

Bruselj, 22. november 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0396(COD)

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. predh. dok.:	12831/24
Št. dok. Kom.:	15200/23 + ADD1
Zadeva:	Priprava seje Sveta (<u>promet</u> , telekomunikacije in energija) 5. decembra 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). To je zadnji predlog v zakonodajnem svežnju za okolju prijaznejši tovorni promet¹, ki je bil predstavljen julija 2023 v okviru strategije za pametno in trajnostno mobilnost².

¹ ST 11856/23.

² [Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost.](#)

2. Ostali trije predlogi v svežnju so: revizija direktive o težah in merah za nekatera cestna vozila, osnutek uredbe o obračunavanju emisij toplogrednih plinov iz prevoznih storitev („CountEmissions EU“) in osnutek uredbe o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju.
3. Z direktivo o kombiniranem prevozu se predlaga sprememba trenutno veljavne direktive iz leta 1992³, in sicer se uvajajo spodbude za pospešitev prehoda od cestnega tovornega prometa na intermodalni prevoz, ki združuje večjo okoljsko in energetske učinkovitost železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah ter dostopnost in prožnost cestnega prometa. Cilj je zagotoviti, da bo intermodalni prevoz privlačnejši za gospodarske subjekte, hkrati pa zmanjšati negativne zunanje stroške, kot so emisije toplogrednih plinov, onesnaženost zraka, zastoji in prometne nesreče.
4. Ključni element, s katerim naj bi uresničili ta cilj, je predlagana nova opredelitev „kombiniranega prevoza“, ki ga je treba razlagati kot „intermodalni prevoz“, pri katerem so izpolnjeni nekateri pogoji in ki se opravlja na ozemlju Unije. Prevoz, pri katerem so izpolnjeni pogoji, določeni v predlogu, bi bil upravičen do različnih spodbud na ravni EU ter nacionalnih podpornih ukrepov.
5. Kar zadeva digitalizacijo, se z direktivo o kombiniranem prevozu predlaga tudi sprememba Uredbe (EU) 2020/1056 o elektronskih informacijah o prevozu blaga⁴ (v nadaljnjem besedilu: uredba o eFTI), ki platformam eFTI omogoča izračun upravičenosti in pripravo zbirnih podatkov o ekonomskem razvoju sektorja. Poleg tega predlog določa pravila o zahtevah glede preglednosti za terminale za pretovarjanje, kar naj bi še olajšalo intermodalni prevoz.
6. Direktiva o kombiniranem prevozu 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.

³ 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*.

⁴ 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*.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

7. Evropski parlament je za pristojni odbor imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN). Odbor TRAN je 13. septembra 2024 za poročevalca imenoval Flavia TOSIJA (EPP, IT). Ta je zamenjal prejšnjega poročevalca Massimiliana SALINIJA (EPP, IT), ki je 1. marca 2024 objavil delovni dokument⁵ s priporočili.
8. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje⁶ sprejel na 585. plenarnem zasedanju 14. februarja 2024. Odbor regij je mnenje⁷ sprejel na 159. plenarnem zasedanju med 31. januarjem in 1. februarjem 2024.

III. DELO V OKVIRU SVETA

9. Komisija je predlog in njegovo oceno učinka predstavila na sestanku Delovne skupine za intermodalni promet in omrežja 17. novembra 2023 v času španskega predsedovanja.
10. Belgijsko predsedstvo je predlog podrobno obravnavalo na enajstih sejah delovne skupine, na katerih je bilo predloženih sedem kompromisnih besedil, 18. junija 2024 pa je Svetu predstavilo poročilo o napredku⁸.
11. Madžarsko predsedstvo je zadevo nadalje obravnavalo na sejah delovne skupine 10. septembra in 1. oktobra 2024. Da bi dobilo nadaljnjo usmeritev, je 16. oktobra 2024 organiziralo razpravo v Coreperju.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 6311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. OBLIKOVANJE KOMPROMISNEGA BESEDILA

12. Glede na to, da imajo države članice glede te zadeve različna stališča, se je Madžarsko predsedstvo dela lotilo tako, da je predlagalo prožnejši pristop. Jasno je bilo, da nova opredelitev kombiniranega prevoza v predlogu Komisije, ki predvideva vsaj 40-odstotni prihranek pri zunanjih stroških, ne bo dobila zadostne podpore. Nekatere delegacije so pozdravile zadnji kompromisni predlog, predstavljen med belgijskim predsedovanjem, po katerem bi moral biti delež necestnega prevoza najmanj 50-odstoten, vendar tudi ta ni dobil zadostne podpore. Hkrati so nekatere delegacije zahtevale fiksno omejitev razdalje za cestni del poti, pri čemer so nekatere delegacije predlagale vrnitev k opredelitvi iz splošnega pristopa Sveta iz leta 2018, v kateri je bila določena omejitev 150 km.⁹
13. Predsedstvo je najprej predstavilo dokument za razpravo, v katerem sta bili poleg vsaj 50-odstotnega deleža necestnega prevoza navedeni dve možnosti. Prva možnost je določala zgornjo mejo 150 km za cestni del in izjeme za prihod do najbližjega ustreznega terminala za pretovarjanje. Druga možnost je predvidevala, da se omejitev 150 km za cestni del ohrani samo za cestno-vodne povezave, podobno kot to določajo sedanja pravila. V zvezi s cestno-železniškimi povezavami je bilo predlagano, naj imajo države članice možnost določiti več različnih razdalj za cestni del in se v skladu s tem odločijo, katere spodbude bodo uporabile. S tem smo želeli najti kompromis, ki bi odražal različne geografske okoliščine in logistično infrastrukturo v državah članicah. Vendar so številne delegacije menile, da bi bilo drugo možnost težko izvesti v praksi, poleg tega bi lahko imela za posledico razdrobljenost pravil po Uniji.
14. Predsedstvo je nato predlagalo kompromisno besedilo vseh členov. Pri ključnem vprašanju področja uporabe kombiniranega prevoza smo v kompromisnem predlogu izhajali iz prve možnosti iz dokumenta za razpravo, tj. najmanj 50 % necestnega prevoza in omejitev razdalje na 150 km za cestni del. Določeni so bili natančni pogoji in pojasnjeno, kdaj se omejitev za cestni del lahko preseže.

⁹ ST 15147/18.

15. Predsedstvo si je tudi prizadevalo rešiti vprašanje uporabe digitalnih platform za preverjanje upravičenosti pri načrtovanju kombiniranega prevoza in kot dokazilo o skladnosti pri cestnih preverjanjih. Številnim delegacijam se je zdel prvotni predlog, da bi Komisija razvila začasno digitalno platformo za geokodiranje, zapleten in nepotreben. Zato je predsedstvo v kompromisno besedilo vneslo zaščitno klavzulo, s katero bi zagotovili, da organizatorjem kombiniranega prevoza ne bi bilo treba uporabljati platform eFTI, dokler za zahtevane nove funkcije ne bo certificirano zadostno število ponudnikov storitev platforme eFTI.
16. Poleg tega je predsedstvo spremenilo določbe o nacionalnih okvirih politike za olajšanje uporabe kombiniranega prevoza, pri čemer je med drugim pojasnilo prostovoljno in zeleno naravo cilja zmanjšanja skupnih stroškov kombiniranega prevoza.
17. Predsedstvo je skušalo najti tudi primerno rešitev v zvezi z določbo, v skladu s katero za vozila, ki opravljajo cestne dele kombiniranega prevoza, ne bi veljala prepoved vožnje, tako da je predlagalo več odstopanj.
18. Kompromisno besedilo predsedstva je v delovni skupini naletelo na mešane odzive. Predsedstvo je zaključilo, da je treba za doseg napredka v zvezi s predlogom najprej pojasniti opredelitev kombiniranega prevoza, saj je od tega odvisna upravičenost do spodbud in podpornih ukrepov.
19. Zato se je odločilo Coreper zaprositi za usmeritev in mu zastavilo dve vprašanji: v prvem je spraševalo, ali bi bila lahko kombinacija najmanj 50 % necestnega prevoza in omejitev razdalje na cestnem delu, npr. 150 km, izhodišče za opredelitev; v drugem pa, ali so potrebne izjeme za specifične okoliščine. Razprava v Coreperju je pokazala, da imajo države članice še vedno različna stališča o področju uporabe kombiniranega prevoza, pri čemer so nekatere močno naklonjene fiksni omejitvi cestnega dela, druge se zavzemajo za pristop, po katerem bi bila omejitev določena glede na delež, tretja skupina držav članic pa je bila pripravljena zavzeti prožno stališče. Poleg tega je več držav članic menilo, da je še prezgodaj, da bi organizatorji kombiniranega prevoza začeli uporabljati platforme eFTI.

20. Za doseg kompromisa o nerešenih vprašanjih je potrebno nadaljnje delo. Za nekatere države članice so bistvene spodbude za povezave za železniški tovorni promet. V zvezi s tem bi lahko razmislili o posebnih določbah za prevoz, ki vključuje pretovarjanje s ceste na železnico, ter za prevoz, ki vključuje pretovarjanje s ceste na vodo, pod pogojem, da bi pri takšnem pristopu lahko zagotovili pravno varnost in preprečili razdrobljenost. Otoške države članice ob tem poudarjajo pomen ohranitve predlaganih določb o trajnostnem intermodalnem prevozu med otoki in otoškimi državami članicami ter celino.

V. **ZAKLJUČEK**

21. Coreper po seji 27. novembra 2024 poziva Svet, naj se seznani s poročilom o napredku v zvezi z direktivo o kombiniranem prevozu.
-