

Brusel 8. listopadu 2023
(OR. en)

15200/23

**Interinstitucionální spis:
2023/0396 (COD)**

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	7. listopadu 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 702 final
Předmět:	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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 702 final.

Příloha: COM(2023) 702 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kteřou 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**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Evropský právní rámec pro klima stanoví, že Evropská unie musí do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů v rámci celého hospodářství alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality¹. Sdělení Zelená dohoda pro Evropu² poukázalo na potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 %, aby bylo dosaženo klimatické neutrality. Akční plán pro nulové znečištění³ podporuje přechod na čistší dopravu za účelem snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže. Kromě toho musí EU v zájmu snížení své závislosti na fosilních palivech také zlepšit svou energetickou účinnost, jak je zdůrazněno v balíčku REPowerEU⁴, v němž je jako důležitý nástroj v tomto ohledu⁵ uvedena revize směrnice o kombinované dopravě (dále jen „směrnice“)⁶.

Přechod na nízkoemisní nákladní dopravu s nízkou spotřebou energie vyžaduje komplexní přístup. Ve sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁷ se zdůrazňuje, že je třeba použít všechny politické nástroje s cílem zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, široce zpřístupnit udržitelné alternativy v multimodálním dopravním systému a zavést správné pobídky, které budou hnací silou transformace. Sdělení vyzývá k rozhodným opatřením, která podpoří používání udržitelných druhů dopravy, zejména přesunutím značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti. Podle milníků Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu by se měla nákladní železniční doprava zdvojnásobit a nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách a nákladní námořní doprava na krátké vzdálenosti by se měly do roku 2050 zvýšit o 50 %. Podobně i Zelená dohoda pro Evropu požadovala, aby se významná část vnitrozemské nákladní přepravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, přesunula na železnici a vnitrozemské vodní cesty.

Intermodální nákladní doprava včetně kombinované dopravy⁸ (dále obě společně jen „intermodální doprava“) má zásadní význam pro širší používání železniční a vodní nákladní dopravy, které samy o sobě jen velmi zřídka poskytují dopravní řešení pokrývající celou cestu. Současně jsou průměrné externí náklady na tunokilometr (tkm) v železniční a vnitrozemské vodní dopravě téměř třikrát nižší, a to 0,013 EUR na tkm, resp. 0,019 EUR na tkm, ve srovnání s průměrnými externími náklady na těžká nákladní vozidla, které činí 0,042 EUR na tkm. Intermodální doprava, která zahrnuje přibližovací silniční úseky na začátku a/nebo na konci operace, kombinuje lepší environmentální výkonnost a energetickou účinnost těchto nesilničních druhů dopravy s dostupností a flexibilitou silniční dopravy.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“), Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_cs

⁵ Úspory energie v EU, COM(2022) 240 final.

⁶ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombinovaná doprava je podmnožinou intermodální dopravy v souladu s definicí ve směrnici o kombinované dopravě.

Intermodální doprava umožňuje využívat druhy dopravy v účinné kombinaci, zejména podporovat ty druhy, které mají relativně nižší environmentální stopu, a tím optimalizovat využití stávající dopravní sítě a zdrojů a snižovat emise a spotřebu energie.

Intermodální doprava je proto klíčová pro dosažení ambicí Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu i Zelené dohody pro Evropu. Ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu proto bylo oznámeno, že za účelem podpory ekologizace nákladní dopravy v Evropě je třeba stávající rámec pro intermodální dopravu výrazně přepracovat a přeměnit ho na účinný nástroj.

Přestože se objem intermodální dopravy za posledních 30 let výrazně zvýšil, v nákladní dopravě v EU stále převažuje silniční síť, protože intermodální doprava často není kvůli různým faktorům schopná konkurovat výhradně silniční dopravě. Za prvé, úspěch intermodální dopravy závisí na výkonnosti (dostupnost, spolehlivost, přesnost, rychlost) a nákladech jednotlivých částí řetězce, tj. na službách nabízených železniční a vodní dopravou, na překládkových terminálech a také na silniční dopravě pro poslední úsek. U všech těchto prvků se vyskytují nedostatky ve výkonnosti, které je třeba řešit příslušnými odvětvovými právními předpisy a úsilím daného odvětví. Za druhé, pokud se úroveň internalizace externích nákladů mezi jednotlivými druhy dopravy liší, není nesilniční a intermodální doprava na středně dlouhé vzdálenosti cenově schopna konkurovat výhradně silniční dopravě. Ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu bylo uvedeno, že za účelem zajištění spravedlivých a účinných cen ve všech druzích dopravy je zapotřebí komplexní soubor opatření. Teprve pak by znečišťovatelé a uživatelé převzali plnou odpovědnost za náklady, které způsobují, a uživatelé by se mohli rozhodovat v souladu s tím, co je pro společnost nejlepší. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu rovněž očekává, že do roku 2050 bude v rámci EU dokončena plná internalizace externích nákladů, a proto je nezbytné přijmout do té doby další opatření, aby byly do roku 2050 splněny výše popsané environmentální cíle.

EU má od roku 1975 k dispozici nástroj⁹ na podporu způsobilých operací intermodální dopravy (tj. kombinované dopravy) s cílem zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy vůči výhradně silniční nákladní dopravě, a tím dosáhnout širšího využívání kombinované dopravy.

V roce 1992 byl tento nástroj nahrazen směrnicí Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (směrnice o kombinované dopravě). Účelem směrnice o kombinované dopravě je doplnit politiky zaměřené na ostatní druhy dopravy, aby se zvýšila konkurenceschopnost intermodální dopravy zahrnující železnici, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti v kombinaci s omezenými silničními úseky. Směrnice o kombinované dopravě je jediným právním nástrojem EU, který přímo podporuje intermodální dopravu a motivuje tak k přechodu od silniční nákladní dopravy k druhům dopravy s nižšími emisemi.

Za účelem zvýšení účinnosti směrnice o kombinované dopravě předložila Komise v roce 1998 návrh na její změnu, ale vzhledem k tomu, že jednání nevedla k žádnému výsledku, návrh v roce 2001 stáhla.

V roce 2016 provedla Komise hodnocení REFIT¹⁰. Hodnocení došlo k závěru, že směrnice o kombinované dopravě je i nadále vhodným nástrojem pro podporu kombinované dopravy, ale že existuje značný prostor pro další zlepšení její účinnosti, protože některá její ustanovení

⁹ Směrnice Rady 75/130/EHS ze dne 17. února 1975 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované silniční/železniční přepravy zboží mezi členskými státy, Úř. věst. L 48, 22.2.1975.

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

jsou zastaralá nebo nejasná. Mezi nedostatky patří úzká způsobilost, nedostatečná ekonomická podpora a používání papírových dokumentů. Komise následně v roce 2017 předložila nový návrh. Tento návrh byl v roce 2020 stažen, protože jednání mezi spolunormotvůrci vedla k výsledku, který by snížil ambice směrnice o kombinované dopravě v době, kdy politické cíle formulované ve sdělení o Zelené dohodě pro Evropu¹¹ vyžadovaly pravý opak.

Aby byla splněna tato očekávání, připravila Komise nový návrh na změnu směrnice o kombinované dopravě. Cílem této iniciativy je přesměrovat podpůrný rámec, který tato směrnice vytváří, a tím zvýšit konkurenceschopnost intermodální dopravy ve srovnání s dálkovou silniční dopravou, aby se stimuloval přechod od silniční nákladní dopravy k jiným druhům dopravy, a tím se snížily externí náklady.

Pozměněná směrnice se vztahuje na veškerou intermodální dopravu, pokud jde o vnitrostátní rámce politiky, podávání zpráv a transparentnost terminálů, a zavádí zvláštní podpůrný rámec pro podmnožinu intermodální dopravy, která přináší úspory dosahující určité výše externích nákladů. Tato podmnožina intermodální dopravy se i nadále nazývá kombinovanou dopravou.

Při přípravě tohoto návrhu byly zohledněny poznatky získané z návrhů a výsledků jednání z let 1998 a 2017. Konkrétně se jedná o tyto poznatky:

- Potřeba zásadně odlišného přístupu k podmínkám, za nichž lze podporu poskytnout. Podmínky ve stávající směrnici o kombinované dopravě jsou definovány z hlediska délky různých silničních a nesilničních úseků a vzdáleností od vhodných terminálů, což ne vždy odráží skutečné zeměpisné podmínky a vede k obtížím při provádění. Tato kritéria navíc nezohledňují environmentální výkonnost skutečné operace, což vede k tomu, že podpora není zaměřena na operace, které zajišťují úspory externích nákladů.
- Ustanovení týkající se investic k dosažení dostatečné kapacity terminálů jsou sice nezbytná, ale do oblasti působnosti směrnice příliš nezapadají a řada členských států k nim měla výhrady. Proto se jimi nyní zabývá návrh Komise na revizi nařízení o TEN-T¹².
- Využívání digitálních řešení pro kontroly dodržení podmínek a jejich vymáhání, která mohou rovněž usnadnit přístup k údajům o fungování trhu a o zlepšování účinnosti ekonomických podpůrných opatření.
- Rozdílné situace v členských státech, které vyžadují odlišné přístupy k podpůrným opatřením.

Pro dosažení svých cílů je tato iniciativa strukturována do čtyř oblastí:

- Podmínky podpory a doklad o jejich dodržení
Podmínky, za nichž intermodální operace spadají do rozsahu podpory stanoveného touto směrnicí, jsou zjednodušeny tak, aby se vztahovaly na větší podíl intermodální dopravy, aby se odstranily nejasnosti a možnosti nesprávného výkladu a nerovného zacházení a aby se vytvořil jasný základ pro rozhodnutí o dodržení podmínek. To zahrnuje podmínky týkající se zeměpisné oblasti působnosti, nákladových jednotek a režimu jejich identifikace, manipulace s prázdnými kontejnery, minimálních úspor externích nákladů, kterých má být dosaženo, potřeby pravidel pro výpočet úspor

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

externích nákladů a obsahu dokladu o dodržení podmínek a pravidel s ním spojených.

– Podpůrné rámce

Smyslem celé směrnice je poskytovat podpůrný rámec pro intermodální dopravu, včetně vhodných regulačních a/nebo ekonomických opatření. Podle hodnocení REFIT neměl ale podpůrný rámec stanovený směrnicí za účelem zvýšení relativní konkurenceschopnosti kombinované dopravy dostatečný dopad. Skutečnost, že se jedná o problém, potvrdilo 70 ze 100 odpovědí v rámci otevřené veřejné konzultace¹³. Nedávná zvláštní zpráva Evropského účetního dvora o intermodální dopravě rovněž dospěla k závěru, že podpora intermodální dopravy není dostatečně účinná, protože pro intermodální nákladní dopravu v EU stále neexistují rovné podmínky¹⁴. Nová pravidla zavádějí nad rámec stávající podpory tyto novinky:

1. novou výjimku z vnitrostátních zákazů jízdy platnou pro celou EU;
2. povinnost členských států analyzovat svá stávající opatření a rozšířit nebo vytvořit nové vnitrostátní rámce politiky – včetně vhodných opatření regulační a/nebo ekonomické povahy – na podporu využívání intermodální dopravy;
3. cíl snížit celkové náklady na kombinovanou dopravu v každém členském státě o 10 %, aby bylo možné usnadnit technologickou modernizaci intermodální dopravy a vytvořit nová spojení mezi dosud nespojenými terminály.

– Transparentní fungování trhu

Jak vyplynulo z hodnocení REFIT, chybí transparentnost, pokud jde o stávající vnitrostátní politiku a situaci na trhu, která by umožnila posoudit, zda je podpora přizpůsobena skutečné situaci. Osmnáct ze 49 respondentů průzkumu¹⁵ souhlasilo nebo rozhodně souhlasilo s tím, že chybí empirický základ pro stanovení přiměřené úrovně podpory. Podávání zpráv Komisi zůstává, ale s aktualizovanými údaji a obdobími pro podávání zpráv, doplněné o povinnost členských států zajistit transparentnost vnitrostátních rámců politiky týkajících se intermodální dopravy, které zavádějí na podporu kombinované dopravy. Odkazy na všechny vnitrostátní rámce politiky a vnitrostátní opatření budou zveřejněny v centrální bráně spravované Komisí. Dále jsou zahrnuto ustanovení o přezkumu pro opětovné posouzení tohoto podpůrného rámce EU.

– Požadavky na transparentnost terminálů

Návrh zavádí společné požadavky na transparentnost terminálů, které zajistí, aby všechny terminály zveřejňovaly údaje o zařízeních a službách terminálů. Kromě toho návrh umožňuje stanovit rámec kategorií terminálů pro dostupné služby a zařízení podle úrovně služeb. Tato opatření doplňují navrhovanou revizi nařízení o TEN-T, která se zabývá kapacitou a kvalitou terminálů v síti TEN-T.

¹³ To zahrnovalo jedenáct orgánů veřejné správy (CZ, dva orgány veřejné správy z BE a AT, tři orgány veřejné správy z FR, NO, IT, DE, SE), 49 zúčastněných stran z průmyslu, čtyři občany a šest odpovědí v kategorii „ostatní“.

¹⁴ Evropský účetní dvůr (2023), op. cit.

¹⁵ Čtrnáct z 31 respondentů z daného odvětví a čtyři z osmi orgánů.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tuto iniciativu je třeba vnímat v kontextu evropského právního rámce pro klima¹⁶ a sdělení o Zelené dohodě pro Evropu¹⁷, které stanovují cíle pro snížení emisí skleníkových plynů. Dále pak v kontextu balíčku REPowerEU¹⁸, jehož cílem je zlepšit energetickou účinnost v EU a který v tomto ohledu označuje revizi směrnice o kombinované dopravě za důležitý nástroj¹⁹, a akčního plánu pro nulové znečištění²⁰, jenž podporuje přechod na čistší dopravu s cílem snížit znečištění ovzduší a hlukovou zátěž. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu rovněž vyzývá k rozhodným opatřením k přesunu nákladní dopravy na udržitelnější druhy dopravy.

Je třeba poznamenat, že konkrétní politické úvahy týkající se kombinované dopravy existovaly již v minulosti. V roce 1992 Komise zveřejnila bílou knihu o dopravě a doprovodný legislativní balíček, který vedl k dnešní směrnici o kombinované dopravě, jež plně liberalizuje trh kombinované dopravy v EU a poskytuje dnešní podpůrný rámec. V roce 1997 Komise zveřejnila zvláštní strategii pro intermodální dopravu v Evropě²¹. Bílá kniha o dopravě z roku 2011²² stanovila konkrétní cíl převést do roku 2030 30 % silniční nákladní dopravy na dlouhé vzdálenosti (nad 300 km) na železnici nebo vodní dopravu a do roku 2050 více než 50 %.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh doplňuje ostatní dopravní politiky, které a) se zaměřují na environmentální výkonnost jednotlivých druhů dopravy, b) internalizují externí náklady uplatněním zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ a c) zajišťují transparentnost dostupných služeb a platných pravidel pro dané odvětví nebo jeho části.

Zvýšení udržitelnosti jednotlivých druhů dopravy z hlediska jejich energetické účinnosti a používání udržitelných paliv, a tím snížení externích nákladů na dopravu, bylo řešeno řadou politických nástrojů, jako jsou výkonnostní normy pro emise CO₂ pro těžká vozidla²³, revidovaná směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II)²⁴ a nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva.

Podobně se již řada opatření zaměřuje na internalizaci externích nákladů s cílem umožnit společnosti činit správná rozhodnutí. Patří mezi ně stanovování cen uhlíku, poplatky za infrastrukturu a daně z energie a vozidel, které jsou postupně upravovány a zaváděny. Nakonec se musí spojit ve vzájemně kompatibilní, doplňující se a soudržnou politiku, což však podle Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu může trvat až do roku 2050²⁵.

Zatímco v právních předpisech týkajících se jednotlivých druhů dopravy existují různé povinnosti týkající se transparentnosti a podávání zpráv, intermodální podávání zpráv nebo

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“), Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1.

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_cs

¹⁹ Úspory energie v EU, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² KOM(2011) 144 v konečném znění.

²³ Nařízení (EU) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu stanoví milník, podle kterého mají být všechny externí náklady na dopravu v rámci EU nejpozději do roku 2050 hrazeny uživateli dopravy.

výměna informací (důležitých pro intermodální dopravu) nejsou do značné míry upraveny. Přidaná hodnota a atraktivita intermodální dopravy navíc závisí na výkonnosti jednotlivých druhů dopravy a dostupné kapacitě infrastruktury. Proto je tato iniciativa vyvíjena v úzké koordinaci s dalšími právními předpisy a legislativními návrhy v oblasti dopravy, včetně těch, které patří do balíčku opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí, jehož je tato iniciativa součástí.

Je také silně propojena s dalšími částmi tohoto balíčku, zejména s iniciativou ke zvýšení podílu železnice v mezinárodní dopravě²⁶ a s revizí směrnice o hmotnostech a rozměrech²⁷ v silniční dopravě, které jsou důležité pro odstranění překážek intermodální dopravy souvisejících s konkrétními druhy dopravy.

K technickému rámci pro provádění revidované směrnice o kombinované dopravě navíc přispívá nový společný rámec EU pro výpočet emisí skleníkových plynů v dopravě a logistice (CEEU) a provádění nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI)²⁸.

Revize je rovněž v souladu s nedávno přijatým sdělením Naiades III²⁹, které vyzývá k větší integraci vnitrozemských vodních cest do moderního transevropského intermodálního dopravního systému.

Kromě toho je předpokladem pro využívání intermodální a multimodální dopravy dostupnost vhodné infrastruktury s dostatečnou kapacitou. Nedávná studie o překládkových technologiích³⁰ ukázala, že v síti TEN-T existují nedostatky z hlediska intermodální dopravy a že stávající překládková kapacita je pro železniční a vnitrozemskou vodní dopravu nedostatečná. Otázkou kapacity terminálů se zabýval návrh Komise na revizi nařízení o TEN-T³¹, který poprvé obsahuje povinnost členských států zajistit dostatečnou kapacitu terminálů multimodální nákladní dopravy na základě speciální analýzy a akčního plánu. Lze očekávat, že tato opatření povedou v příštím desetiletí k lepší kapacitě infrastruktury pro intermodální dopravu.

Povinnostmi stanovenými v této směrnici není dotčeno uplatňování příslušných pravidel státní podpory. Tato směrnice vymezí kritéria pro kategorii operací s nejvyšším potenciálem pro snížení externích nákladů v dopravě a stanoví politické cíle pro podporu této podskupiny operací. K dosažení cílů politiky v pozměněné směrnici o kombinované dopravě mohou členské státy zvážit mimo jiné zavedení opatření státní podpory. Samotné zahrnutí opatření do vnitrostátních rámců politiky přijatých na základě této směrnice je nevyjímá z posouzení slučitelnosti, které spadá do výlučné pravomoci Komise.

Tento návrh je rovněž v souladu se závěrečnými návrhy Konference o budoucnosti Evropy, zejména s návrhem č. 3 týkajícím se změny klimatu, energetiky a dopravy, který požaduje řešení změny klimatu a dodržování globálních cílů v oblasti klimatu.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Mezinarodni-nakladni-a-osobni-doprava-zvyseni-podilu-zeleznicni-dopravy_cs

²⁷ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59. Umožňuje používat v intermodální dopravě, včetně silničních úseků kombinované dopravy, těžší a delší silniční vozidla.

²⁸ Nařízení (EU) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Srovnávací analýza překládkových technologií pro intermodální dopravu a jejich nákladů, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en

³¹ COM(2021) 812 final.

Nakonec je třeba poznamenat, že některé zúčastněné strany poukazují na souvislost mezi směrnicí o kombinované dopravě a silniční kabotáží. Je stále důležité a relevantní pokračovat v rovném zacházení s mezinárodní kombinovanou dopravou a mezinárodní silniční dopravou, pokud jde o využívání podnikatelů v silniční nákladní dopravě - nerezidentů, jak je stanoveno v článku 4 směrnice o kombinované dopravě. Při revizi nařízení (EU) č. 1072/2009 v roce 2020³² stanovili spolunormotvůrci výjimku z článku 4 směrnice o kombinované dopravě (ale pouze v případě jeho zneužití) a zároveň znovu potvrdili, že článek 4 je užitečný a zůstává v platnosti³³.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Hlava VI (články 90–100) Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) stanoví výsadní právo EU přijímat ustanovení týkající se společné dopravní politiky. V ustanoveních čl. 91 odst. 1 písm. c) Smlouvy o fungování EU je uvedeno, že EU má v oblasti dopravy pravomoc stanovit opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy, zatímco čl. 91 odst. 1 písm. d) Smlouvy o fungování EU stanoví stejnou pravomoc, pokud jde o „veškeré jiné potřebné předpisy“.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Rozměr problému na úrovni EU

Podle zásady subsidiarity může EU v oblastech, které nespádají do její výlučné pravomoci, jednat pouze tehdy, pokud cílů navrhovaného opatření nemůže být dostatečně dosaženo na úrovni členských států. Externí náklady na dopravu, zejména náklady související se změnou klimatu, představují přeshraniční problémy, které nelze řešit pouze vnitrostátními nebo místními opatřeními. Naléhavá potřeba snížit emise skleníkových plynů vznikající v nákladní dopravě se týká jak přeshraniční, tak vnitrostátní dopravy. Zjištěný problém je tedy třeba řešit na úrovni EU, protože má přeshraniční rozměr.

Přidaná hodnota opatření na úrovni EU

Cílem této iniciativy je podpořit širší využívání intermodální dopravy, z níž 81 % připadá na dopravu mezi členskými státy, v celé EU prostřednictvím podpůrných opatření založených na společných podmínkách způsobilosti. Z hlediska politiky a vnitřního trhu je důležité zajistit, aby výhody poskytované za tímto účelem byly použitelné srovnatelným způsobem v celé EU. Vzhledem k omezené povaze stávající směrnice o kombinované dopravě navrhly některé členské státy diferencovanou podporu operací intermodální dopravy, a to jak ve formě neharmonizované regulační podpory, tak podle pravidel státní podpory. V některých případech nemusely být informace o dostupnosti těchto podpůrných opatření stejně dostupné všem provozovatelům, zejména v případě přeshraničních operací. Někteří provozovatelé mohli získat konkurenční výhodu s dopady za hranicemi daného státu. Cílem opatření EU je přispět k zajištění srovnatelných podmínek pro hospodářské subjekty v celé EU, zjednodušit administrativní postupy pro příslušné odvětví, členské státy a Komisi a zlepšit fungování vnitřního trhu. Toho nelze dosáhnout pouze přijetím právních předpisů na úrovni členských států.

³² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1055/2020 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy, *Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 17*.

³³ Některé členské státy podaly u Soudního dvora žaloby na neplatnost tohoto ustanovení (C-542/20, Litva v. Parlament a Rada, C-545/20, Bulharsko v. Parlament a Rada, C-547/20, Rumunsko v. Parlament a Rada a C-554/20, Polsko v. Parlament a Rada).

- **Proporcionalita**

Příslušná politická opatření a možnost politiky, které tvoří strukturu této iniciativy, byly vybrány s náležitým ohledem na zásadu proporcionality, což vedlo k co nejvyváženějšímu možnému přístupu. Ačkoli návrh ukládá členským státům povinnost poskytovat podporu určitým druhům operací intermodální dopravy, posouzení dopadů ukázalo, že možnost politiky zahrnující pouze dobrovolnou podporu členských států nebude k dosažení cíle dostačující. Zvolená možnost politiky zajišťuje dostatečný přesun na jiný druh dopravy s přiměřenými náklady.

- **Volba nástroje**

Volba nástroje, změna stávající směrnice, umožňuje uspokojivě dosáhnout cíle, kterým je zlepšit konkurenceschopnost intermodální dopravy, a zároveň zajistit dodržování zásad subsidiarity. Pro zajištění podpory budou mít členské státy volnost při vytváření svých rámců politiky s nejvhodnějšími podpůrnými opatřeními.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

V letech 2014–2016 bylo provedeno hodnocení³⁴ směrnice o kombinované dopravě, které dospělo k závěru, že směrnice je i nadále relevantním nástrojem na podporu nákladní dopravy kombinující různé druhy dopravy. Bylo odhadnuto, že přechod z výhradně silniční na intermodální dopravu přinesl v roce 2011 roční úsporu externích nákladů ve výši až 2,1 miliardy EUR. Ačkoli ne všechny tyto úspory lze přičíst směrnici o kombinované dopravě, bylo zjištěno, že bez opatření EU by služby přeshraniční kombinované dopravy pravděpodobně narážely na překážky způsobené rozdílnými právními systémy, v důsledku kterých by služby kombinované dopravy byly méně atraktivní a možná i nerealizovatelné.

Řada ustanovení směrnice o kombinované dopravě, např. požadavek na používání dokladů v papírové podobě, je však zastaralá, neboť odráží situaci na trhu v roce 1992. Ostatní ustanovení směrnice trpí rozdílným provedením ve vnitrostátním právu a uplatňováním na úrovni členských států, což odvětví způsobuje každodenní praktické problémy, a proto tato ustanovení nejsou zcela účinná. Kromě toho jsou ekonomická podpůrná opatření velmi omezená, a proto nemají významný dopad na konkurenceschopnost intermodálních operací. V rámci veřejné konzultace zástupci průmyslu i orgány veřejné správy uvedly, že politická opatření jsou přiměřená pro dosažení cílů politiky.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise aktivně komunikovala se zúčastněnými stranami a prováděla komplexní konzultace v rámci celého procesu posuzování dopadů.

Konzultační činnosti probíhaly v roce 2021 a 2022, od zveřejnění počátečního posouzení dopadů v srpnu 2021 až po cílenou konzultaci, která byla ukončena v srpnu 2022.

Cílem konzultačních činností bylo:

- shromáždit informace a názory zúčastněných stran na klíčové problémy a související příčiny, vymezení příslušných cílů politiky souvisejících s těmito problémy a určení, vymezení a prověření politických opatření, která by mohla být zohledněna v rámci posouzení dopadů,

³⁴ SWD(2016) 140 final.

- shromáždit informace a názory na pravděpodobné dopady politických opatření a možností politiky.

V rámci mechanismu prvotní zpětné vazby měly zúčastněné strany od 19. srpna do 16. září 2021 možnost poskytnout zpětnou vazbu k počátečnímu posouzení dopadů. Celkem bylo obdrženo 62 individuálních odpovědí.

Následně byla od 7. března do 30. května 2022 na internetové stránce „Podělte se o svůj názor“ k dispozici otevřená veřejná konzultace. Celkem bylo obdrženo 101 odpovědí od různých zúčastněných stran. Některé zúčastněné strany spolu s odpověďmi na konzultaci rovněž poskytly písemná stanoviska.

Nakonec proběhly tyto cílené konzultační činnosti:

- Cílený online průzkum, jehož účelem bylo ověřit vymezení problému a cíle možností politiky, získat podklady pro podrobnější vymezení politických opatření / možností politiky a poskytnout údaje na podporu posouzení dopadu opatření a očekávaných nákladů. Průzkum probíhal od 16. května do 24. června 2022 a bylo obdrženo 59 odpovědí.
- V období od května do srpna 2022 byly provedeny cílené rozhovory s 29 zúčastněnými stranami (včetně tří průzkumných rozhovorů provedených v únoru 2022).
- Dne 25. října 2022 se uskutečnilo jedno setkání odborníků zúčastněných stran se zástupci průmyslu. Zúčastnilo se ho 60 osob zastupujících 55 organizací.

Konzultace se zúčastněnými stranami ukázaly, že zúčastněné strany se do značné míry shodují na tom, že problémy a cíle této iniciativy jsou relevantní pro rozvoj intermodální dopravy.

Konzultace ohledně počátečního posouzení dopadů a otevřená veřejná konzultace se na problém zaměřily na vyšší úrovni, poté byly problém a související cíl revize směrnice o kombinované dopravě podrobněji a systematictěji vymezeny prostřednictvím průzkumu a rozhovorů. Společným tématem zpětné vazby k počátečnímu posouzení dopadů byla nejasnost vymezení v současné směrnici o kombinované dopravě, zatímco jiní navrhovali, aby se směrnice kromě silniční a železniční dopravy více zaměřila na vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti.

Pokud jde o vymezení problému, konzultace ukázala, že mezi všemi zúčastněnými stranami panuje poměrně široká shoda v tom, že pokud není poskytována žádná podpora, je v EU intermodální doprava schopná konkurovat výhradně silniční dopravě pouze v některých situacích (63 z 95, 66 %). Provozovatelé terminálů byli ještě pesimističtější, jelikož tři z pěti se domnívali, že intermodální doprava není nikdy nebo téměř nikdy schopna konkurovat výhradně silniční dopravě, není-li podporována. Převážná většina skupin zúčastněných stran z daného odvětví se shodla na tom, že překážkou rozvoje intermodální dopravy je nedostatečná cenová konkurenceschopnost, s výjimkou organizátorů nákladní dopravy (např. provozovatelů logistiky, zasilatelů působících převážně v silniční dopravě), kteří byli v tomto ohledu obecně skeptičtější.

Respondenti označili šest faktorů, které ovlivňují konkurenceschopnost intermodální dopravy ve srovnání s výhradně silniční dopravou: nejvýznamnější byly náklady na překládku (87 z 94, 93 %) a nedostatek vhodných terminálů v okolí (85 z 95, 89 %). U obou těchto faktorů se alespoň 75 % respondentů z každého typu zúčastněných stran a podkategorie odvětví shodlo na tom, že se jedná o relevantní faktory. Celkem 80 % respondentů považuje za relevantní další čtyři faktory, tj.: nižší cena silniční dopravy oproti intermodální dopravě v případě

operací pokrývajících celou cestu zboží (78 z 94, 83 %); zvyk využívat výhradně silniční dopravu (78 z 94, 83 %); nedostatečná nabídka vhodných služeb v terminálech v okolí (76 z 95, 80 %) a zpoždění / delší doba dopravy ve srovnání s výhradně silniční dopravou (73 z 92, 79 %). U každého z nich alespoň polovina respondentů z každého typu zúčastněných stran a podkategorie odvětví označila tyto faktory jako relevantní, zatímco mezi organizátory dopravy označili nižší cenu silniční dopravy oproti intermodální/multimodální dopravě v případě operací pokrývajících celou cestu zboží za relevantní faktor pouze tři ze sedmi respondentů.

Celkem 80 ze 100 respondentů (80 %) uvedlo, že existují rozdíly v konkurenceschopnosti intermodální dopravy v různých členských státech, přičemž častými důvody byly rozdíly v dostupné infrastruktuře a službách a také rozdíly v poskytované podpoře.

Pokud jde o příčiny problému, 26 ze 49 respondentů průzkumu mezi zúčastněnými stranami souhlasilo nebo rozhodně souhlasilo s tím, že současná kritéria způsobilosti jsou příliš úzká, protože se vztahují pouze na operace mezi členskými státy, nákladové jednotky musí mít minimální velikost, aby byly způsobilé, a pro různé kombinace druhů dopravy platí různé podmínky způsobilosti. Kromě toho se 24 ze 49 respondentů průzkumu domnívalo, že současná kritéria způsobilosti nejsou zcela relevantní pro podporu využívání intermodální dopravy a snižování externalit. Celkem 25 ze 49 respondentů průzkumu a 15 z 29 dotazovaných v rámci rozhovorů bylo toho názoru, že současná definice způsobilosti umožňuje různé výklady.

Dále pak 18 ze 49 respondentů průzkumu souhlasilo nebo rozhodně souhlasilo s tím, že chybí empirický základ pro stanovení přiměřené úrovně podpory, neboť již hodnocení REFIT dospělo k závěru, že směrnici o kombinované dopravě chybí účinný rámec pro přehled trhu, který by umožnil přizpůsobit podpůrná opatření skutečné situaci na úrovni EU nebo členských států. Celkem 20 ze 49 respondentů průzkumu podpořilo cíl zlepšit údaje, analýzu a podávání zpráv o stavu intermodální dopravy.

Podle hodnocení REFIT jsou podpůrná opatření stanovená směrnicí o kombinované dopravě ke zvýšení relativní konkurenceschopnosti kombinované dopravy velmi omezená. V 70 ze 100 odpovědí na otevřenou veřejnou konzultaci byl vyjádřen souhlas s tím, že se jedná o problém, a 19 ze 49 respondentů průzkumu mezi zúčastněnými stranami souhlasilo nebo rozhodně souhlasilo s tím, že problémem jsou slabá, neúčinná a neefektivní podpůrná opatření.

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu identifikuje potřebu zlepšit výměnu multimodálních údajů a inteligentní řízení dopravy za účelem zjednodušení složitých regulačních, správních a obchodních režimů. Provozovatelé používají různé systémy s širokou škálou rozhraní, požadavků na soubory údajů a sémantikou. U 13 ze 49 respondentů průzkumu mezi zúčastněnými stranami panovala shoda na tom, že chybí interoperabilita a že roztržitost různých systémů pro sdílení údajů je důležitým omezujícím problémem. Pokud jde o provozní neefektivitu terminálů, 37 ze 100 respondentů otevřené veřejné konzultace považuje špatnou kvalitu služeb v terminálech za faktor, který snižuje konkurenceschopnost intermodální dopravy.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatel provedl studii na podporu posouzení dopadů, o níž se návrh opírá (prosinec 2021 – červen 2023). Studie poskytla cenné poznatky, zejména ke koncipování možností politiky, posuzování očekávaných dopadů a shromažďování názorů přímo dotčených zúčastněných stran.

• **Posouzení dopadů**

Politická opatření obsažená v tomto návrhu vycházejí z výsledků posouzení dopadů. Zpráva o posouzení dopadů [SWD(2023)351] nejprve obdržela záporné stanovisko Výboru Komise pro kontrolu regulace [SEC(2023)373]. Poté byl návrh předložen výboru znovu a obdržel kladné stanovisko s výhradami. Doporučení obdržená od výboru byla zohledněna a příloha 1 zprávy o posouzení dopadů shrnuje způsob tohoto zohlednění.

K dosažení stanovených cílů bylo v posouzení dopadů zváženo pět možností politiky. Všechny těchto pět možností řeší následující problémy:

- pokrytí širšího rozsahu operací za podmínek účinného plnění podmínek,
- zvýšení konkurenceschopnosti prostřednictvím podpůrného rámce,
- transparentnost, spolupráci a zjednodušení vstupu na trh,
- zlepšení podávání zpráv a informací o fungování trhu.

Možnost politiky A je možností s nejmírnějším zásahem na úrovni EU. Vztahuje se na veškerou intermodální dopravu v rámci EU. Způsobnost by byla založena na širším souboru externalit, přičemž by se vyžadovala úspora alespoň 40 % externích nákladů, a příslušná metodika by byla stanovena na základě jednotkových hodnot z příručky o externích nákladech na dopravu³⁵. Pokyny pro výpočty by byly stanoveny v prováděcím aktu³⁶. Údaje, které mají být poskytnuty k prokázání způsobnosti, by byly přezkoumány a propojeny s platformami eFTI³⁷. Současná povinnost Komise podávat pololetní zprávy by byla nahrazena výzvou členským státům, aby za účelem zvolení vhodné podpory prováděly pravidelnou analýzu a strategické plánování udržitelných druhů dopravy. Možnost politiky A sice neukládá členským státům poskytovat podporu, ale obsahuje soubor nástrojů s předem definovanými nástroji podpory, z nichž si budou moci vybrat. Za účelem transparentnosti terminálů a spolupráce by byla prováděcím aktem zavedena společná pravidla transparentnosti pro terminály.

Možnost politiky B je možností, která kombinuje povinnosti na úrovni EU s flexibilitou pro zohlednění konkrétních vnitrostátních situací. Ukládá členským státům, aby podporovaly intermodální dopravu, ale při řešení problémů ve vnitrostátních dopravních systémech jim dává svobodu výběru mezi různými podpůrnými nástroji uvedenými v souboru nástrojů. Tato možnost politiky se dělí na tři dílčí možnosti s různým rozsahem a podmínkami způsobnosti. Možnost politiky B1 a možnost politiky B2a se vztahují na všechny intermodální operace v rámci EU, zatímco možnost politiky B2b se vztahuje pouze na přeshraniční operace v rámci EU. U možnosti politiky B1 je způsobnost založena na úspoře emisí skleníkových plynů s prahovou hodnotou 25 % vypočtenou podle metodiky společného rámce EU pro výpočet emisí skleníkových plynů v dopravě a logistice (návrh CountEmissions EU). U možnosti politiky B2a a B2b je způsobnost založena na širším souboru externalit s požadovanou prahovou hodnotou úspor ve výši 40 % jako u možnosti A. U všech dílčích možností politiky B by byly údaje, které mají být poskytnuty pro prokázání způsobnosti, přezkoumány a vázány na platformy eFTI. Pokud jde o analýzu trhu a podávání zpráv, všechny dílčí možnosti politiky B by se opíraly o stávající povinnost Komise vypracovávat každých pět let zprávy

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Pro zajištění dostatečně přesného srovnání operací by bylo nutné příručku nadále pravidelně aktualizovat s ohledem na nejnovější vědecké poznatky. Kromě toho je třeba zajistit soulad a doplňkovost s připravovaným společným rámcem EU pro výpočet emisí skleníkových plynů v dopravě a logistice.

³⁷ Platformy pro elektronickou výměnu údajů mezi podniky a orgány (B2A) zřízené podle nařízení (EU) 2020/1056.

s pomocí členských států a s využitím specializovaných studií analýzy trhu. U všech dílčích možností politiky B by členské státy musely dosáhnout celkového snížení nákladů a také zvýšení technologické modernizace, přičemž by si mohly vybrat ze souboru nástrojů, aby v rámci daných limitů přizpůsobily svou podporu vnitrostátním podmínkám. Na členské státy se dále apeluje, aby usnadnily spuštění provozu na nových intermodálních trasách. Všechny dílčí možnosti politiky B by zahrnovaly regulační výhodu, která by vyňala silniční úseky způsobilých operací z vnitrostátních zákazů jízdy. V případě transparentnosti terminálů a spolupráce jsou opatření stejná jako u možností politiky A.

Možnost politiky C znamená nejsilnější zásah na úrovni EU. Vztahuje se na všechny operace v rámci EU. Způsobilost je stejná jako u možnosti politiky A i dílčích možností politiky B2, ale vychází z širšího souboru externalit s prahovou hodnotou 40 %. Stejně jako u ostatních možností by se údaje, které je třeba poskytnout k prokázání způsobilosti, přezkoumaly a navázaly na platformy eFTI. Povinnost Komise podávat pololetní zprávy by byla nahrazena povinností členských států provádět pravidelné analýzy a strategické plánování, které by pokrývaly celý dopravní systém a zahrnovaly by intermodální analýzu. Pokud jde o podpůrné nástroje, ukládá členským státům povinnost poskytovat harmonizovanou podporu s cílem snížit náklady na způsobilé operace (nebo jejich část) uskutečňující se na jejich území na úroveň, která podněcuje využívání intermodální dopravy. Tato úroveň podpory se odhaduje na 10 % celkových nákladů odesílatele na operaci pokrývající celou cestu zboží. Tato možnost politiky by také zahrnovala harmonizovanou regulační výhodu, která by vyňala silniční úseky způsobilých operací z vnitrostátních zákazů jízdy. Možnost politiky C by dále vyžadovala vytvoření definovaného souboru údajů a zavazuje k používání společných souborů údajů a protokolů pro výměnu údajů. Opatření pro transparentnost terminálů jsou stejná jako v možnostech politiky A a B.

Na základě posouzení je jako upřednostňovaná možnost určena možnost B2a. Plní cíl zajištěním největšího přesunu na jiný druh dopravy a úspor externích nákladů s dobrým poměrem nákladů a přínosů a zároveň zajišťuje soudržnost a dodržování zásad proporcionality a subsidiarity.

Očekává se, že upřednostňovaná možnost přinese podnikům působícím v odvětví intermodální dopravy významné úspory opakujících se správních nákladů. Úspory opakujících se nákladů díky používání elektronických údajů a platform eFTI se u provozovatelů zapojených do intermodální dopravy odhadují na 430 milionů EUR ročně. Zároveň by terminálům vznikly správní náklady na aktualizaci informací, které musí zveřejňovat na své internetové stránce. Průměrné roční opakující se náklady se pro všechny terminály na období 2025–2035 odhadují na přibližně 6 100 EUR. Úspory správních nákladů do značné míry převažují nad zanedbatelnými náklady a čisté úspory správních nákladů se u podniků odhadují na 430 milionů EUR ročně.

Pro lepší dodržování zásady subsidiarity nad rámec výsledku posouzení dopadů se členským státům ponechává naprostá flexibilita při výběru typu opatření, která zavedou, přičemž musí stále splňovat cíl 10% snížení nákladů. Aby se zajistilo informované rozhodování a dosažení cílů, upřednostňovaná možnost zahrnuje povinnost každého členského státu vyhodnotit svá stávající a potenciální opatření a konsolidovat všechna opatření do jediného vnitrostátního rámce politiky. To je podobné, ale méně náročné než povinnost analyzovat intermodální strategie podle možnosti politiky C. Odhaduje se, že to bude mít malý dopad na náklady (dodatečné jednorázové náklady do 1,1 milionu EUR plus opakující se náklady ve výši 1,6 milionu EUR každých pět let). Tyto změny nijak významně nemění pořadí možností a volbu upřednostňované možnosti politiky.

- **Základní práva**

Návrh je v souladu s Listinou základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh povede ke vzniku čistých nákladů pro rozpočet Unie na období 2025–2050 ve výši 2 milionů EUR. Dopad návrhu na rozpočet je podrobněji popsán v legislativním finančním výkazu, který je připojen k tomuto návrhu.

Dopad na rozpočet přesahující současný víceletý finanční rámec (VFR) je popsán formou orientačního přehledu, aniž je dotčena budoucí dohoda o VFR.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Členské státy jsou povinny přijmout a zveřejnit své vnitrostátní rámce politiky, ve kterých budou shrnuty stávající a nová opatření, jež mají dopad na intermodální dopravu, nejpozději do dvou let od vstupu této změny v platnost a poté každých pět let vyhodnocovat dopad svých vnitrostátních rámců politiky. Své vnitrostátní rámce politiky i výsledky jejich hodnocení musí sdělit Komisi.

Komise bude sledovat provádění, výsledky a dopady tohoto návrhu prostřednictvím povinnosti podávat zprávy stanovené tímto návrhem. Jeden rok před začátkem uplatňování směrnice zjisti výchozí situaci na trhu a poté, pět let po začátku uplatňování směrnice a následně každých pět let, vypracuje zprávu o hospodářském vývoji intermodální dopravy v EU. Při shromažďování potřebných informací jí budou nápomocny členské státy a souhrnné údaje z platformy eFTI. Zprávy se budou zabývat zejména objemem intermodální dopravy v EU, hlavními koridory intermodální dopravy, hlavními překážkami, které brání většímu využívání intermodální dopravy, konkurenceschopností intermodální dopravy ve srovnání s výhradně silniční dopravou (včetně analýzy podpory poskytované členskými státy v rámci jejich vnitrostátních rámců politiky) a vývojem kapacity terminálů.

Nejpozději po deseti letech Komise vyhodnotí, zda je vhodné pokračovat v režimu podpory podle této směrnice.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Název směrnice se upravuje tak, aby odrážel rozšířenou oblast působnosti, a to vypuštěním slov „mezi členskými státy“ a nahrazením slov „kombinovaná přeprava“ slovy „intermodální doprava“.

Článek 1 pozměňující směrnice stanoví tyto změny směrnice 92/106/EHS:

- *Článek 1 stávající směrnice stanovil oblast působnosti směrnice určením podmínek, které musí být dodrženy, aby bylo možné využít podpůrný rámec pro „kombinovanou dopravu“. V revidované směrnici jsou v zájmu zajištění jasnosti vloženy dva články vymezující oblast působnosti (článek 1a) a definice (článek 1b), po nichž následuje nový článek 1c, který stanoví nové podmínky pro operace, aby je bylo možné považovat za „kombinovanou dopravu“.*
- *Článek 2 se nahrazuje aktualizovaným zněním, které odstraňuje nadbytečné cílové datum v roce 1993.*
- *Článek 3 se nahrazuje aktualizovanými podmínkami pro doklad o dodržení podmínek.*

- *Vkládá se článek 3a, který členským státům ukládá povinnost přijmout, zveřejnit, provádět a vyhodnocovat vnitrostátní rámce politiky na podporu intermodální dopravy.*
- *Článek 5 se nahrazuje aktualizovaným zněním o podávání zpráv Komisi.*
- *Ustanovení čl. 6 odst. 1 se nahrazuje aktualizovaným zněním, aby se zajistil soulad s pravidly státní podpory.*
- *Článek 7 se zrušuje.*
- *Článek 9 se nahrazuje novým zněním s cílem aktualizovat zastaralé odkazy a zjednodušit znění.*
- *Vkládá se článek 9a, který stanoví povinnost vyjmout silniční úseky kombinované dopravy z vnitrostátních zákazů jízdy o víkendech a svátcích.*
- *Vkládá se článek 9b, který stanoví požadavky na transparentnost intermodálních terminálů pro nákladní dopravu.*
- *Vkládá se článek 9c, který stanoví podmínky svěření přenesené pravomoci Komisi podle této směrnice.*
- *Vkládá se článek 9d, který stanoví postup projednávání ve výboru pro výkon pravomoci Komise přijímat prováděcí akty.*
- *Článek 10 se zrušuje.*
- *Vkládá se příloha s orientačním seznamem podpůrných opatření uvedených v článku 3a.*

Článek 2 pozměňující směrnice mění nařízení (EU) 2020/1056 tak, že zavádí povinnost platformou eFTI poskytovat funkci pro výpočet úspor externích nákladů a generování souhrnných údajů o ročních objemech kombinované dopravy.

Článek 3 pozměňující směrnice stanoví povinnost provedení ve vnitrostátním právu a odklad uplatňování.

Článek 4 pozměňující směrnice stanoví datum vstupu v platnost a použitelnosti této směrnice.

Článek 5 pozměňující směrnice stanoví, komu je směrnice určena.

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Cílem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119³ je snížit v celém hospodářství Unie emise skleníkových plynů do roku 2030 nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. V oblasti dopravy tento cíl znamená snížit emise skleníkových plynů do roku 2050 o 90 %. Aby snížila svoji závislost na fosilních palivech, musí Unie také zlepšit svou energetickou účinnost, jak je zdůrazněno v balíčku REPowerEU⁴, a přejít na čistší dopravu s cílem snížit znečištění ovzduší a hlukovou zátěž, jak je stanoveno v akčním plánu pro nulové znečištění⁵.
- (2) Intermodální doprava kombinuje lepší environmentální výkonnost a energetickou účinnost železniční a vodní dopravy s dostupností a flexibilitou silniční dopravy, a je tak klíčem k širšímu využívání železniční a vodní nákladní dopravy. Umožňuje také efektivnější rozdělení objemu mezi jednotlivé druhy dopravy a účinně řeší externí náklady silniční dopravy, které lze jen obtížně plně internalizovat, zejména kongesci a nehody. Dnešní ceny dopravy však ještě plně neodrážejí negativní dopady

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Plán REPowerEU (COM(2022) 230 final).

⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Cesta ke zdravé planetě pro všechny – Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ (COM(2021) 400 final).

způsobené různými druhy dopravy, což brání účinnému snižování dopadů externalit využíváním udržitelnějších možností nákladní dopravy.

- (3) Směrnice Rady 92/106/EHS⁶ stanovila rámec pro podporu rozvoje operací intermodální dopravy, a zejména kombinované dopravy. Podporuje operace intermodální dopravy, které konkurují unimodální silniční dopravě, a je hlavním legislativním aktem Unie, který má motivovat k přechodu od silniční nákladní dopravy k druhům dopravy s nižšími emisemi, jako jsou vnitrozemské vodní cesty, námořní doprava na krátké vzdálenosti a železnice. Směrnice 92/106/EHS sice přispěla k rozvoji politiky Unie v oblasti přechodu na jiný druh dopravy, ale její omezený rozsah, nedostatečná podpora a nedostatky v provádění snížily její účinnost. Je proto nutné zajistit, aby se operace intermodální dopravy v Unii, které snižují externí náklady tím, že jsou šetrnější k životnímu prostředí, bezpečnější, energeticky účinnější a způsobují menší kongesci než silniční doprava, staly pro odesílatele atraktivní.
- (4) K úspoře externích nákladů vedou pouze ty operace intermodální dopravy, které mají komerčně životaschopnou alternativu v podobě unimodální silniční dopravy. Intermodální operace spojující ostrovy a pevninu nemají silniční alternativu, ale úspor externích nákladů lze dosáhnout využitím jiných tras s delšími úseky námořní dopravy na krátké vzdálenosti nebo jiných úseků námořní dopravy na krátké vzdálenosti, které umožňují kombinaci se železniční a vnitrozemskou vodní dopravou.
- (5) Přibližně pětina operací intermodální dopravy se uskutečňuje výhradně v rámci jednoho členského státu. Negativní vliv vnitrostátních operací silniční dopravy, a zejména emise skleníkových plynů a kongesce však mají dopad i za státními hranicemi členských států. Aby se tedy zajistilo rovné zacházení se všemi operacemi, které přispívají ke snížení externích nákladů, je nutné na úrovni Unie podporovat jak mezinárodní, tak vnitrostátní operace intermodální dopravy, včetně různých kombinací jednotlivých druhů dopravy.
- (6) Pro rozvoj intermodální dopravy je zásadní dostupnost překládkových terminálů. Podpurná opatření pro zvýšení kapacity terminálů by však neměla patřit do oblasti působnosti této směrnice, neboť jsou zahrnuta v *[doplnit odkaz na revidované nařízení o TEN-T, o němž v současné době jednají spolunormotvůrci]*.
- (7) Způsobilost pro výhody vyplývající ze směrnice 92/106/EHS je založena na mezích vzdálenostech různých částí operace. Tento přístup k definování „operací kombinované dopravy“ dostatečně nepodporuje cíl snížit externí náklady, protože není dostatečně cílený. Kromě toho objektivně neodráží podmínky a okolnosti v různých regionech a nezohledňuje charakteristiky environmentální výkonnosti skutečné operace, včetně například typu vozidla a použitého paliva. Poskytovaná podpora by se proto měla vztahovat pouze na ty operace intermodální dopravy, které zajišťují dostatečnou úroveň úspor externích nákladů a umožňují optimalizované využití dopravní sítě. V zájmu zachycení těchto operací by měla být stanovena prahová hodnota úspor externích nákladů, včetně emisí skleníkových plynů, znečištění ovzduší, zranění a smrtelných zranění, hluku a kongesce, v případě operace intermodální dopravy ve srovnání s komerčně životaschopnou alternativní operací unimodální silniční dopravy. Prahová hodnota by měla podporu zpřístupnit

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

všem kombinacím jednotlivých druhů dopravy a zároveň zajistit, aby úseky zajišťované železnicí, vnitrozemskými vodními cestami a námořní dopravou na krátké vzdálenosti tvořily hlavní část intermodální operace. Kromě toho je třeba při výpočtu úspor externích nákladů zohlednit externí náklady na všechny nedílné součásti operace intermodální dopravy, aby bylo možné provést spravedlivé srovnání s jinými možnostmi dopravy.

- (8) V případě operací, které začínají nebo končí mimo Unii nebo obojí nebo které začínají a končí v Unii, ale procházejí třetí zemí, by část operace intermodální dopravy, která se uskutečňuje v Unii, měla spadat do oblasti působnosti této směrnice, pokud tato část operace splňuje podmínky stanovené v této směrnici, neboť přináší přesun na jiný druh dopravy v rámci Unie.
- (9) Operace intermodální dopravy se od sebe mohou značně lišit, pokud jde o kombinace jednotlivých druhů dopravy a počet různých operačních částí, včetně různého počtu dopravních úseků. Operace kombinované dopravy podporované podle této směrnice by mohly zahrnovat jeden nebo dva silniční úseky a jeden nebo několik nesilničních úseků. Vzhledem k tomu, že žádný z jednotlivých úseků operace kombinované dopravy by se neuskutečnil bez ostatních úseků, a v souladu s judikaturou Soudního dvora představuje operace od odesílatele ke konečnému příjemci jednu nedělitelnou dopravní operaci⁷. Překážky jakékoli části intermodální operace by proto ohrozily životaschopnost celé intermodální operace, a vedly by tak k většímu využívání unimodální silniční dopravy.
- (10) Aby bylo možné sledovat intermodální nákladové jednotky v celém intermodálním řetězci s cílem určit operace intermodální dopravy, které mohou využívat podpůrný rámec podle této směrnice, je nezbytné, aby intermodální nákladové jednotky používané ve všech těchto operacích byly opatřeny stávajícími a široce používanými prostředky identifikace a značení. Standardizovaná identifikace by také měla urychlit manipulaci s intermodálními nákladovými jednotkami v terminálech a usnadnit průběh operací intermodální dopravy.
- (11) V kontejnerové dopravě může nastat potřeba vyzvednout prázdný kontejner v kontejnerovém depu nebo ho tam přivést zpět, a to před jeho použitím pro operaci intermodální dopravy nebo poté. Pokud jsou tyto jízdy z/do depa prováděny s příslušnými prázdnými kontejnery a jsou zahrnuty do přepravní smlouvy operace intermodální dopravy nebo její části, měly by být rovněž považovány za nedílnou součást dané operace intermodální dopravy.
- (12) Aby bylo zajištěno, že podpůrný rámec stanovený touto směrnicí budou využívat pouze způsobilé operace intermodální dopravy, je důležité, aby bylo možné ověřit, zda daná operace splňuje podmínky stanovené podpůrným rámcem. Výpočet úspory externích nákladů mohou provést moderní digitální nástroje, které také mohou pomoci při ověřování dodržení podmínek. Platformy pro digitální údaje o dopravě zřízené podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1056/2020⁸ (dále jen „platformy eFTI“) představují vhodný nástroj, neboť jsou vystavěny tak, aby zahrnovaly potřebné regulační informace, včetně výpočtu úspor externích nákladů.

⁷ Rozsudek ze dne 7. května 1991, Komise v. Itálie (C-45/89, Sb. rozh. 1991, s. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1056/2020 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

Používání platformy eFTI by proto mělo být povinné pro všechny operace, které chtějí využívat podpůrný rámec.

- (13) Je třeba zavést a pravidelně aktualizovat společnou harmonizovanou metodiku výpočtu s referenčními hodnotami externích nákladů nebo zdroji těchto referenčních hodnot, a to v souladu s vývojem znalostí a základny faktických poznatků. Přesná metodika by proto měla být stanovena prostřednictvím prováděcího aktu, na základě výpočtu v souladu s jednotkovými hodnotami stanovenými v aktuální verzi příručky o externích nákladech na dopravu⁹.
- (14) Požadované informace o dopravě by měly být zaznamenány na platformy eFTI před zahájením operace a měly by být přísně omezeny na údaje a výpočty nezbytné pro doklad o dodržení podmínek. Aby se předešlo administrativní zátěži, neměly by příslušné vnitrostátní orgány pro účely kontroly dodržení podmínek vyžadovat žádné další informace.
- (15) Aby Komise mohla plnit své povinnosti podávat zprávy stanovené touto směrnicí, měly by být Komisi každoročně zpřístupněny v souhrnné podobě určité údaje o operacích kombinované dopravy zaznamenané na platformách eFTI.
- (16) Intermodální doprava může být při využití na delší vzdálenosti schopná nákladově konkurovat unimodální silniční dopravě, protože náklady na nesilniční druhy dopravy jsou na jednotku obvykle nižší. Na střední a kratší vzdálenosti však odesílatelé a organizátoři dopravy z důvodu konkurenčních tlaků často volí unimodální silniční dopravu, protože na těchto kratších vzdálenostech nižší dopravní náklady na jednotku nestačí kompenzovat dodatečné organizační náklady a náklady na překládku spojené s tím, že intermodální doprava zahrnuje více druhů dopravy. Na střední vzdálenosti je tento rozdíl v nákladové konkurenceschopnosti v průměru 10 %. Proto by členské státy měly v zájmu stimulace urychlení širšího využívání intermodální dopravy na střední vzdálenosti upravit vnitrostátní politiky a přijmout nezbytná regulační a jiná než regulační opatření, která zlepší konkurenceschopnost intermodální dopravy.
- (17) Některé členské státy mají vnitrostátní politiky na podporu intermodální železniční či vnitrozemské vodní dopravy nebo námořní dopravy na krátké vzdálenosti, jejichž cílem je snížit rozdíl v nákladech mezi silniční dopravou a alternativními možnostmi dopravy. Tyto politiky zaměřené na určité druhy dopravy však nejsou vždy sladěny mezi jednotlivými druhy dopravy nebo mezi sousedními členskými státy. Některé členské státy navíc nemají zavedena žádná podpůrná opatření. Roztříštěnost způsobená nekoordinovaným přístupem snižuje účinnost stávající podpory a vede k nerovným podmínkám mezi jednotlivými druhy dopravy a členskými státy. Všechny členské státy by proto měly vytvořit a zavést vnitrostátní rámce politiky na podporu využívání intermodální dopravy, přičemž by měly komplexně zvážit potenciál každé kombinace určitých druhů dopravy i vzájemné působení všech druhů dopravy. Členské státy by měly pravidelně přehodnocovat účinnost a relevantnost vnitrostátních opatření.
- (18) Vnitrostátní rámce politiky by měly zahrnovat stávající i plánovaná vnitrostátní regulační a jiná než regulační opatření, která mají dopad na konkurenceschopnost intermodální dopravy, využívaná členským státem, jako jsou regulační výjimky nebo

⁹ Handbook on the external costs of transport (Příručka o externích nákladech na dopravu). Evropská komise. Verze 2019 – 1.1, Úřad pro publikace Evropské unie, ISBN 978-92-76-18184-2.

preferenční zacházení; poplatky, daně a dávky, včetně poplatků za infrastrukturu, externí náklady a kongesci, jakož i poplatků za unimodální silniční nákladní dopravu, a režimy podpory nákladní dopravy vztahující se na jednotlivé druhy dopravy nebo na intermodální dopravu, včetně těch vztahujících se na unimodální silniční nákladní dopravu nebo její konkrétní části. Podpůrná opatření by měla platit stejně pro všechny operace, které splňují podmínky pro to, aby mohly být považovány za operace kombinované dopravy. V případě potřeby by členské státy měly prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky spolupracovat s ostatními sousedními členskými státy. Koordinace těchto vnitrostátních rámců politiky a jejich soudržnost na úrovni Unie by měla být podpořena analýzou trhu a podáváním zpráv ze strany Komise.

- (19) Aby byly intermodální operace na střední vzdálenosti schopné nákladově konkurovat operacím unimodální silniční dopravy a aby byli odesílatelé motivováni k přesunu svých operací na intermodální dopravu, měly by vnitrostátní rámce politiky přispět k dosažení obecného kumulativního snížení celkových nákladů na operace intermodální dopravy pokrývající celou cestu zboží ve střednědobém horizontu alespoň o 10 %. Opatření k dosažení tohoto snížení mohou zahrnovat právní, ekonomické, daňové nebo správní úpravy a ujednání. Členské státy mohou ve prospěch operací intermodální dopravy, na které se vztahuje tato směrnice, využívat příjmy získané podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES¹⁰. S výhradou pravidel platných pro konkrétní programy může být podpora financována také ze stávajících finančních nástrojů Unie.
- (20) Aby bylo možné využívat intermodální dopravu, je kromě toho důležitá účelová podpora investic umožňujících nezbytnou modernizaci intermodálních technologií. Tato podpora se může týkat technologických potřeb v terminálech nebo v kterémkoli z druhů dopravy zapojených do intermodální dopravy.
- (21) Pokud mezi určitými terminály nebo v jejich blízkosti neexistují jiná než silniční spojení, mohla by být nutná „počáteční“ podpora pro otevření nových intermodálních spojení, protože poptávka po službách nemusí být v počáteční fázi dostatečná pro zajištění ziskovosti těchto služeb.
- (22) Členské státy mohou zavést opatření státní podpory k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu a právního rámce pro klima, pokud jsou tato opatření v souladu s vnitřním trhem.
- (23) Podpůrná opatření zavedená ve vnitrostátních rámcích politiky by mohla představovat státní podporu. Pokud členský stát stanoví opatření v rámci svého vnitrostátního rámce politiky, měl by posoudit, zda některá z těchto opatření nepředstavují státní podporu, přičemž tím není dotčeno použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování EU. Pokud opatření představuje státní podporu, použijí se procesní a hmotněprávní pravidla státní podpory. Má se za to, že posuzování souladu opatření státní podpory spadá do výlučné pravomoci Komise podle článku 108 Smlouvy o fungování EU.
- (24) Aby bylo zajištěno, že praktické informace o dostupných podpůrných opatřeních prováděných členskými státy budou snadno veřejně a bezplatně dostupné všem hospodářským subjektům v Unii, měly by být zpřístupněny na vyhrazené internetové

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

stránce na centrálním místě, což umožní podnikům organizujícím mezinárodní operace tyto informace snadno nalézt.

- (25) Je důležité mít přehled o vývoji trhu a dopadu podpůrných opatření na využívání intermodální dopravy. Tento přehled trhu by měl zajistit srovnatelnost v celé Unii. Komise by proto měla s pomocí členských států pokračovat v podávání zpráv o vývoji trhu. Zpráva by měla nejprve stanovit výchozí úroveň nákladové konkurenceschopnosti intermodální dopravy vůči silniční dopravě a poté by měla být vypracovávána každých pět let, aby byl dostatek času na projevení účinků podpůrných opatření.
- (26) Využívání a efektivitu intermodální dopravy mohou podpořit specifická regulační ustanovení na úrovni Unie, která řeší specifické situace v intermodální dopravě. Pro zajištění efektivního využívání kapacity terminálů a nesilniční dopravy je důležité, aby provoz terminálů a nesilniční doprava nebyly omezovány časovými omezeními jízdy na silničních úsecích.
- (27) Za účelem zajištění snadné dostupnosti informací o službách a zařízeních poskytovaných v jednotlivých intermodálních překládkových terminálech všem provozovatelům a organizátorům dopravy v Unii, měli by provozovatelé terminálů tyto informace bezplatně zveřejňovat na své internetové stránce. K poskytnutí rámce pro určení úrovně služeb intermodálních překládkových terminálů v Unii by měl být podrobný seznam těchto informací stanoven prováděcím aktem.
- (28) Srovnatelnost úrovně služeb v různých terminálech v Unii by měla být zajištěna stanovením kategorizace intermodálních překládkových terminálů. Tato kategorizace by měla zabránit nadměrné složitosti a zátěži, a proto by měla vycházet z již zveřejněných informací.
- (29) Účelová podpora intermodální dopravy je nutná pouze do té doby, dokud nebude tržní cena adekvátně odrážet celkové náklady různých dopravních operací pro společnost. Po deseti letech by proto měl být proveden přezkum, při němž se posoudí, zda je tato podpora stále relevantní, a pokud ano, jak ji případně upravit.
- (30) Aby bylo možné tuto směrnici provést, měly by platformy eFTI poskytovat funkce pro výpočet úspor externích nákladů a generování souhrnných údajů.
- (31) Za účelem zohlednění technické povahy některých požadavků by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění této směrnice o seznam dalších údajů potřebných pro výpočet úspory externích nákladů na operaci intermodální dopravy, které jsou nezbytné pro prokázání souladu s touto směrnicí, a o pravidla pro zpřístupnění ročních souhrnných údajů o operacích kombinované dopravy pro účely analýzy trhu. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹¹. Zejména pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (32) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice, a zejména podrobných pravidel pro výpočet externích nákladů, seznamu předem určených alternativních tras intermodálních operací pro ostrovní a pevninské spoje a informací, jež se mají poskytovat o službách dostupných v terminálech, a informací o kategorizaci terminálů, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být *vykonávány* v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹².
- (33) Cílem této směrnice je dále podpořit přesun nákladní dopravy ze silniční na ekologičtější druhy dopravy s cílem snížit externí náklady dopravního systému Unie. Vzhledem k tomu, že intermodální doprava má především mezinárodní charakter a infrastruktura je vzájemně propojená, nemohou tohoto cíle dostatečně dosáhnout členské státy, ale spíše ho lze lépe dosáhnout na úrovni Unie. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (34) Aby bylo možné pokračovat v plynulé přeshraniční dopravě v Unii, mělo by být uplatňování vnitrostátních právních a správních předpisů nezbytných k provedení této směrnice ve vnitrostátním právu odloženo do doby, než budou k dispozici platformy eFTI. Tímto odkladem by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu.
- (35) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech¹³ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.
- (36) Směrnice 92/106/EHS a nařízení (EU) 2020/1056 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 92/106/EHS

Směrnice 92/106/EHS se mění takto:

- 1) název se nahrazuje tímto:
„Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o vytvoření podpůrného rámce pro intermodální dopravu zboží“;
- 2) článek 1 se zrušuje;

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

3) vkládají se nové články 1a, 1b a 1c, které znějí:

„Článek 1a

Tato směrnice stanoví podpůrný rámec pro operace intermodální dopravy prováděné zcela nebo zčásti na území Unie. Stanoví rovněž pravidla pro požadavky na transparentnost intermodálních překládkových terminálů.

Článek 1b

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „operací intermodální dopravy“ přeprava jedné intermodální nákladové jednotky mezi místem nakládky a místem vykládky po dvou nebo více dopravních úsecích, přičemž alespoň jeden úsek se uskutečňuje po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo námořní dopravou na krátké vzdálenosti a počáteční nebo konečný úsek nebo oba tyto úseky se uskutečňují po silnici, bez manipulace se zbožím během překládky mezi jednotlivými dopravními úseky, a to bez ohledu na to, zda se na ni vztahuje jedna smlouva o multimodální přepravě nebo přepravní smlouvy pro jednotlivé po sobě jdoucí druhy dopravy;
- 2) „operací kombinované dopravy“ operace intermodální dopravy, která splňuje podmínky stanovené v čl. 1c odst. 2 na území Unie;
- 3) „intermodální nákladovou jednotkou“ kontejner, výměnná nástavba nebo návěs nebo silniční vozidlo či souprava vozidel používané v intermodální dopravě;
- 4) „místem nakládky“ místo, kde se zboží nakládá do intermodální nákladové jednotky;
- 5) „místem vykládky“ místo, kde se zboží vykládá z intermodální nákladové jednotky;
- 6) „externími náklady“ náklady, které vznikají uživatelům dopravy a které nenesou oni sami, ale celá společnost, zejména v souvislosti s emisemi skleníkových plynů, znečištěním ovzduší, zraněními a smrtelnými zraněními, hlukem a kongescí;
- 7) „alternativní operací unimodální silniční dopravy“ virtuálně naplánovaná komerčně životaschopná operace unimodální dopravy intermodální nákladové jednotky, při níž se veškerá přeprava mezi stejným výchozím a koncovým bodem jako při skutečné operaci kombinované dopravy uskutečňuje po silnici;
- 8) „alternativní operací námořní intermodální dopravy“ virtuálně naplánovaná komerčně životaschopná operace intermodální dopravy, která pro přepravu intermodální nákladové jednotky mezi stejným výchozím a koncovým bodem jako při dotčené operaci kombinované dopravy využívá jeden z námořních úseků ze seznamu sestaveného podle čl. 1c odst. 7;
- 9) „intermodálním překládkovým terminálem“ terminál intermodální nákladní dopravy, jehož konstrukce je vybavena pro překládku intermodálních nákladových jednotek mezi nejméně dvěma druhy dopravy nebo mezi dvěma různými vozidly nebo plavidly, jako jsou terminály ve vnitrozemských nebo námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest, na letištích a také kombinované terminály železniční a silniční dopravy;

- 10) „výchozím bodem dopravního úseku“ místo, kde intermodální nákladová jednotka zahajuje operaci kombinované dopravy s využitím daného druhu dopravy;
- 11) „koncovým bodem dopravního úseku“ místo, kde intermodální nákladová jednotka končí operaci kombinované dopravy s využitím daného druhu dopravy;
- 12) „výchozím bodem operace kombinované dopravy“ místo, kde je intermodální nákladová jednotka naložena na vozidlo nebo plavidlo, které zajistí první dopravní úsek operace kombinované dopravy v Unii, a pokud operace intermodální dopravy začíná mimo území Unie, místo vstupu intermodální nákladové jednotky na území Unie;
- 13) „koncovým bodem operace kombinované dopravy“ místo, kde je intermodální nákladová jednotka vyložena z vozidla nebo plavidla, které zajišťuje poslední dopravní úsek operace kombinované dopravy v Unii, a pokud intermodální operace končí mimo území Unie, místo výstupu intermodální nákladové jednotky z území Unie;
- 14) „podpůrnými opatřeními“ opatření a činnosti ekonomické, regulační, správní nebo jiné povahy, jejichž cílem je podpořit využívání intermodální dopravy.

Článek 1c

1. Podpůrná opatření uvedená v člancích 2, 3a, 4, 6, 8, 9 a 9a se v příslušných případech vztahují na všechny operace kombinované dopravy.
2. Operace kombinované dopravy musí splňovat tyto podmínky:
 - a) s výjimkou operací uvedených v písmenu b) přináší operace alespoň o 40 % nižší externí náklady než alternativní operace unimodální silniční dopravy;
 - b) v případě spojení mezi ostrovem a pevninou bez silniční alternativy přináší operace alespoň o 40 % nižší externí náklady než alternativní operace námořní intermodální dopravy;
 - c) intermodální nákladová jednotka v nedoprovázené dopravě má jedinečný referenční údaj v souladu s režimem identifikace a značení stanoveným podle aktuálních verzí mezinárodních norem ISO6346 nebo EN13044.
3. Silniční přeprava prázdného kontejneru použitého pro danou operaci z kontejnerového depa nebo do něj před místem nakládky nebo vykládky nebo po něm, se považuje za nedílnou součást operace kombinované dopravy, pokud je tato přeprava předmětem stejné přepravní smlouvy. Jakýkoli jiný pohyb silničních vozidel před místem nakládky nebo vykládky nebo po něm se nepovažuje za součást operace kombinované dopravy.
4. Při výpočtu externích nákladů podle odstavce 2 se zohlední všechny části operace, včetně operací v terminálech, které se uskuteční v Unii, včetně přepravy prázdného kontejneru podle odstavce 3.
5. Podpůrná opatření uvedená v člancích 2, 3a, 4, 6, 8, 9 a 9a se uplatňují nediskriminačním způsobem na všechny operace kombinované dopravy, které jsou zcela nebo zčásti prováděny na území Unie, a to bez ohledu na původ podniku, který operaci organizuje nebo ji zcela či zčásti provádí.

6. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla pro výpočet externích nákladů uvedených v odstavci 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9d odst. 2.
7. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví seznam předem určených námořních úseků alternativních operací námořní intermodální dopravy uvedených v odst. 2 písm. b) tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9d odst. 2.“;
- 4) články 2 a 3 se nahrazují tímto:

„Článek 2

Na operace intermodální dopravy se nevztahují žádné systémy kvót ani systémy povolení.

Článek 3

1. Aby mohl podnik, který organizuje operaci kombinované dopravy, využívat podpůrný rámec stanovený touto směrnici, zaznamenává a zpřístupňuje informace o dopravě v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056* na platformě pro elektronické informace o nákladní dopravě (dále jen „platforma eFTI“).
2. Informace o dopravě uvedené v odstavci 1 se zaznamenávají před zahájením operace kombinované dopravy a zahrnují všechny části této operace. Tyto informace o dopravě zahrnují:
 - a) název, adresu a kontaktní údaje podniku, který operaci kombinované dopravy organizuje;
 - b) název, adresu a kontaktní údaje podniku, který přijímá intermodální nákladovou jednotku v koncovém bodě operace kombinované dopravy;
 - c) název, adresu a kontaktní údaje intermodálního překládkového terminálu nebo terminálů pro uvedenou operaci kombinované dopravy;
 - d) druh přepravované intermodální nákladové jednotky a referenční údaj o ní podle čl. 1c odst. 2 písm. c);
 - e) v příslušných případech místo vyzvednutí nebo dodání prázdného kontejneru uvedené v přepravní smlouvě podle čl. 1c odst. 3;
 - f) pro každý dopravní úsek umístění výchozího a koncového bodu každého dopravního úseku operace kombinované dopravy v Unii, příslušné předpokládané datum zahájení a datum ukončení a druh dopravy použitý pro každý úsek;
 - g) doplňující informace o dopravě potřebné pro výpočet externích nákladů na operaci kombinované dopravy, jak je uvedeno v prováděcím aktu podle čl. 1c odst. 6.
3. Informace o dopravě zaznamenané podle odstavce 2 se prostřednictvím příslušných funkcí platformy eFTI používají:
 - a) k výpočtu úspor externích nákladů podle čl. 1c odst. 2 písm. a);
 - b) ke generování ročních souhrnných údajů o operacích kombinované dopravy podle čl. 5 odst. 4 písm. a), b) a c).

Výpočet uvedený v prvním pododstavci písm. a) tohoto odstavce se provádí v souladu s pravidly stanovenými v prováděcím aktu uvedeném v čl. 1c odst. 6.

Souhrn uvedený v prvním pododstavci písm. b) tohoto odstavce se provádí v souladu s pravidly stanovenými v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v odstavci 7.

4. Doklad o dodržení podmínek stanovených v čl. 1c odst. 2 sestává z informací o dopravě uvedených v odstavci 1 tohoto článku a výsledků výpočtu úspor externích nákladů. Tento doklad o dodržení podmínek je přístupný příslušným orgánům i stranám zapojeným do uvedené operace kombinované dopravy na stejné platformě eFTI, na jaké byly zaznamenány informace o dopravě a výsledky výpočtu. Pro účely kontroly dodržení podmínek stanovených touto směrnicí se nevyžadují žádné další informace.
5. Poskytovatelé služeb eFTI nebo podniky, které vlastní nebo spravují platformy eFTI pro své vlastní činnosti, zpřístupní Komisi do 28. února každého roku souhrnné údaje uvedené v odst. 3 prvním pododstavci písm. b) tohoto článku pro účely plnění povinnosti Komise podávat zprávy podle čl. 5 odst. 4 písm. a), b) a c).
6. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9c za účelem doplnění této směrnice stanovením dalších podrobných údajů pro informace o dopravě uvedené v odst. 2 písm. a) až f) tohoto článku a seznamu potřebných doplňujících informací o dopravě uvedených v odst. 2 písm. g) tohoto článku.
7. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9c za účelem doplnění této směrnice stanovením seznamu ročních souhrnných údajů uvedených v odst. 3 prvním pododstavci písm. b) tohoto článku, podrobných pravidel pro generování těchto souhrnných údajů a podmínek pro jejich zpřístupnění Komisi.
8. V případě silničních kontrol je nesrovnalost mezi operací kombinované dopravy a poskytnutými informacemi, zejména pokud jde o informace uvedené v odst. 2 písm. c) a f), přípustná, pokud je řádně odůvodněná a způsobená výjimečnými a nepředvídanými okolnostmi, které dopravce nemůže ovlivnit. Za účelem předložení požadovaného důkazu se řidič může obrátit na sídlo, vedoucího přepravy, odesílatele nebo jiný podnik, který organizuje dotčenou operaci kombinované dopravy, nebo na jakoukoli jinou osobu či subjekt, který je schopen poskytnout dodatečné odůvodnění týkající se této nesrovnalosti.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1056/2020 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).“;

- 5) vkládá se nový článek 3a, který zní:

„Článek 3a

1. Do dne [Úřad pro publikace: vložte datum 24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost] přijme každý členský stát vnitrostátní rámec politiky pro usnadnění využívání intermodální dopravy, a zejména operací kombinované dopravy. Tento rámec musí obsahovat alespoň tyto prvky:
 - a) přehled stávajících relevantních regulačních a jiných než regulačních opatření, která ovlivňují konkurenceschopnost dopravních operací

různých druhů dopravy, včetně těch, která spadají do oblasti působnosti článků 4, 6 a 9a, a také posouzení jejich dopadu na operace intermodální dopravy;

- b) seznam opatření nezbytných ke snížení rozdílu v konkurenceschopnosti operací intermodální dopravy ve srovnání s operacemi unimodální silniční dopravy, který je sestaven na základě přehledu a posouzení uvedeného v písmenu a); orientační seznam vhodných opatření je uveden v příloze.
2. Opatření uvedená v odstavci 1 tohoto článku se ve srovnání s posouzením výchozího stavu obsaženým ve zprávě uvedené v čl. 5 odst. 1 zaměřují na dosažení těchto cílů:
- a) souhrnné snížení celkových nákladů na operace kombinované dopravy na jejich území, které nesou podniky organizující operace kombinované dopravy, alespoň o 10 % do *[Úřad pro publikace: vložte datum 90 měsíců, tj. 7 let a 6 měsíců po vstupu této směrnice v platnost]*;
 - b) zvýšení modernizace nebo využívání technologií zlepšujících efektivitu operací intermodální dopravy a
 - c) v příslušných případech vytvoření nových železničních či vnitrozemských vodních spojení nebo spojení námořní dopravy na krátké vzdálenosti mezi dosud nepropojenými intermodálními překládkovými terminály.
3. Začlenění opatření uvedených v odstavci 1 tohoto článku do vnitrostátního rámce politiky nesevřdí o jejich slučitelnosti či neslučitelnosti s právem Unie. Pokud opatření uvedená v odstavci 1 tohoto článku představují státní podporu, musí být v souladu s platnými procesními a hmotněprávními pravidly státní podpory, včetně pravidel pro oznamování, zveřejňování a předávání informací Komisi.
4. Členské státy zveřejní své vnitrostátní rámce politiky na internetu a oznámí je neprodleně Komisi, nejpozději však do jednoho měsíce po jejich přijetí, spolu s odkazem na toto zveřejnění a veškerá provedená podkladová posouzení nebo studie, mimo jiné o příspěvku uvedených opatření k dosažení cílů stanovených v odstavci 2 tohoto článku. Pokud jde o opatření, která představují státní podporu a na něž se nevztahuje nařízení o blokových výjimkách, doplňuje povinnost zveřejnění a oznámení stanovená pro vnitrostátní rámce politiky povinnost předchozího oznámení a povinnost zdržet se jednání podle pravidel státní podpory stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.
5. Členské státy provedou opatření uvedená v odstavci 1. Praktické informace, jako jsou podmínky, postup podávání žádostí a veškeré další informace důležité pro potenciální příjemce těchto opatření, zveřejní na internetu snadno přístupným způsobem a bezplatně po přijetí opatření, avšak před jejich používáním. Současně poskytnou odkaz na tyto informace Komisi.
6. V případě potřeby členské státy spolupracují s cílem maximalizovat účinek opatření uvedených v odstavci 1 na přeshraniční operace intermodální dopravy.
7. Členské státy posoudí využívání a dopad opatření ve svých vnitrostátních rámcích politiky uvedených v odstavci 1, včetně jejich účinnosti a významu z hlediska snižování externích nákladů a z hlediska dosažení cílů stanovených

v odstavci 2, alespoň jednou za pět let. Na základě uvedeného posouzení přizpůsobí své vnitrostátní rámce politiky, pokud je to nezbytné pro dosažení cílů. Členské státy neprodleně sdělí výsledky svých posouzení a aktualizované rámce politiky Komisi, aby jí pomohly při přípravě zpráv uvedených v čl. 5 odst. 2, a tyto aktualizované vnitrostátní rámce politiky zveřejní na internetu.

8. Komise neprodleně zveřejní odkazy na vnitrostátní informace poskytnuté členskými státy podle odstavců 4, 5 a 7 na své internetové stránce věnované podpůrným opatřením podle této směrnice.“;

- 6) článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

1. Do [Úřad pro publikace: vložte datum 18 měsíců po vstupu této směrnice v platnost] vypracuje Komise zprávu pro Evropský parlament a Radu, v níž posoudí konkurenceschopnost intermodální dopravy ve srovnání s unimodální silniční dopravou v členských státech, včetně analýzy celkových nákladů na celou cestu zboží u hlavních kategorií operací intermodální dopravy, včetně operací kombinované dopravy.
2. Do [Úřad pro publikace: vložte datum 90 měsíců, tj. 7 let a 6 měsíců po přijetí této směrnice] a poté každých pět let vypracuje Komise zprávu pro Evropský parlament a Radu o hospodářském rozvoji intermodální dopravy, včetně operací kombinované dopravy, v Unii.
3. Při vypracovávání zpráv uvedených v odstavcích 1 a 2 jsou Komisi při shromažďování informací nezbytných pro tento účel nápomocny členské státy.
4. Zprávy uvedené v odstavcích 1 a 2 představují a analyzují vývoj v oblasti operací intermodální dopravy, včetně operací kombinované dopravy. Zahrnují zejména:
 - a) objem intermodálních operací v Unii podle kombinace jednotlivých druhů dopravy, podle segmentu trhu, podle překládkové technologie a podle typu použitých intermodálních nákladových jednotek a podle zeměpisného pokrytí (vnitrostátní a v rámci Unie);
 - b) hlavní dopravní koridory, kde se intermodální doprava využívá, a hlavní oblasti v Unii, kde se nevyužívá, a důvody pro obě tyto skutečnosti;
 - c) počet, hustotu umístění a typ překládkových terminálů poskytujících služby pro operace kombinované dopravy;
 - d) hlavní překážky širšího využívání operací intermodální dopravy zjištěné uživateli;
 - e) vývoj dostupné kapacity intermodálních překládkových terminálů a oblasti, kde je zapotřebí dalšího rozvoje;
 - f) dostupnost, snadný přístup a úplnost informací o intermodálních překládkových terminálech;
 - g) analýzu účinnosti a efektivity podpory poskytované členskými státy v kontextu jejich vnitrostátních rámců politiky podle čl. 3a odst. 1 a 2;

- h) konkurenceschopnost intermodální dopravy ve srovnání s unimodální silniční dopravou;
 - i) přínosy intermodální dopravy pro životní prostředí, zejména s ohledem na vývoj environmentální výkonnosti a výkonnosti v oblasti energetické účinnosti a emisí skleníkových plynů jednotlivých druhů dopravy.
- 5. Zprávy uvedené v odstavcích 1 a 2 v příslušných případech navrhnou řešení pro následnou lepší dostupnost informací a opatření ke zlepšení situace v odvětví intermodální dopravy.
- 6. Na základě zpráv podle odstavců 1 a 2 Komise alespoň jednou za deset let vyhodnotí účinnost a význam ustanovení této směrnice pro usnadnění operací kombinované dopravy.“;
- 7) v článku 6 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. Členské státy mohou přijmout nezbytná opatření v souladu s právem Unie, aby zajistily, že daně uvedené v odstavci 3 vztahující se na silniční vozidla (nákladní automobily, tahače, přívěsy nebo návěsy), pokud jsou provozována v kombinované dopravě, jsou sníženy nebo vráceny buď ve standardní výši, nebo v poměru k jízdám, které tato vozidla v dotčeném členském státě vykonají po železnici. Uvedená snížení nebo náhrady poskytuje členský stát, ve kterém jsou vozidla registrována. Pokud tato opatření představují státní podporu, musí být v souladu s příslušnými procesními a hmotněprávními pravidly státní podpory.

2. Vozidla používaná výhradně pro počáteční nebo konečné silniční úseky kombinované dopravy nebo pro obojí mohou být v souladu s právem Unie osvobozena od daní uvedených v odstavci 3, pokud jsou zdaňována samostatně. Zejména pokud tato opatření představují státní podporu, musí být v souladu s příslušnými procesními a hmotněprávními pravidly státní podpory. “
- 8) článek 7 se zrušuje;
- 9) článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Pokud je návěs nebo přívěs používaný v operaci kombinované dopravy ve vlastnictví odesílajícího nebo přijímajícího podniku a je přepravován na silničním úseku tahačem vlastněným, pořízeným na splátky nebo najatým podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES* druhým dotčeným podnikem, má se za to, že tento silniční úsek splňuje podmínky čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1072/2009**.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/1/ES ze dne 18. ledna 2006 o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží (Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).“;
- 10) vkládají se nové články 9a, 9b, 9c a 9d, které znějí:

„Článek 9a

Na vozidla, která realizují silniční úseky operací kombinované dopravy, se nevztahují zákazy jízdy o víkendech, v noci a o svátcích, které se vztahují pouze na těžká nákladní vozidla. Tato výjimka neplatí v případě obecného zákazu jízdy platného pro všechna vozidla používaná pro soukromé účely.

Článek 9b

1. Všichni provozovatelé intermodálních překládkových terminálů na své internetové stránce bezplatně zveřejní informace o dostupných službách a zařízeních v terminálu.
2. Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů podrobný seznam informací uvedených v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9d odst. 2.
3. Za účelem poskytnutí rámce pro určení úrovně služeb intermodálních překládkových terminálů v Unii může Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví kritéria pro kategorie intermodálních překládkových terminálů. Tato kritéria se stanoví určením úrovně služeb pro dostupné služby a zařízení ze seznamu sestaveného v souladu s odstavcem 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9d odst. 2.
4. Pokud je rámec pro úroveň služeb intermodálních překládkových terminálů v Unii stanoven, provozovatelé intermodálních překládkových terminálů zveřejní úroveň použitelných služeb podle odstavce 1.

Článek 9c

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 3 odst. 6 a 7 je svěřena Komisi na dobu neurčitou ode dne [*Úřad pro publikace: vložte datum vstupu této směrnice v platnost*].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 3 odst. 6 a 7 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 3 odst. 6 a 7 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 9d

4. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011*.
5. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“

- 11) znění uvedené v příloze této směrnice se doplňuje jako příloha.

Článek 2

Změny nařízení (EU) 2020/1056

Nařízení (EU) 2020/1056 se mění takto:

v čl. 9 odst. 1 se vkládají nová písmena l) a m), která zní:

„l) výpočet úspor externích nákladů podle čl. 3 odst. 3 prvního pododstavce písm. a) směrnice 92/106/EHS byl prováděn v souladu s metodikou stanovenou v prováděcím aktu uvedeném v čl. 1c odst. 6 uvedené směrnice;

m) generování souhrnných údajů podle čl. 3 odst. 3 prvního pododstavce písm. b) směrnice 92/106/EHS bylo prováděno v souladu s pravidly stanovenými v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v čl. 3 odst. 7 uvedené směrnice.“

Článek 3

Provedení ve vnitrostátním právu

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do dne [Úřad pro publikace: vložte datum 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Použijí tyto předpisy ode dne [Úřad pro publikace: vložte datum 30 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost].
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 4

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

Obsah

1.	RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU	3
1.1.	Název návrhu/podnětu	3
1.2.	Příslušné oblasti politik	3
1.3.	Povaha návrhu/podnětu:	3
1.4.	Cíle	3
1.4.1.	Obecné cíle	3
1.4.2.	Specifické cíle	3
1.4.3.	Očekávané výsledky a dopady	3
1.4.4.	Ukazatele výkonnosti	3
1.5.	Odůvodnění návrhu/podnětu	4
1.5.1.	Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu	4
1.5.2.	Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.	4
1.5.3.	Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti	5
1.5.4.	Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji	6
1.5.5.	Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků	6
1.6.	Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu	6
1.7.	Předpokládaný způsob plnění rozpočtu	7
2.	SPRÁVNÍ OPATŘENÍ	8
2.1.	Pravidla pro sledování a podávání zpráv	8
2.2.	Systémy řízení a kontroly	8
2.2.1.	Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie	8
2.2.2.	Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění	8
2.2.3.	Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)	8

2.3.	Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí.....	9
3.	ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU	10
3.1.	Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky.....	10
3.2.	Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky	11
3.2.1.	Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky	11
3.2.2.	Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků	14
3.2.3.	Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky	15
3.2.4.	Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem	17
3.2.5.	Příspěvky třetích stran.....	17
3.3.	Odhadovaný dopad na příjmy	18

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy.

1.2. Příslušné oblasti politik

Mobilita a doprava

1.3. Návrh/podnět se týká:

☒ nové akce

☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci⁵¹

☐ prodloužení stávající akce

☐ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Obecným cílem směrnice je usnadnit zvýšení podílu intermodální dopravy na celkové nákladní dopravě v rámci EU, snížit externí náklady a spotřebu energie v nákladní dopravě. Směrnice přispívá k cíli udržitelného rozvoje č. 13 (Přijmout bezodkladná opatření na boj se změnou klimatu a zvládnutí jejích dopadů), cíli udržitelného rozvoje č. 9 (Vybudovat odolnou infrastrukturu, podporovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace) a cíli udržitelného rozvoje č. 11 (Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce).

1.4.2. Specifické cíle

Směrnice má tyto specifické cíle:

- poskytování podpory širšímu spektru intermodálních operací při účinném dodržování podmínek
- zajištění lepší podpory zlepšením podávání zpráv o intermodální dopravě
- zvýšení konkurenceschopnosti intermodální dopravy s cílem snížit externí náklady
- zlepšení transparentnosti a zjednodušení vstupu na trh

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Očekává se, že návrh zvýší konkurenceschopnost intermodální dopravy vůči unimodální silniční dopravě, a tím podpoří její využívání, což povede ke snížení externích nákladů.

1.4.4. Ukazatele výkonnosti

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 1 bude stanovena na základě tohoto ukazatele:

⁵¹ Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

- objem operací intermodální dopravy v EU podle kombinace jednotlivých druhů dopravy, podle segmentu trhu, podle technologie překládky a podle druhu nákladových jednotek,
- hlavní koridory, v nichž se intermodální doprava používá, a koridory, ve kterých se nepoužívá, a důvody.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 2 bude stanovena na základě tohoto ukazatele:

- předkládání zpráv, v intervalech stanovených směrnicí, o hospodářském rozvoji intermodální dopravy v Unii.

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 3 bude stanovena na základě těchto ukazatelů:

- konkurenceschopnost intermodální dopravy ve srovnání s unimodální silniční dopravou a vývoj podpory poskytované členskými státy,
- *změny v dělbě přepravní práce a podílu intermodální dopravy.*

Účinnost navrhované směrnice s ohledem na specifický cíl č. 4 bude stanovena na základě těchto ukazatelů:

- vývoj kapacity překládkových terminálů,
- dostupnost, snadný přístup a úplnost informací o intermodálních terminálech.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Návrh poskytne podpůrný rámec pro zvýšení konkurenceschopnosti intermodální dopravy vůči unimodální silniční dopravě za účelem podpory jejího využívání, a tím snížení externích nákladů na nákladní dopravu. Obsahuje:

- společné a účinné podmínky, které je nutné dodržet, a pravidla pro doklad o jejich dodržení,
- ekonomická a regulační opatření, která pomohou zvýšit konkurenceschopnost intermodální dopravy,
- požadavky na zajištění transparentnosti terminálů, pokud jde o zařízení a služby,
- pravidla pro zprávy o trhu a jejich obsah a ustanovení o přezkumu k opětovnému posouzení užitečnosti podpůrného rámce po určité době.

Všechna tato ustanovení by měla být plně použitelná 30 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

Tento legislativní finanční výkaz se konkrétně týká studie, která má být provedena s cílem posoudit, zda je třeba vypracovat rámec pro kategorizaci/označování terminálů, a to v závislosti na výsledku studie o potřebě vypracování takového rámce, a studií trhu jakožto podkladů pro zprávy, které mají být vypracovány.

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro*

účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.

Důvody pro opatření na evropské úrovni (*ex ante*)

Poskytnutím harmonizovaných pravidel pro a) účinné podmínky dodržování požadavků a důkaz o jejich dodržení a b) pro druhy podpory pomůže zajistit srovnatelné zacházení s provozovateli v celé EU, zjednodušit správní postupy pro dané odvětví, členské státy a Komisi a zlepšit fungování vnitřního trhu. V současné době nelze kvůli nedostatkům směrnice o kombinované dopravě této úrovni harmonizace dosáhnout.

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni Unie (*ex post*)

Odvětví dopravy v EU má silný přeshraniční rozměr a hraje důležitou roli pro volný pohyb osob a zboží na vnitřním trhu EU. Účinné dopravní služby jsou klíčové pro fungování dodavatelských řetězců a růst hospodářství EU. Doprava, jejíž objem bude podle očekávání dále růst, je však stále jedním z největších producentů emisí skleníkových plynů a vytváří značné další externí náklady spojené s kongescí, nehodami a hlukem.

Tato směrnice je jasně koncipována jako nástroj ke snížení externích nákladů na dopravu zvýšením konkurenceschopnosti intermodální dopravy vůči unimodální silniční dopravě, a tím k podpoře jejího využívání.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

EU dlouhodobě podporuje přesun dopravy na ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a upřednostňuje využívání nejlepší možné kombinace různých druhů dopravy za účelem optimalizace dopravního systému a sítě a snížení externích nákladů.

EU má od roku 1975 k dispozici nástroj na podporu způsobilých operací kombinované dopravy jako podmnožiny intermodální dopravy. V roce 1992 byl tento nástroj nahrazen současnou směrnicí o kombinované dopravě.

V zájmu zvýšení účinnosti uvedené směrnice předložila Komise v roce 1998 návrh na její změnu, v němž navrhla rozšířit způsobilost na vnitrostátní silniční operace, omezit silniční úsek na 20% podíl z celé operace, vyloučit ostrovní dopravu a vyjmout kombinovanou dopravu ze zákazu jízdy o víkendu. Vzhledem k tomu, že během interinstitucionálních jednání nebylo dosaženo dohody, Komise v roce 2001 návrh stáhla.

V roce 2016 provedla Komise hodnocení REFIT, které dospělo k závěru, že směrnice o kombinované dopravě je i nadále relevantním nástrojem na podporu kombinované dopravy, ale že existuje značný potenciál pro další zlepšení její účinnosti, neboť některá její ustanovení jsou zastaralá nebo nejasná, což poskytuje značný prostor pro její nejednoznačný výklad, a tudíž neharmonizované provádění.

Následně Komise v roce 2017 předložila nový návrh na změnu směrnice o kombinované dopravě, ve kterém se zaměřila na vyjasnění definice ve světle stávající judikatury a stížností, aniž by změnila přístup založený na pevně stanovených vzdálenostech pro různé části operace. Navrhla také podpořit investice do infrastruktury terminálů a výrazně zlepšit daňové a ekonomické podpůrné nástroje.

Zatímco všechny členské státy tuto změnu uvítaly a podpořily cíl zlepšit konkurenceschopnost kombinované dopravy, návrhy na rozšíření způsobilosti, a zejména na rozšíření působnosti na operace v členských státech, se setkaly spíše s odporem. Podobně se mnoho členských států vyslovalo proti povinnosti usnadnit zvyšování kapacity terminálů, zatímco s povinností podporovat investice do terminálů by mohly souhlasit. Pokud jde o zvýšenou podporu operací kombinované dopravy, názory členských států se rozcházejí v tom smyslu, že členské státy nepodpořily harmonizovanou povinnou podporu, ale povinnost poskytovat podporu, pokud bude volba nástroje podpory ponechána na členských státech. Tento návrh byl připraven s ohledem na uvedené obavy členských států.

Evropský parlament návrh obecně podpořil, navrhl další ambice, pokud jde o ekonomickou podporu, ale také požádal o některé výjimky. Několik změn vložených spolunormotvůrci upravilo návrh tak, že by se v případě jeho přijetí výrazně snížila ambice a účinnost návrhu Komise. Svůj návrh proto Komise stáhla.

1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

Navrhovaná směrnice je klíčovým výstupem sdělení Komise o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, které stanoví vizi EU pro dopravní systém budoucnosti. Ve strategii bylo oznámeno, že Komise plánuje provést přezkum regulačního rámce pro intermodální dopravu, včetně směrnice o kombinované dopravě (v rámci stěžejní iniciativy 4 – ekologizace nákladní dopravy).

Směrnice vytvoří synergie s dalšími dopravními politikami a částmi regulačního rámce EU, které se zaměřují buď na environmentální výkonnost jednotlivých druhů dopravy a dopravního systému, nebo na internalizaci externích nákladů. Pokud jde o environmentální výkonnost, patří mezi tyto části zejména nařízení (EU) 2019/1242, COM(2021) 557 a COM(2021) 559. Mezi opatření zaměřená na internalizaci externích nákladů patří stanovování cen uhlíku, poplatky za infrastrukturu, daně z energie a z vozidel.

Návrh je v souladu s víceletým finančním rámcem. Iniciativa vyžaduje finanční prostředky na financování nejméně tří studií trhu potřebných pro splnění povinností podávání zpráv stanovených směrnicí a studie k posouzení, zda je třeba vypracovat rámec pro kategorizaci/označování terminálů, jak stanoví směrnice.

1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

Rozpočtové důsledky tohoto návrhu jsou popsány v tomto legislativním finančním výkazu. Pokud jde o výdaje, konkrétní dopad této iniciativy na rozpočet je omezen na prostředky na studie, jak je uvedeno v bodě 1.5.4. Provádění těchto činností nevyžaduje navýšení lidských zdrojů Evropské komise. V rámci stávajícího víceletého finančního rámce lze potřeby financovat přerozdělením 0,4 milionu EUR v rámci rozpočtové položky vyhrazené oblasti dopravy. Ve stávajícím víceletém finančním rámci se nepředpokládají žádné dodatečné náklady. Ve víceletém finančním rámci po roce 2027 se navrhuje, aby náklady na studie byly financovány z následného víceletého finančního rámce, aniž by byla dotčena dohoda o víceletém finančním rámci a programech.

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

☐ Časově omezená doba trvání

- ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

☒ **Časově neomezená doba trvání**

Provádění s obdobím rozběhu od roku 2027 do roku 2037,
poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu

☒ **Přímé řízení** Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur.

☐ **Sdílené řízení** s členskými státy

☐ **Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- ☐ EIB a Evropský investiční fond,
- ☐ subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- ☐ veřejnoprávní subjekty,
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- ☐ subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Poznámky

Není relevantní

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Komise bude celkově odpovídat za provádění navrhované směrnice a také za podávání zpráv Evropskému parlamentu a Radě a) o konkurenceschopnosti intermodální dopravy ve srovnání s unimodální silniční dopravou před zahájením provádění směrnice a poté b) každých pět let o hospodářském rozvoji intermodální dopravy v Unii. Po deseti letech Komise posoudí, zda je režim podpory stále potřebný.

Úkoly, které přímo provádí GŘ MOVE, se řídí podle ročního cyklu plánování a monitorování vykonávaného Komisí a výkonnými agenturami, včetně podávání zpráv o výsledcích prostřednictvím výroční zprávy o činnosti GŘ MOVE.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Provádění navrhované směrnice bude řídit Komise, konkrétně GŘ MOVE. Financování bude zajištěno prostřednictvím dohod o zadávání veřejných zakázek. Výdaje budou realizovány v rámci přímého řízení veřejných zakázek v plném souladu s finančním nařízením. Kontrolní strategie u veřejných zakázek a grantů v GŘ MOVE zahrnuje zvláštní právní, provozní a finanční kontroly *ex ante* týkající se postupů a podpisu smluv a dohod. Kromě toho jsou výdaje na pořízení zboží a služeb předmětem finančních kontrol *ex ante* a v případě potřeby finančních kontrol *ex post*.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Očekává se, že riziko výskytu chyb při platbě a při uzávěrce zůstane pod 2 %.

Potenciální rizika spojená se zadáváním zakázek na služby této hodnoty jsou považována za nízká.

S používáním zadávacích řízení jsou spojena tato rizika: zpoždění, dostupnost údajů, včasné informování trhu atd. Tato rizika by byla řešena stávajícími mechanismy finančního nařízení a zmírněna souborem vnitřních kontrol zavedených GŘ MOVE (systematické právní a finanční kontroly *ex ante* před zveřejněním výzev k předkládání návrhů a před zadáním zakázky, sledování a posuzování výsledků, audit výdajů *ex post*, jak je stanoveno v ročních pracovních plánech auditorské činnosti).

2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Vzhledem k omezenému rozsahu a výši finančních prostředků EU, které mají být poskytnuty, a jelikož jsou příjemci finančních prostředků EU považováni za příjemce s nízkým rizikem, neočekává se, že úkoly vyplývající z navrhované směrnice povedou ke vzniku dodatečných nákladů na kontrolu nad rámec stávajících nákladů na kontroly GŘ MOVE.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Použila by se běžná preventivní a ochranná opatření Komise, zejména:

– Platby za veškeré služby jsou před provedením kontrolovány zaměstnanci Komise při zohlednění veškerých smluvních závazků, hospodářských zásad a osvědčených finančních nebo řídicích postupů. Ustanovení proti podvodům (dohled, požadavky na hlášení atd.) budou součástí veškerých smluv uzavřených mezi Komisí a příjemci jakýchkoli plateb.

– Pro boj proti podvodům, korupci a jiným protiprávním činnostem se použijí bez omezení ustanovení nařízení (EU, Euratom) č. 883/2013 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a Úřadem evropského veřejného žalobce (EPPO) zřízeným nařízením Rady (EU) 2017/1939.

Komise nadále udržuje spolehlivou strategii proti podvodům (CAFS), která je v současné době revidována.

V roce 2020 GŘ MOVE navíc přijalo revidovanou strategii boje proti podvodům. Tato strategie GŘ MOVE vychází ze strategie Komise proti podvodům a předjímá zvláštní interně provedené posouzení rizik za účelem určení oblastí nejvíce ohrožených podvody, pokud jde o již zavedené kontroly, a opatření nezbytná ke zlepšení schopnosti GŘ MOVE předcházet podvodům, odhalovat je a napravovat.

Smluvní ustanovení platná pro zadávání veřejných zakázek zajišťují, aby útvary Komise, včetně úřadu OLAF, mohly provádět audity a kontroly na místě, a to na základě standardních ustanovení doporučených úřadem OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ⁵²	zemí ESVO ⁵³	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ⁵⁴	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
1	02.20.04.01	RP	NE	NE	NE	NE

⁵² RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

⁵³ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁵⁴ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.

☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Jednotný trh, inovace a digitální agenda
--	---	--

GŘ: MOVE			Rok 2027	CELKEM ⁵⁵
○ Operační prostředky				
Rozpočtová položka 02.20.04.01	Závazky	(1a)	0,4	0,4
	Platby	(2a)	0,4	0,4
Prostředky na GŘ MOVE CELKEM	Závazky		0,4	0,4
	Platby		0,4	0,4

○ Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,4	0,4
	Platby	(5)	0,4	0,4
Prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky		0,4	0,4
	Platby		0,4	0,4

⁵⁵ Po roce 2027 se náklady na návrh odhadují na 0,6 milionu EUR v roce 2032, 0,7 milionu EUR v roce 2037 a později na konečných dalších 0,3 milionu EUR, čímž celkové náklady pro rozpočet EU dosáhnou 2 milionů EUR, které se navrhuje financovat z následných víceletých finančních rámců, aniž by byla dotčena dohoda o víceletém finančním rámci a programech.

○ Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	(4)	0,4	0,4
	Platby	(5)	0,4	0,4
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy (všechny operační okruhy) CELKEM		(6)		
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 6 vícetého finančního rámce CELKEM (referenční částka)	Závazky	= 4 + 6	0,4	0,4
	Platby	= 5 + 6	0,4	0,4

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	----------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha 5 rozhodnutí Komise o interních pravidlech pro plnění oddílu Komise v souhrnném rozpočtu Evropské unie), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
GŘ: <.....>							
☐ Lidské zdroje							
☐ Ostatní správní výdaje							
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky						

Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)								
---	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2027	Rok 2032	Rok 2037	Rok Bude doplně no	CELKEM
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Platby	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	Druh 56	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ⁵⁷ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
CELKEM																		

⁵⁶ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁵⁷ Popsány v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.

☐ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁵⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--------

OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

Mimo OKRUH 7⁵⁹ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁵⁸ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahradíte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

⁵⁹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.

☐ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
O Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
O Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) ⁶⁰							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)	0	0	0	0			
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	– v ústředí						
	– při delegacích						
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM	0						

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁶⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁶¹ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- ☒ může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Iniciativa je financována z rozpočtové položky na podporu dopravní politiky (02.20.04.01), není nutná žádná úprava.

- ☐ vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

- ☐ vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- ☒ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

- ☐ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N ⁶²	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁶² Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:

☐ na vlastní zdroje

☐ na jiné příjmy

uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky ☐

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁶³					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

--

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

⁶³ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.