tak, aby sa stimulovalo väčšie presmerovanie cestnej nákladnej dopravy na intermodálnu dopravu, ktorá spája lepšie environmentálne vlastnosti a energetickú účinnosť železničnej, vnútrozemskej vodnej a príbrežnej námornej dopravy s dostupnosťou a flexibilitou cestnej dopravy. Cieľom je zatriť intermodálnu dopravu pre hospodárske subjekty a zároveň znížiť negatívne externé náklady, ako sú emisie skleníkových plynov, znečistenie ovzdušia, dopravné preťaženie a dopravné nehody.
4. Kľúčovým prvkom na dosiahnutie tohto cieľa je navrhované nové vymedzenie pojmu „operácia kombinovanej dopravy“ chápaná ako „operácia intermodálnej dopravy“, ktorá spĺňa určité podmienky a vykonáva sa na území Únie. Splnenie týchto podmienok stanovených v návrhu by viedlo k tomu, že operácia by bola oprávnená na celý rad stimulov v celej EÚ, ako aj na vnútroštátne podporné opatrenia.
5. Na úrovni digitalizácie sa v smernici o kombinovanej doprave navrhuje zmeniť nariadenie (EÚ) 2020/1056 o elektronických údajoch o nákladnej doprave⁴ (ďalej len „eFTI“), aby sa platformy eFTI mohli využívať na výpočet oprávnenosti a na zhromažďovanie súhrnných údajov o hospodárskom rozvoji v odvetví. Okrem toho sa v návrhu stanovujú pravidlá týkajúce sa požiadaviek na transparentnosť pre intermodálne prekládkové terminály s cieľom ďalej uľahčiť intermodálnu dopravu.
6. Smernica o kombinovanej doprave 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.

³ 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.

⁴ 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.

II. PRÁCA V OSTATNÝCH INŠTITÚCIÁCH

7. Európsky parlament určil Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) za gestorský výbor. Výbor TRAN vymenoval 13. septembra 2024 za spravodajcu pána Flavia TOSIHO (PPE, IT). Nahradil predchádzajúceho spravodajcu Massimiliana SALINIHO (PPE, IT), ktorý 1. marca 2024 uverejnil pracovný dokument⁵ s odporúčaniami.
8. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko⁶ na svojom 585. plenárnom zasadnutí 14. februára 2024. Výbor regiónov zaujal stanovisko⁷ na svojom 159. plenárnom zasadnutí 31. januára a 1. februára 2024.

III. PRÁCA V RADE

9. Komisia predložila návrh a posúdenie jeho vplyvu na zasadnutí pracovnej skupiny pre dopravu – intermodálne otázky a siete 17. novembra 2023 počas španielskeho predsedníctva.
10. Belgické predsedníctvo návrh podrobne preskúmalo na jedenástich zasadnutiach pracovnej skupiny, počas ktorých sa vypracovalo sedem kompromisných znení, a 18. júna 2024 predložilo Rade správu o pokroku⁸.
11. Maďarské predsedníctvo pokračovalo v skúmaní spisu na zasadnutí pracovnej skupiny 10. septembra a 1. októbra 2024. Predsedníctvo 16. októbra 2024 rokovalo o návrhu na zasadnutí Coreperu s cieľom získať ďalšie usmernenia.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. PRÁCA NA KOMPROMISNOM ZNENÍ

12. Maďarské predsedníctvo začalo pracovať na tomto spise tým, že preskúmalo možnosť flexibilnejšieho prístupu vzhľadom na rôzne názory členských štátov. Bolo zrejmé, že nové vymedzenie pojmu kombinovanej dopravy v návrhu Komisie, založené na prahovej hodnote minimálne 40 % úspor externých nákladov, by nezískalo dostatočnú podporu. Niektoré delegácie ocenili posledný kompromisný návrh belgického predsedníctva, v ktorom sa stanovuje požiadavka na minimálne 50 % necestnej dopravy, ani tento návrh však nezískal dostatočnú podporu. Niektoré delegácie zároveň žiadali o pevne stanovený vzdialenostný limit cestného úseku, zatiaľ čo niektoré delegácie navrhli vrátiť sa k vymedzeniu pojmu vo všeobecnom smerovaní Rady z roku 2018, v ktorom bol tento limit stanovený na 150 km⁹.
13. Ako prvý krok predsedníctvo predložilo dokument na rokovanie s dvoma možnosťami okrem požiadavky na minimálne 50 % necestnej dopravy. V prvej možnosti sa zaviedol strop 150 km pre cestný úsek s výnimkami pre dojazd do najbližšieho vhodného intermodálneho terminálu. V druhej možnosti sa navrhlo zachovať limit 150 km pre cestný úsek len v prípade spojenia cestnej dopravy s vodnou dopravou, podobne ako v súčasných pravidlách. Pokiaľ ide o spojenia medzi cestnou a železničnou dopravou, predsedníctvo navrhlo, aby sa členským štátom poskytla flexibilita stanoviť pre cestný úsek niekoľko vzdialenostných pásem a podľa toho rozhodnúť, ktoré stimuly sa budú uplatňovať. Cieľom bolo nájsť kompromis odrážajúci rôzne geografické podmienky a logistickú infraštruktúru v členských štátoch. Mnohé delegácie však považovali druhú možnosť za príliš zložitú na implementáciu s potenciálnym rizikom fragmentácie pravidiel v rámci Únie.
14. Predsedníctvo ďalej navrhlo kompromisné znenie všetkých článkov. Pokiaľ ide o kľúčovú otázku rozsahu kombinovanej dopravy, kompromis vychádzal z prvej možnosti uvedenej v dokumente na rokovanie, t. j. minimálne 50 % necestnej dopravy a vzdialenostný limit 150 km na cestnom úseku. Zaviedol sa presne vymedzený súbor podmienok, v ktorých sa objasňuje, kedy sa môže limit cestného úseku prekročiť.

⁹ ST 15147/18.

15. Predsedníctvo okrem toho preskúmalo spôsoby, ako vyriešiť otázku digitálnych platforiem na overovanie oprávnenosti pri plánovaní operácie kombinovanej dopravy a ako dôkaz súladu pri cestných kontrolách. Mnohé delegácie považovali pôvodný návrh, aby Komisia vypracovala dočasnú digitálnu platformu pre geografické kódovanie, za zložitý a nepotrebný. Predsedníctvo preto do svojho kompromisu zahrnulo ochrannú doložku, ktorou sa zabezpečuje, že organizátori kombinovanej dopravy nebudú musieť používať platformy eFTI, kým nebude certifikovaný dostatočný počet poskytovateľov služieb platformy eFTI pre požadované nové funkcie.
16. Predsedníctvo okrem toho zmenilo ustanovenia o národných politických rámcoch na uľahčenie využívania kombinovanej dopravy, pričom okrem iného objasnilo dobrovoľný a ambiciózny charakter cieľa znížiť celkové náklady na operácie kombinovanej dopravy.
17. Predsedníctvo sa tiež pokúsilo nájsť vhodné riešenie, pokiaľ ide o ustanovenie, ktorým sa vozidlá vykonávajúce cestné úseky operácií kombinovanej dopravy oslobodzujú od zákazu jazdy, a to navrhnutím niekoľkých výnimiek.
18. Kompromisné znenie predsedníctva v pracovnej skupine vyvolalo zmiešané reakcie. Predsedníctvo preto dospelo k záveru, že na to, aby sa v spojení s návrhom dosiahol pokrok, musí sa najprv objasniť vymedzenie pojmu kombinovaná doprava, keďže sa ním určuje oprávnenosť na stimuly a podporné opatrenia.
19. Predsedníctvo sa preto rozhodlo požiadať Coreper o usmernenie k dvom otázkam: po prvé, či základom pre vymedzenie pojmu môže byť kombinácia požiadaviek na minimálne 50 % necestnej dopravy a vzdialenostný limit 150 km na cestnom úseku; po druhé, či sú potrebné výnimky pre osobitné situácie. Výsledok rokovania Coreperu ukázal, že názory členských štátov na rozsah kombinovanej dopravy sa naďalej líšia, pričom niektoré sú rozhodne za pevné obmedzenie cestných úsekov, iné uprednostňujú prístup percentuálneho podielu a tretia skupina môže byť flexibilná. Okrem toho viaceré členské štáty považujú využívanie platforiem eFTI pre organizátorov kombinovanej dopravy za predčasné.

20. Na nájdenie kompromisu pri nevyriešených otázkach je potrebná ďalšia práca. Pre niektoré členské štáty sú nevyhnutné stimuly na podporu spojení železničnej nákladnej dopravy. V tejto súvislosti by sa mohli preskúmať samostatné ustanovenia pre operácie zahŕňajúce prekládku medzi cestnou a železničnou dopravou a pre operácie zahŕňajúce prekládku medzi cestnou a vodnou dopravou pod podmienkou, že takýto prístup môže zabezpečiť právnu istotu a nepovedie k fragmentácii. Ostrovné členské štáty zároveň zdôrazňujú, že je dôležité zachovať navrhované ustanovenia o udržiateľnej intermodálnej doprave medzi ostrovmi, ako aj medzi ostrovnými členskými štátmi a pevninou.

V. ZÁVER

21. Coreper v nadväznosti na svoje zasadnutie z 27. novembra 2024 vyzýva Radu, aby vzala na vedomie túto správu o pokroku v práci na revízii smernice o kombinovanej doprave.