

Bruxelles, 8. studenoga 2023.
(OR. en)

15200/23

Međuinstitucijski predmet:
2023/0396 (COD)

TRANS 488
CODEC 2083
IA 294

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	7. studenoga 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 702 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ u pogledu okvira potpore za intermodalni prijevoz robe i Uredbe (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu izračuna ušteda vanjskih troškova i generiranja objedinjenih podataka

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 702 final.

Priloženo: COM(2023) 702 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 7.11.2023.
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ u pogledu okvira potpore za intermodalni prijevoz robe i Uredbe (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu izračuna ušteda vanjskih troškova i generiranja objedinjenih podataka

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Europskim zakonom o klimi propisano je da Europska unija mora smanjiti emisije stakleničkih plinova u cijelom gospodarstvu za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na razine iz 1990. i postići klimatsku neutralnost do 2050¹. U Komunikaciji o europskom zelenom planu² istaknuta je potreba za smanjenjem emisija stakleničkih plinova u prometu za 90 % do 2050. kako bi se postigla klimatska neutralnost. Akcijskim planom za nultu stopu onečišćenja³ promiče se prelazak na čišći promet kako bi se smanjilo onečišćenje zraka i onečišćenje bukom. Nadalje, kako bi smanjio ovisnost o fosilnim gorivima, EU treba poboljšati i svoju energetska učinkovitost, kako je istaknuto u paketu REPowerEU⁴, u kojem se revizija Direktive o kombiniranom prijevozu (dalje u tekstu „Direktiva”)⁵ navodi kao važan instrument u tu svrhu⁶.

Za prijelaz na prijevoz tereta s niskom razinom emisija i niskom potrošnjom energije potreban je sveobuhvatan pristup. U Komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost⁷ naglašava se potreba da se iskoriste sve političke opcije kako bi sve vrste prijevoza postale održivije, kako bi održive vrste prijevoza bile široko dostupne u multimodalnom prometnom sustavu i kako bi se stvorili poticaji za tu tranziciju. Traže se odlučne mjere za prelazak na održive vrste prijevoza, posebno preusmjeravanjem znatne količine teretnog prometa prema željeznici, unutarnjim plovnim putevima i pomorskom prometu na kraćim relacijama. Prema ključnim etapama strategije, željeznički teretni promet trebao bi se udvostručiti, a prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima i pomorskim prometom na kraćim relacijama trebali bi se povećati za 50 % do 2050. Isto tako, prema europskom zelenom planu znatan bi se dio od 75 % kopnenog prijevoza tereta koji se danas prevozi cestom trebao početi prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnim putovima.

Intermodalni prijevoz tereta, uključujući kombinirani prijevoz⁸ (dalje u tekstu pod zajedničkim nazivom „intermodalni prijevoz”) ključan je za veću upotrebu željezničkog i vodnog prijevoza tereta, koji sami po sebi vrlo rijetko pružaju rješenja za prijevoz od vrata do vrata. Istodobno su po tonskim kilometrima (tkm) prosječni vanjski troškovi željezničkog prijevoza (0,013 EUR po tkm) i prijevoza unutarnjim plovnim putovima (0,019 EUR po tkm) gotovo tri puta niži u usporedbi s prosječnim vanjskim troškovima za teška teretna vozila od 0,042 EUR po tkm. Intermodalnim prijevozom, koji uključuje priključne cestovne dionice na početku i/ili kraju prijevoza, kombiniraju se bolja okolišna i energetska učinkovitost tih necestovnih vrsta prijevoza s dostupnošću i fleksibilnošću cestovnog prijevoza.

¹ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 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_hr

⁵ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

⁶ Štednja energije u EU-u, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombinirani prijevoz podskup je intermodalnog prijevoza koji odgovara definiciji iz Direktive o kombiniranom prijevozu.

Intermodalnim prijevozom omogućuje se učinkovita kombinacija načina prijevoza, posebno promicanjem onih s relativno manjim ekološkim otiskom, čime se optimizira upotreba postojeće prometne mreže i resursa te smanjuju emisije i potrošnja energije.

Stoga je intermodalni prijevoz ključan za postizanje ciljeva strategije za održivu i pametnu mobilnost i europskog zelenog plana. U skladu s tim, u strategiji je najavljeno da je za potporu zelenijem teretnom prometu u Europi potrebno znatno izmijeniti postojeći okvir za intermodalni prijevoz i omogućiti mu da postane djelotvorno sredstvo za ostvarenje tih ciljeva.

Iako se u posljednjih 30 godina znatno povećao udio intermodalnog prijevoza, u prijevozu tereta u EU-u i dalje prevladava cestovni prijevoz kojem zbog niza različitih čimbenika intermodalni prijevoz nije dovoljno konkurentan. Prvo, uspjeh intermodalnog prijevoza ovisi o učinkovitosti (raspoloživosti, pouzdanosti, točnosti, brzini) i cijeni svakog dijela lanca, tj. uslugama koje se nude u željezničkom i vodnom prijevozu, terminalima za pretovar te cestovnom prijevozu „posljednjeg kilometra”. U svim tim elementima postoje nedostaci koje treba riješiti odgovarajućim sektorskim zakonodavstvom i nastojanjima industrije. Drugo, tako dugo dok se razina internalizacije vanjskih troškova između različitih vrsta prijevoza razlikuje, necestovni i intermodalni prijevoz na srednje dugim udaljenostima ne mogu cijenom konkurirati isključivo cestovnom prijevozu. U strategiji za održivu i pametnu mobilnost navodi se da je za pravedno i učinkovito određivanje cijena za sve vrste prijevoza potreban sveobuhvatan skup mjera. Samo tako će onečišćivači i korisnici preuzeti punu odgovornost za troškove koje stvaraju, što će korisnicima omogućiti da donose odluke na temelju toga što je najbolje za društvo u cjelini. U strategiji se također očekuje da će potpuna internalizacija vanjskih troškova unutar EU-a biti dovršena do 2050., što znači da je za ostvarenje prethodno navedenih okolišnih ciljeva neophodno poduzeti dodatne mjere prije toga.

EU ima instrument⁹ za potporu prihvatljivim intermodalnim aktivnostima prijevoza (tj. kombiniranom prijevozu) s ciljem povećanja konkurentnosti kombiniranog prijevoza u odnosu na isključivo cestovni prijevoz tereta od 1975., zahvaljujući kojem se postigla veća upotreba kombiniranog prijevoza.

Taj je instrument 1992. zamijenjen Direktivom Vijeća 92/106/EEZ o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica. Svrha je te direktive dopuniti druge modalne politike kako bi intermodalni prijevoz koji uključuje željeznički prijevoz, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i pomorski promet na kraćim relacijama u kombinaciji s ograničenim cestovnim dionicama postao konkurentniji. To je jedini pravni instrument EU-a kojim se izravno podupire intermodalni prijevoz i tako potiče prelazak s cestovnog prijevoza tereta na vrste prijevoza s nižim emisijama.

Kako bi se povećala djelotvornost direktive Komisija je 1998. iznijela prijedlog njezine izmjene, no povukla ga je 2001. jer pregovori nisu dali rezultate.

Komisija je 2016. provela evaluaciju direktive u okviru programa REFIT¹⁰. Zaključila je da je ta direktiva i dalje relevantan instrument za potporu kombiniranom prijevozu, ali da je se može znatno poboljšati jer su neke njezine odredbe zastarjele ili nejasne. Nedostaci uključuju usko definiranu prihvatljivost, neodgovarajuću gospodarsku potporu i upotrebu dokumentacije u papirnatom obliku. Komisija je stoga 2017. iznijela novi prijedlog. Prijedlog je povučen 2020. jer su pregovori između suzakonodavaca rezultirali ishodom kojim bi se

⁹ Direktiva Vijeća 75/130/EEZ od 17. veljače 1975. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe cestom i željeznicom između država članica (SL L 48, 22.2.1975.)

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

smanjila ambicija direktive u vrijeme kada politički ciljevi, kako su navedeni u Komunikaciji o europskom zelenom planu¹¹, zahtijevaju suprotno.

Kako bi ispunila ta očekivanja, Komisija je pripremila novi prijedlog za izmjenu Direktive o kombiniranom prijevozu. Cilj je inicijative usmjeriti okvir potpore koji se tom direktivom stvara i tako povećati konkurentnost intermodalnog prijevoza u usporedbi s cestovnim prijevozom na velike udaljenosti kako bi se potaknuo prelazak s cestovnog prijevoza tereta na druge vrste prijevoza i smanjili vanjski troškovi.

Izmijenjena Direktiva primjenjuje se na sav intermodalni prijevoz u kontekstu nacionalnih politika, izvješćivanja i transparentnosti terminala te se njome uspostavlja poseban okvir potpore za podskup intermodalnog prijevoza kojim se štedi određena razina vanjskih troškova. Potonji podskup intermodalnog prijevoza i dalje se naziva kombiniranim prijevozom.

Pri izradi ovog prijedloga u obzir su uzete pouke iz prijedlogâ i rezultata pregovora iz 1998. i 2017. Konkretno:

- Treba temeljito izmijeniti pristup uvjetima za dodjelu potpora. Uvjeti u postojećoj direktivi definirani su u smislu duljine različitih cestovnih i necestovnih dionica te udaljenosti od odgovarajućih terminala, što ne odražava uvijek stvarne zemljopisne uvjete i dovodi do poteškoća u provedbi. Što je još važnije, ti kriteriji ne odražavaju okolišnu učinkovitost korištenog prijevoza, što dovodi do toga da potpora nije usmjerena na vrste prijevoza kojima se osiguravaju uštede vanjskih troškova.
- Odredbe o ulaganjima za postizanje dostatnog kapaciteta terminala, iako su potrebne, ne uklapaju se u područje primjene Direktive te su im se mnoge države članice usprotivile. Stoga se one razmatraju u prijedlogu Komisije za reviziju Uredbe o TEN-T-u¹².
- Treba koristiti digitalna rješenja za provjere sukladnosti i provedbu, čime se može olakšati i pristup podacima o funkcioniranju tržišta i povećati djelotvornost mjera gospodarske potpore.
- Različite situacije u državama članicama zahtijevaju različite pristupe mjerama potpore.

Kako bi se ostvarili njezini ciljevi, ova je inicijativa strukturirana u četiri područja:

- Uvjeti za potporu i dokaz sukladnosti
Uvjeti pod kojima su aktivnosti intermodalnog prijevoza obuhvaćene područjem primjene potpore predviđene ovom Direktivom pojednostavnjeni su kako bi se obuhvatio veći dio intermodalnog prijevoza, uklonile nejasnoće i mogućnosti za pogrešno tumačenje i nejednako postupanje te uspostavila jasna osnova za odluke o sukladnosti. To uključuje uvjete o zemljopisnom području primjene, utovarnim jedinicama i njihovu identifikacijskom režimu, obradi praznih kontejnera, minimalnoj uštedi vanjskih troškova koju treba postići, pravilima za izračun ušteda vanjskih troškova te sadržaju i pravilima za dokazivanje sukladnosti.
- Okviri potpore
Svrha je Direktive osigurati okvir potpore za intermodalni prijevoz, uključujući odgovarajuće regulatorne i/ili gospodarske mjere. Međutim, u evaluaciji u okviru

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

REFIT-a pokazalo se da okvir potpore za jačanje relativne konkurentnosti kombiniranog prijevoza uspostavljen Direktivom nije imao dovoljan učinak. Taj je problem potvrdilo 70 od 100 odgovora na otvoreno javno savjetovanje¹³. U nedavnom tematskom izvješću Europskog revizorskog suda o intermodalnom prijevozu zaključeno je i da potpora intermodalnom prijevozu nije bila dovoljno djelotvorna jer i dalje ne postoje jednaki uvjeti za intermodalni prijevoz tereta u EU-u¹⁴. Novim pravilima uz postojeću potporu uvodi se sljedeće:

1. novo regulatorno izuzeće na razini EU-a od nacionalnih zabrana vožnje;
2. obveza država članica da analiziraju postojeće mjere i prošire ili uspostave nove nacionalne okvire politike, uključujući odgovarajuće mjere regulatorne i/ili gospodarske prirode, kako bi se poduprlo uvođenje intermodalnog prijevoza;
3. cilj ukupnog smanjenja troškova kombiniranog prijevoza od 10 % u svakoj državi članici kako bi se potakla tehnološka poboljšanja relevantna za intermodalni prijevoz i uspostavile nove veze između prethodno nepovezanih terminala.

– Transparentno funkcioniranje tržišta

Kako je zaključeno u evaluaciji u okviru programa REFIT, nedostaje transparentnosti u pogledu postojeće nacionalne politike i stanja na tržištu na temelju kojih bi se moglo procijeniti je li potpora prilagođena stvarnoj situaciji. U anketi se 18 od 49 ispitanika¹⁵ složilo ili u velikoj mjeri složilo da ne postoji empirijska osnova za utvrđivanje primjerene razine potpore. Komisija će i dalje izvješćivati, ali s ažuriranim podacima i razdobljima izvješćivanja, a dodaje se i obveza država članica da osiguraju transparentnost svojih nacionalnih okvira politike za potporu kombiniranom prijevozu. Poveznice na sve nacionalne okvire politike i nacionalne mjere objavit će se na središnjoj digitalnoj lokaciji kojom će upravljati Komisija. Nadalje, uključena je klauzula o preispitivanju za ponovnu procjenu okvira potpore EU-a.

– Zahtjevi u pogledu transparentnosti terminala

Prijedlogom se uvode zajednički zahtjevi u pogledu transparentnosti za terminale, čime će se osigurati da svi terminali javno objavljuju podatke o svojim objektima i uslugama. Osim toga, prijedlogom se predviđa mogućnost uspostave okvira kategorija terminala, na temelju razina usluga, za dostupne usluge i objekte. Te su mjere dopuna predloženoj reviziji Uredbe o TEN-T-u, koja se bavi kapacitetom i kvalitetom terminala u mreži TEN-T.

• **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Inicijativa se mora promatrati u kontekstu Europskog zakona o klimi¹⁶ i Komunikacije o

¹³ Uključujući 11 javnih tijela (iz Češke, dva javna tijela iz Belgije, Austrije, tri javna tijela iz Francuske, te javna tijela iz Norveške, Italije, Njemačke, Švedske), 49 dionika iz industrije, četiri građana i šest odgovora u kategoriji „ostalo”.

¹⁴ Europski revizorski sud (2023.), op.cit.

¹⁵ 14 od 31 ispitanika iz industrije i četiri od osam tijela.

¹⁶ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.)

europskom zelenom planu¹⁷ u kojima se utvrđuju ciljevi smanjenja emisija stakleničkih plinova. Osim toga, treba je promatrati i u kontekstu paketa REPowerEU¹⁸, čiji je cilj poboljšanje energetske učinkovitosti EU-a i u kojem je revizija Direktive o kombiniranom prijevozu prepoznata kao važan instrument u tom pogledu¹⁹, te akcijskog plana za nultu stopu onečišćenja²⁰ kojim se promiče prelazak na čišći promet kako bi se smanjilo onečišćenje zraka i onečišćenje bukom. I u strategiji za održivu i pametnu mobilnost poziva se na odlučno djelovanje kako bi se prijevoz tereta preusmjerio na održivije vrste prijevoza.

Treba napomenuti da su u prošlosti već postojala politička razmatranja relevantna za kombinirani prijevoz. Komisija je 1992. objavila Bijelu knjigu o prometu i popratni zakonodavni paket, što je dovelo do današnje Direktive o kombiniranom prijevozu, potpune liberalizacije tržišta kombiniranog prijevoza u EU-u i pružanja današnjeg okvira potpore. Komisija je 1997. objavila posebnu strategiju za intermodalni prijevoz u Europi²¹. U Bijeloj knjizi o prometu iz 2011.²² utvrđen je poseban cilj preusmjeravanja 30 % cestovnog prijevoza tereta na velike udaljenosti (više od 300 km) na željeznički ili vodni promet do 2030. i više od 50 % do 2050.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlogom se dopunjuju druge prometne politike kojima se (a) naglasak stavlja na okolišnu učinkovitost pojedinačnih vrsta prijevoza, (b) internaliziraju vanjski troškovi primjenom načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” te (c) osigurava transparentnost u pogledu dostupnih usluga i primjenjivih pravila za sektor ili njegove dijelove.

Povećanje održivosti pojedinačnih vrsta prijevoza u smislu njihove energetske učinkovitosti i upotrebe održivih goriva, a time i smanjenje vanjskih troškova prometa, obuhvaćeno je nizom instrumenata politike, kao što su emisijske norme CO₂ za teška vozila²³, revidirana Direktiva o energiji iz obnovljivih izvora (RED II)²⁴ i Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva.

Slično tome, niz mjera već je usmjeren na internalizaciju vanjskih troškova kako bi se društvu olakšalo donošenje dobrih odluka. One obuhvaćaju određivanje cijena ugljika, infrastrukturne pristojbe te poreze na energiju i vozila, koji se postupno prilagođavaju i uvode. S vremenom se moraju ujediniti u kompatibilnu, komplementarnu i usklađenu politiku, što prema strategiji za održivu i pametnu mobilnost može potrajati do 2050.²⁵

Iako u zakonodavstvu o pojedinim vrstama prijevoza postoje različite obveze u pogledu transparentnosti i izvješćivanja, međumodalno izvješćivanje ili razmjena informacija (relevantnih za intermodalni prijevoz) u velikoj mjeri nisu obuhvaćeni njima. Nadalje, dodana vrijednost i privlačnost intermodalnog prijevoza ovisi o učinkovitosti pojedinačnih vrsta prijevoza i raspoloživom infrastrukturnom kapacitetu. Stoga se ova inicijativa u okviru paketa mjera za ekologizaciju prometa razvija u bliskoj suradnji s drugim zakonodavstvom u području prometa i zakonodavnim prijedlozima, uključujući i druge mjere iz tog paketa.

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_hr

¹⁹ Štednja energije u EU-u, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Uredba (EU) 2019/1242

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ Strategijom za održivu i pametnu mobilnost utvrđuje se ključna etapa za sve vanjske troškove prijevoza unutar EU-a koje korisnici prijevoza moraju ostvariti najkasnije do 2050.

Snažno je povezana s drugim dijelovima tog paketa, posebno s inicijativom za povećanje udjela željeznice u međunarodnom prometu²⁶ i revizijom Direktive o masama i dimenzijama²⁷ u cestovnom prometu, koji su važni za uklanjanje konkretnih prepreka intermodalnom prijevozu.

Nadalje, novi zajednički okvir EU-a za obračun emisija stakleničkih plinova u prometu i logistici i provedba Uredbe o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (eFTI)²⁸ doprinose tehničkom okviru za provedbu revidirane Direktive o kombiniranom prijevozu.

Revizija je u skladu i s nedavno donesenom Komunikacijom Naiades²⁹, u kojoj se poziva na veću integraciju unutarnjih plovni putova u moderni, transeuropski intermodalni prometni sustav.

Osim toga, preduvjet za upotrebu intermodalnog i multimodalnog prijevoza jest dostupnost odgovarajuće infrastrukture s dovoljnim kapacitetom. Nedavna studija o tehnologijama pretovara³⁰ pokazala je da postoje nedostaci na mreži TEN-T u pogledu intermodalnog prijevoza te da postojeći kapacitet pretovara nije dovoljan za željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovni putovima. Pitanje kapaciteta terminala obrađeno je u Komisijinu prijedlogu revizije Uredbe o TEN-T-u³¹, koji prvi put uključuje obvezu država članica da osiguraju dostatan kapacitet multimodalnih teretnih terminala na temelju namjenske analize i akcijskog plana. Može se očekivati da će se tim mjerama osigurati bolji infrastrukturni kapacitet za intermodalni prijevoz tijekom sljedećeg desetljeća.

Obvezama utvrđenima u ovoj Direktivi ne dovodi se u pitanje primjena relevantnih pravila o državnim potporama. Ovom će se Direktivom definirati kriteriji za kategoriju aktivnosti prijevoza s najvećim potencijalom za smanjenje vanjskih troškova u prometu i utvrditi ciljevi politike za promicanje te podskupine prijevoza. Države članice mogu, među ostalim, razmotriti uvođenje mjera državne potpore za postizanje ciljeva politike iz izmijenjene Direktive o kombiniranom prijevozu. Puko uključivanje mjera u nacionalne okvire politike koji se donose na temelju ove Direktive ne izuzima ih od procjene spojivosti, koja je u isključivoj nadležnosti Komisije.

Prijedlog je u skladu sa završnim prijedlozima konferencije o budućnosti Europe, posebno prijedloga 3 o klimatskim promjenama, energetici i prometu u kojem se traži odgovor na klimatske promjene i dostizanje globalnih klimatskih ciljeva.

Naposljetku, treba napomenuti da su neki dionici istaknuli vezu između Direktive o kombiniranim prijevozu i cestovne kabotaže. I dalje je relevantno i važno da se s međunarodnim kombiniranim prijevozom i međunarodnim cestovnim prijevozom postupa jednako u pogledu korištenja cestovnih prijevoznika iz drugih država članica kako je

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_hr

²⁷ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.). Omogućuje korištenje težih i duljih cestovnih vozila u intermodalnom prijevozu, uključujući cestovne dionice kombiniranog prijevoza.

²⁸ Uredba (EU) 2020/1056

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Komparativna analiza tehnologija pretovara za intermodalni prijevoz i njihovih troškova, 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.

predviđeno u članku 4. te direktive. U reviziji Uredbe (EU) 1072/2009 iz 2020.³² su zakonodavci su predvidjeli odstupanje od članka 4. Direktive o kombiniranom prijevozu (ali samo u slučaju zlouporabe), i time ponovno potvrdili da je članak 4. koristan i da je i dalje na snazi³³.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

U glavi VI. (članci od 90. do 100.) Ugovora o funkcioniranju EU-a (UFEU) utvrđeno je pravo EU-a da donosi odredbe za zajedničku prometnu politiku. Člankom 91. stavkom 1. točkom (c) UFEU-a predviđeno je da EU ima nadležnost u području prometa za utvrđivanje mjera za poboljšanje sigurnosti prometa, dok se člankom 91. stavkom 1. točkom (d) UFEU-a predviđa ista nadležnost za „sve druge odgovarajuće odredbe”.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Dimenzija problema na razini EU-a

U skladu s načelom supsidijarnosti, u područjima koja nisu u njegovoj isključivoj nadležnosti, EU može djelovati samo ako i u mjeri u kojoj ciljeve predloženog djelovanja države članice ne mogu ostvariti u odgovarajućoj mjeri. Vanjski troškovi prijevoza, posebno oni povezani s klimatskim promjenama, prekogranični su problemi koji se ne mogu riješiti samo nacionalnim ili lokalnim djelovanjem. Hitna potreba za smanjenjem emisija stakleničkih plinova nastalih u prijevozu tereta vrijedi jednako i za prekogranični i domaći prijevoz. Stoga se utvrđeni problem koji ima prekograničnu dimenziju treba riješiti na razini EU-a.

Mjere s dodanom vrijednošću na razini EU-a

Cilj je inicijative promicati uvođenje intermodalnog prijevoza, koji se većinom odvija među državama članicama (81 %), u cijelom EU-u i to mjerama potpore koje se temelje na zajedničkim uvjetima prihvatljivosti. Iz perspektive politike i unutarnjeg tržišta važno je osigurati da se predviđene koristi primjenjuju na usporediv način u cijelom EU-u. U kontekstu ograničenja postojeće Direktive o kombiniranom prijevozu neke su države članice osmislile diferenciranu potporu za aktivnosti intermodalnog prijevoza u obliku neusklađene regulatorne potpore i u skladu s pravilima o državnim potporama. U određenim slučajevima informacije o dostupnosti tih mjera potpore možda nisu bile jednako dostupne svim prijevoznicima, posebno u slučaju prekograničnog prijevoza. Neki su prijevoznici mogli steći konkurentsku prednost s učincima izvan nacionalnih granica svoje matične zemlje. Cilj je djelovanja EU-a pomoći u stvaranju usporedivog tretmana za prijevoznike iz cijelog EU-a, pojednostavnjenju administrativnih postupaka za industriju, države članice i Komisiju te poboljšanju funkcioniranja unutarnjeg tržišta. To se ne može postići samo donošenjem zakonodavstva na razini država članica.

• Proporcionalnost

Odluke koje se odnose na relevantne mjere politike i opcije politike koje čine strukturu ove inicijative donesene su uzimajući u obzir načelo proporcionalnosti, što je rezultiralo najuravnoteženijim mogućim pristupom. Iako se prijedlogom državama članicama nameće

³² Uredba (EU) 1055/2020 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni uredaba (EZ) br. 1071/2009, (EZ) br. 1072/2009 i (EU) br. 1024/2012 radi njihova prilagođavanja razvoju u sektoru cestovnog prometa (SL L 249, 31.7.2020., str. 17.).

³³ Neke države članice podnijele su Sudu Europske unije tužbe za poništenje te odredbe (C-542/20, Litva protiv Parlamenta i Vijeća, C-545/20, Bugarska protiv Parlamenta i Vijeća, C-547/20, Rumunjska protiv Parlamenta i Vijeća i C-554/20, Poljska protiv Parlamenta i Vijeća).

obveza pružanja potpore određenim vrstama aktivnosti intermodalnog prijevoza, procjena učinka pokazala je da opcija politike koja bi uključila samo dobrovoljnu potporu država članica ne bi bila dovoljna za postizanje tog cilja. Odabranom opcijom politike osigurava se dostatna promjena načina prijevoza uz razumne troškove.

- **Odabir instrumenta**

Odabirom instrumenta, izmjenom postojeće Direktive omogućuje se zadovoljavajuće postizanje cilja poboljšanja konkurentnosti intermodalnog prijevoza, uz istodobno osiguravanje poštovanja načela supsidijarnosti. Kako bi se osigurala potpora, države članice moći će oblikovati svoje okvire politika s najrelevantnijim mjerama potpore.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Evaluacija³⁴ Direktive o kombiniranom prijevozu provedena je u razdoblju od 2014. do 2016. i pokazala da je Direktiva i dalje relevantan instrument za potporu prijevozu tereta u kojem se kombiniraju različite vrste prijevoza. Procijenjeno je da je prijelaz s isključivo cestovnog na intermodalni prijevoz doveo do godišnje uštede vanjskih troškova u iznosu do 2,1 milijarde EUR u 2011. Iako se sve te uštede ne mogu pripisati Direktivi o kombiniranom prijevozu, utvrđeno je da bi bez djelovanja EU-a usluge prekograničnog kombiniranog prijevoza vjerojatno bile suočene s preprekama zbog različitih pravnih sustava i tako postale manje privlačne i potencijalno neizvedive.

Međutim, brojne odredbe Direktive, npr. zahtjev za upotrebu papirnatih dokumenata, zastarjele su jer odražavaju stanje na tržištu 1992. Druge odredbe Direktive predmet su razlika u prenošenju i provedbi na razini država članica, što svakodnevno uzrokuje praktične probleme u industriji te stoga takve odredbe nisu u potpunosti djelotvorne. Nadalje, mjere gospodarske potpore vrlo su ograničene i stoga nemaju znatan utjecaj na konkurentnost intermodalnog prijevoza. U javnom savjetovanju i industrija i javne uprave navele su da su mjere politike proporcionalne za postizanje ciljeva politike.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je tijekom postupka procjene učinka aktivno surađivala s dionicima i provodila opsežna savjetovanja.

Aktivnosti savjetovanja održane su 2021. i 2022., od objave početne procjene učinka u kolovozu 2021. do ciljanog savjetovanja koje je završeno u kolovozu 2022.

Ciljevi savjetovanja bili su sljedeći:

- prikupljanje informacija i mišljenja dionika o ključnim problemima i povezanim čimbenicima, definiranju relevantnih ciljeva politike povezanih s tim problemima te utvrđivanju, definiranju i provjeri mjera politike koje bi se mogle uzeti u obzir u procjeni učinka;
- prikupljanje informacija i mišljenja o vjerojatnim učincima mjera i opcija politike.

U okviru mehanizma početnih povratnih informacija zainteresirane strane imale su mogućnost dostaviti povratne informacije o Međuinstitucijskom sporazumu od 19. kolovoza do 16. rujna 2021. Primljena su ukupno 62 pojedinačna odgovora.

³⁴ SWD(2016) 140 final

Nakon toga je na internetskoj stranici „Iznesite svoje mišljenje” bilo dostupno otvoreno javno savjetovanje od 7. ožujka do 30. svibnja 2022. Primljen je ukupno 101 odgovor od različitih dionika. Neki su dionici zajedno s odgovorima na savjetovanje dostavili i dokumente o stajalištu.

Na kraju su provedene sljedeće ciljane aktivnosti savjetovanja:

- Ciljana internetska anketa čiji je cilj bio potvrditi definiciju problema i ciljeve opcija politike, prikupiti informacije za detaljnije definiranje mjera/opcija politike i osigurati podatke potrebne za procjenu učinka mjera i očekivanih troškova. Anketa je provedena od 16. svibnja do 24. lipnja 2022, a zaprimljeno je 59 odgovora.
- Od svibnja do kolovoza 2022. provedeni su ciljani razgovori s 29 dionika (uključujući tri preliminarne razgovore provedene u veljači 2022.).
- Sastanak stručnjaka s industrijom održan je 25. listopada 2022. Na njemu je 60 sudionika predstavljalo 55 organizacija.

Aktivnosti savjetovanja s dionicima pokazale su da su se dionici u velikoj mjeri složili da su problemi i ciljevi inicijative relevantni za razvoj intermodalnog prijevoza.

Savjetovanje o međuinstitucionalnom sporazumu i otvoreno javno savjetovanje bili su usmjereni na problem na općenitoj razini, nakon čega je u anketi i razgovorima primijenjen detaljniji i sustavniji pristup utvrđivanju problema i povezanog cilja revizije Direktive o kombiniranom prijevozu. Tema koja se često javljala u povratnim informacijama o međuinstitucijskom sporazumu bila je nedovoljna jasnoća definicije iz postojeće direktive, dok su drugi predložili da bi se direktiva trebala više usredotočiti na prijevoz unutarnjim plovnim putovima i pomorski promet na kraćim relacijama uz cestovni i željeznički prijevoz.

Kad je riječ o definiciji problema, savjetovanje je pokazalo da postoji prilično širok konsenzus među svim dionicima da bi bez posebne potpore intermodalni prijevoz bio konkurentan isključivo cestovnom prijevozu u EU-u samo u nekim situacijama (63 od 95, 66 %). Operatori terminala bili su još pesimističniji, te tri od pet smatraju da intermodalni prijevoz nikad ili gotovo nikad nije konkurentan isključivo cestovnom prijevozu, osim uz potporu. Velika većina skupina dionika iz industrije složila se da je nedostatak cjenovne konkurentnosti prepreka razvoju intermodalnog prijevoza, uz iznimku organizatora prijevoza tereta (npr. logističkih operatora, otpremnika koji su uglavnom aktivni u cestovnom prijevozu), koji su općenito skeptičniji u tom pogledu.

Ispitanici su utvrdili da na konkurentnost intermodalnog prijevoza u usporedbi s isključivo cestovnim prijevozom utječe šest čimbenika: troškovi pretovara (87 od 94; 93 %) i nedostatak odgovarajućih terminala u blizini (85 od 95; 89 %) bili su najčešće navedeni razlozi. Za oba ta čimbenika najmanje 75 % ispitanika iz svake vrste dionika i potkategorije industrije složilo se da su to relevantni čimbenici. 80 % ispitanika smatralo je da su relevantna dodatna četiri čimbenika, tj.: činjenica da je cestovni prijevoz jeftiniji od intermodalnog prijevoza za prijevoz „od vrata do vrata” (78 od 94; 83 %); navika da se koristi isključivo cestovni prijevoz (78 od 94; 83 %); nedostatak odgovarajućih usluga terminala u blizini (76 od 95; 80 %); i kašnjenje/dulje vrijeme provoza u usporedbi s isključivo cestovnim prijevozom (73 od 92; 79 %). Svaki od tih čimbenika relevantnim je smatrala najmanje polovina ispitanika iz svake skupine dionika, no među organizatorima prijevoza samo tri od sedam smatraju da je važan čimbenik činjenica da je cestovni prijevoz jeftiniji od intermodalnog prijevoza za prijevoz „od vrata do vrata”.

Osamdeset od sto ispitanika (80 %) sugeriralo je da postoje razlike u konkurentnosti intermodalnog prijevoza u različitim državama članicama, pri čemu su zajednički razlozi razlike u infrastrukturi i uslugama koje su dostupne, kao i razlike u pruženoj potpori.

Kad je riječ o uzrocima problema, 26 od 49 ispitanika u anketi dionika složilo se ili se u velikoj mjeri složilo da su postojeći kriteriji prihvatljivosti preuski jer je obuhvaćen samo prijevoz među državama članicama, utovarne jedinice moraju biti minimalne veličine da bi bile prihvatljive, a na različite modalne kombinacije primjenjuju se različiti uvjeti prihvatljivosti. Nadalje, 24 od 49 ispitanika smatralo je da postojeći kriteriji prihvatljivosti nisu u potpunosti relevantni za promicanje uvođenja intermodalnog prijevoza i smanjenje vanjskih učinaka. S tvrdnjom da trenutačna definicija prihvatljivosti omogućuje različita tumačenja složilo se 25 od 49 ispitanika koji su ispunili anketu i 15 od 29 ispitanika s kojima su provedeni razgovori.

U anketi se 18 od 49 ispitanika složilo ili u velikoj mjeri složilo da ne postoji empirijska osnova za utvrđivanje odgovarajuće razine potpore jer je u evaluaciji u okviru programa REFIT već zaključeno da u Direktivi o kombiniranom prijevozu već nedostaje djelotvoran okvir za pregled tržišta koji bi omogućio prilagodbu mjera potpore stvarnoj situaciji na razini EU-a ili država članica. Poboljšanje podataka, analiza i izvješćivanja o stanju intermodalnog prijevoza podržalo je 20 od 49 ispitanika.

Prema evaluaciji u okviru programa REFIT, mjere potpore uspostavljene za povećanje relativne konkurentnosti kombiniranog prijevoza Direktivom o kombiniranom prijevozu vrlo su ograničene. U otvorenom javnom savjetovanju 70 od 100 ispitanika složilo se da je to problem, a 19 od 49 ispitanika u anketi za dionike složilo se ili se u velikoj mjeri složilo da su problem nedostatne, nedjelotvorne i neučinkovite mjere potpore.

U strategiji za održivu i pametnu mobilnost prepoznata je potreba za poboljšanjem razmjene multimodalnih podataka i pametnim upravljanjem prometom kako bi se pojednostavnili složeni regulatorni, administrativni i poslovni aranžmani. Različiti prijevoznici upotrebljavaju različite sustave sa širokim rasponom sučelja i zahtjeva u pogledu skupova podataka i semantike. U anketi za dionike 13 od 49 ispitanika složilo se da postoji nedostatak interoperabilnosti i da je fragmentacija različitih sustava za razmjenu podataka velik uzrok problema. Kad je riječ o operativnim neučinkovitostima terminala, 37 od 100 ispitanika u otvorenom javnom savjetovanju smatralo je da je loša kvaliteta usluga na terminalima čimbenik kojim se narušava konkurentnost intermodalnog prijevoza.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Vanjski ugovorni suradnik proveo je studiju kojom se potkrepljuje procjena učinka na kojoj se prijedlog temelji (od prosinca 2021. do lipnja 2023.). Studija je pružila vrijedne informacije, posebno za potrebe oblikovanja opcija politike, procjene očekivanih učinaka i prikupljanja stajališta dionika na koje prijedlog izravno utječe.

- **Procjena učinka**

Mjere politike u ovom prijedlogu temelje se na rezultatima procjene učinka. Izvješće o procjeni učinka [SWD(2023) 351] prvotno je dobilo negativno mišljenje Odbora Komisije za regulatorni nadzor [SEC(2023) 373]. Potom je ponovno podneseno Odboru i dobilo pozitivno mišljenje sa zadržkama. Uzete su u obzir preporuke Odbora, a u Prilogu 1. izvješću o procjeni učinka naveden je sažetak načina na koji je to učinjeno.

U procjeni učinka razmotreno je pet opcija politike za postizanje utvrđenih ciljeva. Sve se opcije odnose na sljedeća pitanja:

- proširenje područja primjene na širi raspon aktivnosti prijevoza pod djelotvornim uvjetima za postizanje sukladnosti;
- povećanje konkurentnosti s pomoću okvira potpore;
- transparentnost, suradnju i pojednostavnjenje u pogledu ulaska na tržište;
- poboljšanje izvješćivanja i informiranja o funkcioniranju tržišta.

Opcija politike A opcija je s najblažom intervencijom na razini EU-a. Primjenjuje se na sav intermodalni prijevoz unutar EU-a. Prihvatljivost bi se temeljila na širem skupu vanjskih učinaka koji bi zahtijevali uštede od najmanje 40 % vanjskih troškova, uz metodologiju utvrđenu na temelju jediničnih vrijednosti iz Priručnika o vanjskim troškovima prijevoza³⁵. Smjernice za izračune bile bi utvrđene u provedbenom aktu³⁶. Podaci koje treba dostaviti kako bi se dokazala prihvatljivost preispitali bi se i bili povezani s platformama za eFTI³⁷. Trenutačna obveza Komisije u pogledu polugodišnjeg izvješćivanja zamijenila bi se pozivom državama članicama da provode redovitu analizu i strateško planiranje održivih vrsta prijevoza kako bi izabrale odgovarajuću potporu. Iako opcija politike A ne obvezuje države članice da pruže potporu, njome se osigurava paket instrumenata s unaprijed definiranim alatima za potporu. Kad je riječ o transparentnosti terminala i suradnji, zajednička pravila o transparentnosti terminala uvela bi se provedbenim aktom.

Opcija politike B opcija je u kojoj se obveze na razini EU-a kombiniraju s fleksibilnošću kako bi se uzele u obzir različite situacije u pojedinim državama članicama. Njome se države članice obvezuju na podupiranje intermodalnog prijevoza, ali im se daje sloboda izbora među različitim instrumentima za potporu navedenima u paketu instrumenata kako bi odgovorile na izazove u nacionalnim prometnim sustavima. Ta je opcija politike podijeljena na tri podopcije s različitim područjem primjene i uvjetima prihvatljivosti. Opcija politike B.1 i opcija politike B.2a primjenjuju se na sve aktivnosti intermodalnog prijevoza unutar EU-a, dok se opcija politike B.2b primjenjuje samo na prekogranične aktivnosti prijevoza unutar EU-a. U opciji politike B1 prihvatljivost se temelji na uštedama emisija stakleničkih plinova, pri čemu se prag od 25 % izračunava primjenom metodologije zajedničkog okvira EU-a za obračun emisija stakleničkih plinova u prometu i logistici (prijedlog CountEmissions EU). U opcijama politike B.2a i B.2b prihvatljivost se temelji na širem skupu vanjskih učinaka s traženim pragom uštede od 40 % kao u opciji A. U svim podopcijama politike B preispitali bi se podaci koje treba dostaviti kao dokaz prihvatljivosti i bili bi povezani s platformama za eFTI. Kad je riječ o analizi tržišta i izvješćivanju, sve podopcije politike B oslanjale bi se na trenutačnu obvezu Komisije da sastavlja izvješća svakih pet godina uz pomoć država članica i primjenom namjenskih studija analize tržišta. U svim podopcijama politike B od država članica zahtijevalo bi se smanjenje ukupnih troškova i tehnološka poboljšanja, a istodobno bi mogle birati iz paketa instrumenata kako bi prilagodile svoju potporu nacionalnim okolnostima u okviru zadanih ograničenja. Nadalje, države članice pozivaju se da olakšaju uspostavljanje novih intermodalnih ruta. Sve podopcije politike B uključivale bi regulatornu prednost kojom bi se cestovne dionice prihvatljivih aktivnosti prijevoza izuzele od nacionalnih zabrana vožnje. Kad je riječ o transparentnosti i suradnji terminala, mjere su iste kao u opciji politike A.

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Kako bi se osigurala adekvatno precizna usporedba Priručnik će se morati redovito ažurirati uzimajući u obzir najnovije znanstvene dokaze. Osim toga, treba osigurati dosljednost i komplementarnost s budućim okvirom za obračun emisija stakleničkih plinova.

³⁷ Platforme za elektroničku razmjenu podataka između poduzeća i tijela (B2A) uspostavljene u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056.

Opcijom politike C uspostavlja se najsnažnija intervencija na razini EU-a. Primjenjuje se na sve aktivnosti prijevoza unutar EU-a. Prihvatljivost se utvrđuje na jednak način kao i za opciju politike A i podopciju B.2 na temelju šireg skupa vanjskih učinaka s pragom od 40 %. Kao i u drugim opcijama, podaci koje treba dostaviti kako bi se dokazala prihvatljivost preispitali bi se i bili povezani s platformama za eFTI. Komisijina obveza polugodišnjeg izvješćivanja zamijenila bi se obvezom država članica da provode redovitu analizu i strateško planiranje koji obuhvaćaju cijeli prometni sustav i uključuju intermodalnu analizu. Kad je riječ o mjerama potpore, njome se države članice obvezuju na pružanje usklađene potpore za smanjenje troškova (dijela) prihvatljivih aktivnosti prijevoza koje se odvijaju na njihovu državnom području na razini kojom se potiče uvođenje intermodalnog prijevoza. Procjenjuje se da ta razina potpore iznosi 10 % ukupnog troška prijevoza od vrata do vrata za pošiljatelja. Osim toga, ta bi opcija politike uključivala usklađenu regulatornu povlasticu kojom bi se cestovne dionice prihvatljivih aktivnosti prijevoza izuzele od nacionalnih zabrana vožnje. Opcija politike C zahtijevala bi i utvrđivanje definiranog skupa podataka i obvezu upotrebe zajedničkih skupova podataka i protokola za razmjenu podataka. Mjere za transparentnost terminala iste su kao u opcijama politike A i B.

Na temelju procjene kao najpoželjnija opcija odabrana je opcija B.2a. Njome se cilj ostvaruje tako što se osigurava najveća promjena vrste prijevoza i uštede vanjskih troškova uz dobar omjer troškova i koristi te istodobno osigurava koherentnost i poštovanje načela proporcionalnosti i supsidijarnosti.

Očekuje se da će se najpoželjnijom opcijom ostvariti znatne i redovite uštede administrativnih troškova za poduzeća koja posluju u intermodalnom sektoru. Redovite uštede troškova za prijevoznike koji se bave intermodalnim prijevozom zbog upotrebe elektroničkih podataka i platformi za eFTI procjenjuju se na 430 milijuna EUR godišnje. Istodobno bi terminali snosili administrativne troškove za ažuriranje informacija koje se moraju objaviti na njihovim internetskim stranicama. Redoviti prosječni godišnji trošak za sve terminale u razdoblju od 2025. do 2035. procjenjuje se na oko 6 100 EUR. Uštede administrativnih troškova uvelike nadmašuju zanemarive troškove, a neto uštede administrativnih troškova za poduzeća procjenjuju se na 430 milijuna EUR godišnje.

Kako bi se osiguralo bolje funkcioniranje načela supsidijarnosti, osim rezultata procjene učinka, države članice imat će potpunu fleksibilnost pri odabiru vrste mjera koje će provesti, premda moraju ispuniti cilj smanjenja troškova od 10 %. Kako bi se osiguralo donošenje utemeljenih odluka i postizanje ciljeva, najpoželjnija opcija uključuje obvezu svake države članice da ocijeni svoje postojeće i potencijalne mjere te da sve mjere objedini u jedinstveni nacionalni okvir politike. To je slično ali manje zahtjevno od obveze analize intermodalnih strategija u okviru opcije politike C. Procjenjuje se da bi imalo mali učinak na troškove (dodatni jednokratni troškovi u iznosu do 1,1 milijun EUR uvećani za periodične troškove od 1,6 milijuna EUR svakih pet godina). Tim se izmjenama ne mijenja rangiranje opcija i odabir najpoželjnije opcije politike u znatnoj mjeri.

- **Temeljna prava**

Prijedlog je u skladu s Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlogom se povećavaju neto troškovi za proračun Unije u iznosu od 2 milijuna EUR u razdoblju 2025. – 2050. Učinak prijedloga na proračun detaljnije je opisan u zakonodavnom financijskom izvještaju priloženom ovom prijedlogu.

Učinak na proračun izvan trenutačnog višegodišnjeg financijskog okvira (VFO) opisan je u obliku okvirnog pregleda, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

5. DRUGI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Države članice dužne su donijeti i objaviti svoje nacionalne okvire politike u kojima se utvrđuju postojeće i nove mjere koje utječu na intermodalni prijevoz najkasnije dvije godine nakon stupanja na snagu ove izmjene te procijeniti učinak svojih nacionalnih okvira politike svakih pet godina nakon toga. Moraju obavijestiti Komisiju o svojim nacionalnim okvirima politike, kao i o rezultatima svojih evaluacija.

Komisija će pratiti provedbu, rezultate i učinke ovog prijedloga na temelju obveza izvješćivanja utvrđenih ovim prijedlogom. Godinu dana prije primjene Direktive utvrdit će se početno stanje na tržištu, a potom pet godina nakon primjene Direktive i svakih pet godina nakon toga sastaviti izvješće o gospodarskom razvoju intermodalnog prijevoza u EU-u. Države članice te agregirani podaci s platformi za eFTI pomoći će Komisiji u prikupljanju potrebnih informacija. U izvješćima će se posebno razmotriti opseg intermodalnog prometa u EU-u, glavni intermodalni prometni koridori, glavne prepreke povećanju korištenja intermodalnog prijevoza, konkurentnost intermodalnog prijevoza u usporedbi s isključivo cestovnim prijevozom (uključujući analizu potpore koju države članice pružaju u svojim nacionalnim okvirima politike) i razvoj kapaciteta terminala.

Najkasnije nakon 10 godina Komisija će ocijeniti je li primjereno nastaviti s režimom potpore na temelju ove Direktive.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

Naslov Direktive prilagođen je kako bi odražavao prošireno područje primjene uklanjanjem izraza „između država članica” i zamjenom izraza „kombinirani prijevoz” izrazom „intermodalni prijevoz”.

Člankom 1. Direktive o izmjeni predviđene su sljedeće izmjene Direktive 92/106/EEZ:

- *Člankom 1. postojeće Direktive predviđeno je područje primjene Direktive o kombiniranom prijevozu utvrđivanjem uvjeta koje je potrebno ispuniti da bi se zadovoljili uvjeti za okvir potpore za „kombinirani prijevoz”. Kako bi se osigurala jasnoća, u revidiranu Direktivu umeću se dva članka u kojima se opisuje područje primjene (članak 1.a) i navode definicije (članak 1.b), nakon čega slijedi novi članak 1.c u kojem se navode novi uvjeti na temelju kojih se određene aktivnosti prijevoza kvalificiraju kao „kombinirani prijevoz”.*
- *Članak 2. ažurira se kako bi se uklonio suvišni ciljni datum 1993.*
- *Članak 3. zamjenjuje se ažuriranim uvjetima za dokaz o sukladnosti.*
- *Umeće se članak 3.a kojim se utvrđuje obveza država članica da donose, objavljuju, provode i ocjenjuju nacionalne okvire politike za potporu intermodalnom prijevozu.*
- *Članak 5. jezično se ažurira u pogledu izvješćivanja Komisije.*
- *Članak 6. stavak 1. jezično se ažurira kako bi se osigurala sukladnost s pravilima o državnim potporama.*
- *Briše se članak 7.*

- Članak 9. jezično je preoblikovan kako bi se ažurirala zastarjela upućivanja i pojednostavnio jezik.
- Umeće se članak 9.a kojim se utvrđuje obveza izuzeća cestovnih dionica kombiniranog prijevoza od nacionalnih zabrana vožnje vikendom i praznicima.
- Umeće se članak 9.b kako bi se utvrdili zahtjevi transparentnosti za intermodalne teretne terminale.
- Umeće se članak 9.c kako bi se utvrdili uvjeti za dodjelu delegiranih ovlasti Komisiji na temelju ove Direktive.
- Umeće se članak 9.d kako bi se utvrdio postupak odbora za izvršavanje ovlasti Komisije za donošenje provedbenih akata.
- Briše se članak 10.
- Umeće se prilog s okvirnim popisom mjera potpore iz članka 3.a.

Člankom 2. Direktive o izmjeni mijenja se Uredba (EU) 2020/1056 kako bi se platformama za eFTI uvela obveza da osiguraju funkcionalnost za izračun ušteda vanjskih troškova i generiranje objedinjenih podataka o godišnjim količinama kombiniranog prijevoza.

Člankom 3. Direktive o izmjeni utvrđuju se obveza prenošenja i odgođena provedba.

Člankom 4. Direktive o izmjeni utvrđuje se datum stupanja na snagu i primjene ove Direktive.

Člankom 5. Direktive o izmjeni utvrđuju se adresati.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ u pogledu okvira potpore za intermodalni prijevoz robe i Uredbe (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu izračuna ušteda vanjskih troškova i generiranja objedinjenih podataka**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Cilj je Uredbe (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća³ smanjiti emisije stakleničkih plinova u cjelokupnom gospodarstvu Unije za najmanje 55 % do 2030. u odnosu na razine iz 1990. i postići klimatsku neutralnost do 2050. Za prometni sektor taj cilj znači smanjenje emisija stakleničkih plinova za 90 % do 2050. Nadalje, kako bi smanjila ovisnost o fosilnim gorivima, Unija treba poboljšati i svoju energetske učinkovitost, kako je istaknuto u paketu REPowerEU⁴, i prijeći na čišći promet kako bi se smanjilo onečišćenje zraka i onečišćenje bukom, kako je predviđeno u akcijskom planu za nultu stopu onečišćenja⁵.
- (2) Intermodalnim prijevozom objedinjuju se bolja okolišna i energetska učinkovitost željezničkog i vodnog prometa s dostupnošću i fleksibilnošću cestovnog prometa te je stoga ključan za veće korištenje željezničkog i vodnog prijevoza tereta. Omogućuje i učinkovitiju raspodjelu tereta među vrstama prijevoza i djelotvorno rješava vanjske troškove cestovnog prijevoza koje je teško u potpunosti internalizirati, posebno zagušenja i nesreća. Međutim, cijene prijevoza danas još

¹ SL C , , str. .² SL C , , str. .³ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi”) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija – Plan REPowerEU (COM(2022) 230 final).⁵ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Put prema zdravom planetu za sve – Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla (COM(2021) 400 final).

uvijek ne odražavaju u potpunosti negativne učinke pojedinih vrsta prijevoza i to otežava djelotvorno smanjenje vanjskih učinaka uvođenjem održivijih varijanti prijevoza tereta.

- (3) Direktivom Vijeća 92/106/EEZ⁶ uspostavljen je okvir za poticanje razvoja intermodalnog prijevoza, a posebno kombiniranog prijevoza. Njome se podupiru aktivnosti intermodalnog prijevoza koje se natječu s unimodalnim cestovnim prijevozom te je glavni zakonodavni akt Unije kojim se potiče prelazak s cestovnog prijevoza tereta na vrste prijevoza s nižim emisijama kao što su unutarnji plovni putovi, pomorski promet na kraćim relacijama i željeznički prijevoz. Iako je Direktiva 92/106/EEZ doprinijela razvoju politike Unije o promjeni vrsta prijevoza, njezinu djelotvornost smanjili su ograničeno područje primjene, nedovoljna potpora i nedostaci u provedbi. Stoga treba osigurati da intermodalni prijevoz postane privlačniji pošiljateljima u Uniji jer je ekološki prihvatljiviji, sigurniji, energetski učinkovitiji i uzrokuje manje zagušenja te tako smanjuje vanjske troškove.
- (4) Uštede vanjskih troškova ostvaruju se samo aktivnostima intermodalnog prijevoza za koje postoji komercijalno održiva alternativa u obliku unimodalnog cestovnog prijevoza.. Intermodalni prijevoz kojim se povezuje otoke i kopneni dio nemaju isključivo cestovne alternative, ali se uštede vanjskih troškova mogu ostvariti različitim rutama s pomoću duljih ili različitih dionica pomorskog prometa na kraćim relacijama koje omogućuju kombinaciju sa željezničkim prijevozom i prijevozom unutarnjim plovnim putovima.
- (5) Otprilike jedna petina aktivnosti intermodalnog prijevoza odvija se isključivo unutar jedne države članice. Međutim, negativni učinci nacionalnog cestovnog prijevoza, a osobito emisije stakleničkih plinova i zagušenje, imaju učinak koji prelazi državne granice država članica. Stoga, kako bi se osiguralo da se sa svim aktivnostima prijevoza koje doprinose smanjenju vanjskih troškova postupa jednako, potrebno je na razini Unije poticati međunarodne i nacionalne aktivnosti intermodalnog prijevoza, uključujući različite modalne kombinacije.
- (6) Za razvoj intermodalnog prijevoza ključna je dostupnost terminala za pretovar. Međutim, mjere potpore za povećanje kapaciteta terminala ne bi trebale biti obuhvaćene ovom Direktivom jer su uključene u *[dodati upućivanje na revidiranu Uredbu o mreži TEN-T o kojoj su zakonodavci trenutačno pregovaraju]*.
- (7) Pravo na povlastice iz Direktive 92/106/EEZ temelji se na ograničenjima udaljenosti različitih dijelova prijevoza. Taj pristup definiranja „kombiniranog prijevoza” ne podupire u dovoljnoj mjeri cilj smanjenja vanjskih troškova jer nije dovoljno precizan. Nadalje, u njemu se ne odražavaju objektivno uvjeti i okolnosti u različitim regijama te se zanemaruju ekološke značajke stvarnog prijevoza, uključujući, na primjer, vrstu vozila i korišteno gorivo. Stoga bi se pružena potpora trebala primjenjivati samo na aktivnosti intermodalnog prijevoza kojima se osigurava dovoljna razina ušteda vanjskih troškova i omogućuje optimalna upotreba prometne mreže. Kako bi se obuhvatile takve aktivnosti prijevoza, trebalo bi utvrditi prag ušteda vanjskih troškova za intermodalni prijevoz, uključujući emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka, ozljede i smrtne slučajeve, buku i zagušenje u usporedbi s komercijalno održivim unimodalnim cestovnim prijevozom. Prag bi trebao omogućiti da sve modalne kombinacije mogu imati koristi od mjera potpore,

⁶ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

osiguravajući pritom da željeznički prijevoz, unutarnji plovni putovi i dionice pomorskog prometa na kraćim relacijama čine glavni dio intermodalnog prijevoza. Nadalje, vanjski troškovi svih sastavnih dijelova aktivnosti intermodalnog prijevoza moraju se uzeti u obzir pri izračunu ušteda vanjskih troškova kako bi se omogućila primjerena usporedba s alternativnim oblicima prijevoza.

- (8) U slučaju prijevoza koji počinje ili završava izvan Unije, ili i počinje i završava izvan Unije, ili započinje i završava u Uniji no prolazi kroz treću zemlju, dio aktivnosti intermodalnog prijevoza koji se odvija u Uniji trebao bi biti obuhvaćen područjem primjene ove Direktive ako ispunjava uvjete utvrđene u ovoj Direktivi, s obzirom na to da dovodi do promjene vrste prijevoza unutar Unije.
- (9) Aktivnosti intermodalnog prijevoza mogu se znatno razlikovati kad je riječ o kombinacijama vrsta prijevoza i broju različitih operativnih dijelova, uključujući različit broj dionica prijevoza. Kombinirani prijevoz koji se podupire na temelju ove Direktive mogao bi uključivati jednu ili dvije cestovne dionice i jednu ili više necestovnih dionica. S obzirom na to da se nijedna od različitih dionica kombiniranog prijevoza ne bi odvijala bez drugih dionica i u skladu sa sudskom praksom Suda, prijevoz od pošiljatelja do krajnjeg primatelja predstavlja jedinstvenu neodvojivu aktivnost prijevoza⁷. Stoga bi prepreke bilo kojem dijelu aktivnosti intermodalnog prijevoza ugrozile održivost ukupne aktivnosti intermodalnog prijevoza i tako dovele do većeg korištenja unimodalnog cestovnog prijevoza.
- (10) Kako bi se intermodalne utovarne jedinice moglo pratiti kroz intermodalni lanac s ciljem uspostave aktivnosti intermodalnog prijevoza koje mogu imati koristi od okvira potpore na temelju ove Direktive, ključno je da se za intermodalne utovarne jedinice koje se upotrebljavaju u svim tim aktivnostima koriste postojeća i široko korištena sredstva identifikacije i označivanja. Standardiziranom identifikacijom trebalo bi se ubrzati i rukovanje intermodalnim utovarnim jedinicama na terminalima i olakšati protok aktivnosti intermodalnog prijevoza.
- (11) U prijevozu kontejnera možda će biti potrebno preuzeti ili vratiti prazan kontejner u skladište kontejnera prije ili nakon što ih se upotrijebi za aktivnost intermodalnog prijevoza. Ako je riječ o prijevozu namjenskih praznih kontejnera između skladišta obuhvaćenom ugovorom o prijevozu aktivnosti intermodalnog prijevoza ili njezinim dijelom, taj bi se prijevoz također trebao smatrati sastavnim dijelom aktivnosti intermodalnog prijevoza.
- (12) Kako bi se osiguralo da samo prihvatljive aktivnosti intermodalnog prijevoza imaju koristi od okvira potpore uspostavljenog ovom Direktivom, važno je moći provjeriti sukladnost bilo koje aktivnosti s uvjetima utvrđenima u okviru potpore. Moderni digitalni alati mogu izračunati uštede vanjskih troškova i pomoći pri provjeri sukladnosti. Platforme za digitalne podatke o prijevozu uspostavljene u skladu s Uredbom (EU) 1056/2020 Europskog parlamenta i Vijeća⁸ („platforme za eFTI”) prikladan su alat jer su izrađene tako da uključuju potrebne regulatorne informacije, uključujući izračun ušteda vanjskih troškova. Stoga bi upotreba platforme za eFTI trebala biti obvezna za sve aktivnosti prijevoza koje žele imati koristi od okvira potpore.

⁷ Presuda od 7. Svibnja 1991., Komisija protiv Italije (C-45/89, ECR 1991 str. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

⁸ Uredba (EZ) br. 1056/2020 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020. str. 33., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

- (13) Potrebno je uspostaviti i redovito ažurirati zajedničku usklađenu metodologiju izračuna s referentnim vrijednostima vanjskih troškova ili izvora takvih referentnih vrijednosti, vodeći računa o razvoju znanja i dokaza. Stoga bi točnu metodologiju trebalo utvrditi provedbenim aktom koji se izračunava u skladu s jediničnim vrijednostima utvrđenima u ažuriranoj verziji Priručnika o vanjskim troškovima prijevoza⁹.
- (14) Potrebne informacije o prijevozu trebale bi biti zabilježene na platformama za eFTI prije početka aktivnosti prijevoza i strogo ograničene na podatke i izračune potrebne za dokazivanje sukladnosti. Kako bi se izbjeglo administrativno opterećenje, nacionalna nadležna tijela ne bi trebala tražiti dodatne informacije za potrebe provjera sukladnosti.
- (15) Kako bi se Komisiji omogućilo da ispuni obveze izvješćivanja utvrđene ovom Direktivom, određeni podaci o kombiniranom prijevozu zabilježeni na platformama za eFTI trebali bi se svake godine staviti na raspolaganje Komisiji u agregiranom obliku.
- (16) Intermodalni prijevoz može troškovima konkurirati unimodalnom cestovnom prijevozu na većim udaljenostima zato što su troškovi necestovnog prijevoza obično niži po jedinici. Međutim, na srednjim i kraćim udaljenostima pošiljatelji i organizatori prijevoza često odabiru unimodalni cestovni prijevoz zbog konkurentskih pritisaka jer na takvim kraćim udaljenostima niži jedinični troškovi prijevoza nisu dovoljni za nadoknadu dodatnih troškova organizacije i pretovara koji proizlaze iz činjenice da intermodalni prijevoz uključuje nekoliko vrsta prijevoza. Za srednje udaljenosti ta razlika u troškovnoj konkurentnosti u prosjeku iznosi 10 %. Stoga bi, kako bi se potaknulo brzo povećanje korištenja intermodalnog prijevoza na srednjim udaljenostima, države članice trebale prilagoditi nacionalne politike i poduzeti potrebne regulatorne i neregulatorne mjere kojima bi se poboljšala konkurentnost intermodalnog prijevoza.
- (17) Neke države članice imaju nacionalne politike za promicanje intermodalnog željezničkog prijevoza, prijevoza unutarnjim plovnim putovima ili pomorskog prometa na kraćim relacijama s ciljem smanjenja razlike u troškovima između cestovnog prijevoza i alternativnih oblika prijevoza. Međutim, te modalne politike nisu uvijek usklađene među vrstama prijevoza ili među susjednim državama članicama. Nadalje, neke države članice nemaju nikakve mjere potpore. Fragmentiranost uzrokovana nekoordiniranim pristupom smanjuje djelotvornost postojeće potpore i dovodi do nejednakih uvjeta između vrsta prijevoza i država članica. Stoga bi sve države članice trebale uspostaviti i provesti nacionalne okvire politike za potporu uvođenju intermodalnog prijevoza, uzimajući u obzir potencijal svake modalne kombinacije, kao i sveobuhvatne interakcije svih vrsta prijevoza; države članice trebale bi redovito preispitivati djelotvornost i relevantnost nacionalnih mjera.
- (18) Nacionalni okviri politike trebali bi uključivati postojeće i planirane nacionalne regulatorne i neregulatorne mjere koje utječu na konkurentnost intermodalnog prijevoza koje provodi država članica, npr. regulatorna izuzeća ili povlaštena tretmani; pristojbe, porezi, naknade i pristojbe, uključujući infrastrukturu, naknade za vanjske troškove i naknade za zagušenje, kao i one koje se primjenjuju na

⁹ Priručnik o vanjskim troškovima prijevoza. Europska komisija. Verzija 2019. – 1.1, Ured za publikacije Europske unije, ISBN 978-92-76-18184-2

unimodalni cestovni prijevoz tereta; i programe potpore za prijevoz tereta koji se primjenjuju na pojedinačne vrste prijevoza ili intermodalni prijevoz, uključujući one koji se primjenjuju na unimodalni cestovni prijevoz tereta ili njegove posebne dijelove. Mjere potpore trebale bi se jednako primjenjivati na sve aktivnosti prijevoza koje ispunjavaju uvjete da ih se smatra kombiniranim prijevozom. Prema potrebi, države članice trebale bi surađivati sa susjednim državama članicama u obliku savjetovanja ili zajedničkih okvira politike. Koordinaciju tih nacionalnih okvira politike i njihovu usklađenost na razini Unije trebalo bi poduprijeti analizom tržišta i izvješćivanjem Komisije.

- (19) Kako bi intermodalni prijevoz na srednjim udaljenostima postao troškovno konkurentan unimodalnom cestovnom prijevozu te kako bi se pošiljatelje motiviralo da koriste intermodalni prijevoz, okviri nacionalne politike trebali bi doprinijeti postizanju općeg kumulativnog smanjenja od najmanje 10 % ukupnih troškova intermodalnog prijevoza od vrata do vrata u srednjoročnom razdoblju. Mjere za postizanje takvog smanjenja mogu uključivati pravne, gospodarske, fiskalne ili administrativne prilagodbe i aranžmane. Države članice mogu prihode ostvarene u skladu s Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰ koristiti za aktivnosti intermodalnog prijevoza obuhvaćenih ovom Direktivom. Podložno pravilima koja se primjenjuju na konkretne programe, potpora se može financirati i iz postojećih financijskih instrumenata Unije.
- (20) Nadalje, kako bi se omogućila upotreba intermodalnog prijevoza, važno je imati namjensku potporu za ulaganja kojima se omogućuju potrebna poboljšanja intermodalnih tehnologija. Tom se potporom mogu zadovoljiti tehnološke potrebe na terminalima ili bilo kojem od vrsta prijevoza uključenih u intermodalni prijevoz.
- (21) Ako između određenih terminala ili u njihovoj blizini nema drugih veza osim cestovnih, mogla bi biti potrebna „start-up” potpora za otvaranje novih intermodalnih veza jer potražnja za uslugama u početnoj fazi možda neće biti dovoljna za osiguravanje profitabilnosti takvih usluga.
- (22) Države članice mogu uvesti mjere državne potpore za postizanje ciljeva europskog zelenog plana i zakona o klimi, pod uvjetom da su te mjere spojive s unutarnjim tržištem.
- (23) Mjere potpore uvedene nacionalnim okvirima politike mogle bi činiti državnu potporu. Kada država članica utvrdi mjere u svojem nacionalnom okviru politike, trebala bi procijeniti predstavlja li bilo koja od tih mjera državnu potporu te osigurati da to ne dovodi u pitanje primjenu članaka 107. i 108. UFEU-a. Ako mjera predstavlja državnu potporu, primjenjivat će se postupovna i materijalna pravila o državnim potporama. Podrazumijeva se da je ocjena spojivosti mjera državne potpore u isključivoj nadležnosti Komisije u skladu s člankom 108. UFEU-a.
- (24) Kako bi se osiguralo da praktične informacije o dostupnim mjerama potpore koje provode države članice budu lako i besplatno dostupne javnosti i svim prijevoznicima u Uniji, trebalo bi ih objaviti na posebnoj internetskoj stranici na središnjoj lokaciji gdje ih poduzeća koja organiziraju međunarodni prijevoz mogu lako pronaći.

¹⁰ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (25) Važno je imati pregled kretanja na tržištu i učinka mjera potpore na korištenje intermodalnog prijevoza. Takav pregled tržišta trebao bi osigurati usporedivost u cijeloj Uniji. Komisija bi stoga trebala nastaviti izvješćivati o kretanjima na tržištu uz pomoć država članica. U tim bi se izvješćima prvo trebala utvrditi polazna vrijednost za troškovnu konkurentnost intermodalnog prijevoza u usporedbi s cestovnim prijevozom te se zatim ponavljati svakih pet godina kako bi se osiguralo dovoljno vremena da mjere potpore imaju učinke.
- (26) Posebnim regulatornim odredbama na razini Unije kojima se rješavaju konkretne situacije u intermodalnom prijevozu mogu se poduprijeti njegovo korištenje i učinkovitost. Kako bi se osigurala učinkovita upotreba kapaciteta terminala i necestovnih kapaciteta, važno je da vremenska ograničenja vožnje na cestovnim dionicama ne ometaju rad terminala i necestovnog prijevoza.
- (27) Kako bi se osiguralo da informacije o uslugama i objektima na određenom intermodalnom terminalu za pretovar budu lako dostupne svim prijevoznicima i organizatorima prijevoza u Uniji, operatori terminala trebali bi ih učiniti besplatno dostupnima na svojim internetskim stranicama. Kako bi se izradio okvir za utvrđivanje razine usluge intermodalnih terminala za pretovar u Uniji, provedbenim aktom trebalo bi utvrditi detaljan popis tih informacija.
- (28) Trebalo bi osigurati usporedivost usluga na različitim terminalima u Uniji s pomoću kategorizacije intermodalnih terminala za pretovar. Ta bi se kategorizacija trebala temeljiti na već objavljenim informacijama kako bi se izbjegla prekomjerna složenost i opterećenje.
- (29) Namjenska potpora za intermodalni prijevoz potrebna je samo dok tržišna cijena ne odražava na odgovarajući način ukupni trošak različitih aktivnosti prijevoza za društvo. Stoga bi nakon 10 godina trebalo preispitati je li ta potpora i dalje relevantna i ako jest kako je eventualno treba prilagoditi.
- (30) Kako bi se omogućila provedba ove Direktive, platforme za eFTI trebale bi imati funkcije za izračun ušteda vanjskih troškova i generiranje agregiranih podataka.
- (31) Kako bi se uzela u obzir tehnička priroda određenih zahtjeva, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s dopunom ove Direktive popisom dodatnih podataka potrebnih za izračun uštede vanjskih troškova intermodalnog prijevoza radi dokazivanja sukladnosti s ovom Direktivom i pravilima za stavljanje na raspolaganje godišnjih zbirnih podataka o kombiniranom prijevozu za analizu tržišta. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući sa stručnjacima, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹¹ Osobito, kako bi se osiguralo ravnopravno sudjelovanje u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (32) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Direktive, a posebno detaljnih pravila za izračun vanjskih troškova, popis unaprijed definiranih alternativnih intermodalnih ruta za otočne i kontinentalne veze te informacije koje treba pružiti o uslugama dostupnima na terminalima i o kategorizaciji terminala,

¹¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹².

- (33) Cilj je ove Direktive dodatno promicati preusmjeravanje teretnog prijevoza s cestovnog na ekološki prihvatljivije vrste prijevoza kako bi se smanjili vanjski troškovi prometnog sustava Unije. S obzirom na prvenstveno međunarodnu prirodu intermodalnog prijevoza i međusobno povezanu infrastrukturu taj cilj ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti države članice, nego se on na bolji način može ostvariti na razini Unije. Stoga Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (34) Kako bi se omogućio nastavak neometanog prekograničnog prijevoza u Uniji, primjenu nacionalnih zakona i drugih propisa potrebnih za prenošenje ove Direktive trebalo bi odgoditi dok ne budu dostupne platforme za eFTI. Ta odgoda primjene ne bi smjela dovoditi u pitanje obveze država članica u pogledu roka za prenošenje u nacionalno zakonodavstvo.
- (35) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima¹³, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.
- (36) Direktivu 92/106/EEZ i Uredbu (EU) 2020/1056 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 92/106/EEZ

Direktiva 92/106/EEZ mijenja se kako slijedi:

- (1) naslov se zamjenjuje sljedećim:
„Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju okvira potpore za intermodalni prijevoz robe”;
- (2) članak 1. briše se;
- (3) umeću se članci 1.a, 1.b i 1.c:
„*Članak 1.a*

¹² Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

Ovom se Direktivom uspostavlja okvir potpore za aktivnosti intermodalnog prijevoza koje se u cijelosti ili djelomično obavljaju na području Unije. Utvrđuju se i pravila o zahtjevima transparentnosti za intermodalne terminale za pretovar.

Članak 1.b

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „aktivnost intermodalnog prijevoza” znači prijevoz jedne intermodalne utovarne jedinice između točke utovara i točke istovara na dvije ili više dionica prijevoza, pri čemu se najmanje jedna dionica odvija željeznicom, unutarnjim plovim putovima ili pomorskim prometom na kraćim relacijama, a početna ili završna dionica, ili obje, odvija se cestom, bez rukovanja robom tijekom pretovara između različitih dionica prijevoza, bez obzira na to je li obuhvaćen jednim ugovorom o multimodalnom prijevozu ili uzastopnim ugovorima za svaku pojedinačnu vrstu prijevoza;
- (2) „aktivnost kombiniranog prijevoza” znači aktivnost intermodalnog prijevoza koja je u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 1.c stavku 2. na području Unije;
- (3) „intermodalna utovarna jedinica” znači kontejner, izmjenjivi sanduk ili poluprikolica ili cestovno vozilo ili skup vozila koji se upotrebljavaju u intermodalnom prijevozu;
- (4) „točka utovara” znači mjesto na kojem se roba utovaruje u intermodalnu utovarnu jedinicu;
- (5) „točka istovara” znači mjesto na kojem se roba istovaruje iz intermodalne utovarne jedinice;
- (6) „vanjski troškovi” znači troškovi koje stvaraju korisnici prijevoza, a koje ne snose oni nego društvo u cjelini, posebno troškovi povezani s emisijama stakleničkih plinova, onečišćenjem zraka, ozljedama i smrtnim slučajevima, bukom i zagušenjem;
- (7) „aktivnost alternativnog unimodalnog cestovnog prijevoza” znači virtualno planirana komercijalno održiva aktivnost unimodalnog prijevoza intermodalne utovarne jedinice pri čemu se sav prijevoz odvija cestom između iste početne i završne točke kao pri stvarnoj aktivnosti kombiniranog prijevoza;
- (8) „aktivnost alternativnog pomorskog intermodalnog prijevoza” znači virtualno planirana komercijalno održiva aktivnost intermodalnog prijevoza pri kojem se koristi jedna od pomorskih dionica s popisa utvrđenog u skladu s člankom 1.c stavkom 7. za prijevoz intermodalne utovarne jedinice između iste početne i završne točke kao pri predmetnoj aktivnosti kombiniranog prijevoza;
- (9) „intermodalni terminal za pretovar” znači intermodalni teretni terminal koji ima strukturu opremljenu za pretovar intermodalnih utovarnih jedinica između najmanje dviju vrsta prijevoza ili između dvaju različitih vozila ili plovila, kao što su terminali u lukama unutarnjih plovnih putova ili u pomorskim lukama, terminali duž unutarnjih plovnih putova, u zračnim lukama te željezničko-cestovni terminali;
- (10) „početna točka dionice prijevoza” znači lokacija na kojoj započinje aktivnost kombiniranog prijevoza intermodalne utovarne jedinice određenom vrstom prijevoza;

- (11) „završna točka dionice prijevoza” znači lokacija na kojoj završava operacija kombiniranog prijevoza intermodalne utovarne jedinice određenom vrstom prijevoza;
- (12) „početna točka aktivnosti kombiniranog prijevoza” znači lokacija na kojoj se intermodalna utovarna jedinica utovaruje u vozilo ili plovilo koje obavlja prvu dionicu aktivnosti kombiniranog prijevoza u Uniji, a ako aktivnost intermodalnog prijevoza započinje izvan područja Unije, ulazna točka intermodalne utovarne jedinice na područje Unije;
- (13) „završna točka aktivnosti kombiniranog prijevoza” znači lokacija na kojoj se intermodalna utovarna jedinica istovaruje iz vozila ili plovila koje obavlja zadnju dionicu aktivnosti kombiniranog prijevoza u Uniji, a ako aktivnost intermodalnog prijevoza završava izvan područja Unije, izlazna točka intermodalne utovarne jedinice iz područja Unije;
- (14) „mjere potpore” znači mjere i aktivnosti gospodarske, regulatorne, administrativne ili bilo koje druge prirode čiji je cilj promicanje uvođenja intermodalnog prijevoza.

Članak 1.c

1. Na sve aktivnosti kombiniranog prijevoza primjenjuju se mjere potpore iz članka 2., 3.a, 4., 6., 8., 9. i 9.a, prema potrebi.
2. Aktivnost kombiniranog prijevoza mora ispunjavati sljedeće uvjete:
 - (a) osim aktivnosti navedenih u točki (b), aktivnost mora stvarati barem 40 % manje vanjskih troškova nego aktivnost alternativnog unimodalnog cestovnog prijevoza;
 - (b) u slučaju veza između otoka i kopna bez cestovne alternative, aktivnost mora stvarati barem 40 % manje vanjskih troškova nego aktivnost alternativnog pomorskog intermodalnog prijevoza;
 - (c) intermodalna utovarna jedinica u prijevozu bez pratnje mora imati jedinstvenu referentnu oznaku u skladu s režimom identifikacije i označivanja uspostavljenim u skladu s ažuriranim verzijama međunarodnih normi ISO 6346 ili EN 13044.
3. Cestovni prijevoz praznog kontejnera koji se upotrebljava za prijevoz od ili do skladišta kontejnera prije ili nakon točke utovara ili istovara, ako takav prijevoz podliježe istom ugovoru o prijevozu, smatra se sastavnim dijelom aktivnosti kombiniranog prijevoza. Svako drugo kretanje cestovnih vozila prije ili nakon točke utovara ili istovara ne smatra se dijelom aktivnosti kombiniranog prijevoza.
4. U izračunu vanjskih troškova iz stavka 2. uzimaju se u obzir svi dijelovi aktivnosti prijevoza, uključujući rad terminala, koji se odvijaju u Uniji, što uključuje prijevoz praznog kontejnera iz stavka 3.
5. Mjere potpore iz članka 2., 3.a, 4., 6., 8., 9. i 9.a primjenjuju se na nediskriminirajući način na sve aktivnosti kombiniranog prijevoza koje se u cijelosti ili djelomično obavljaju na području Unije bez obzira na poslovni nastan poduzeća koje organizira aktivnost ili obavlja cijelu aktivnost ili njezin dio.
6. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila za izračun vanjskih troškova iz stavka 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.d stavka 2.

7. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuje popis unaprijed definiranih pomorskih dionica aktivnosti alternativnog pomorskog intermodalnog prijevoza iz stavka 2. točke (b) ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.d stavka 2.”;

- (4) članci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 2.

Na aktivnosti intermodalnog prijevoza ne primjenjuju se sustavi kvota i odobrenja.

Članak 3.

1. Kako bi iskoristilo okvir potpore uspostavljen ovom Direktivom, poduzeće koje organizira aktivnost kombiniranog prijevoza evidentira i stavlja na raspolaganje informacije o prijevozu u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća* na platformi za elektroničke informacije o prijevozu tereta („platforma za eFTI”).
2. Informacije o prijevozu iz stavka 1. evidentiraju se prije početka predmetne aktivnosti kombiniranog prijevoza i obuhvaćaju sve dijelove te aktivnosti. To uključuje sljedeće informacije:
 - (a) ime, adresu i podatke za kontakt poduzeća koje organizira aktivnost kombiniranog prijevoza;
 - (b) ime, adresu i podatke za kontakt poduzeća koje prima intermodalnu utovarnu jedinicu na završnoj točki aktivnosti kombiniranog prijevoza;
 - (c) ime, adresu i podatke za kontakt intermodalnog terminala ili intermodalnih terminala za pretovar uključenih u tu aktivnost kombiniranog prijevoza;
 - (d) vrstu intermodalne utovarne jedinice koja se prevozi i njezinu referentnu oznaku u skladu s člankom 1.c stavkom 2. točkom (c);
 - (e) lokaciju preuzimanja ili isporuke praznog kontejnera kako je navedeno u ugovoru o prijevozu iz članka 1.c stavka 3., prema potrebi;
 - (f) za svaku dionicu prijevoza, lokacije početne i završne točke svake dionice aktivnosti kombiniranog prijevoza u Uniji, odgovarajući očekivani datum početka i datum završetka te vrstu prijevoza koji se upotrebljava za svaku dionicu;
 - (g) dodatne informacije o prijevozu potrebne za izračun vanjskih troškova aktivnosti kombiniranog prijevoza kako je navedeno u provedbenom aktu iz članka 1.c stavka 6.
3. Informacije o prijevozu zabilježene u skladu sa stavkom 2. upotrebljavaju se putem namjenskih funkcija platformi za eFTI u sljedeće svrhe:
 - (a) izračun vanjskih troškova iz članka 1.c stavka 2. točke (a);
 - (b) generiranje godišnjih agregiranih podataka o aktivnostima kombiniranog prijevoza iz članka 5. stavka 4. točaka (a), (b) i (c).

Izračun iz prvog podstavka točke (a) ovog stavka provodi se u skladu s pravilima utvrđenima u provedbenom aktu iz članka 1.c stavka 6.

Izračun iz prvog podstavka točke (b) ovog stavka provodi se u skladu s pravilima utvrđenima u delegiranom aktu iz stavka 7.

4. Dokaz o sukladnosti s uvjetima iz članka 1.c stavka 2. sastoji se od informacija o prijevozu iz stavka 1. ovog članka i rezultata izračuna ušteda vanjskih troškova. Takav dokaz o sukladnosti dostupan je nadležnim tijelima i stranama uključenima u tu aktivnost kombiniranog prijevoza na istoj platformi za eFTI na kojoj su zabilježene informacije o prijevozu i rezultati izračuna. Za potrebe provjera sukladnosti s ovom Direktivom ne zahtijevaju se dodatne informacije.
5. Pružatelji eFTI usluga ili poduzeća koja su vlasnici platformi za eFTI ili upravljaju njima za vlastite aktivnosti svake godine Komisiji do 28. veljače stavljaju na raspolaganje agregirane podatke iz stavka 3. prvog podstavka točke (b) ovog članka za potrebe ispunjavanja obveza izvješćivanja Komisije u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkama (a), (b) i (c).
6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 9.c radi dopune ove Direktive utvrđivanjem dodatnih pojedinosti za informacije o prijevozu iz stavka 2. točaka od (a) do (f) ovog članka i popisa dodatnih potrebnih informacija o prijevozu iz stavka 2. točke (g) ovog članka.
7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 9.c radi dopune ove Direktive utvrđivanjem popisa godišnjih agregiranih podataka iz stavka 3. prvog podstavka točke (b) ovog članka, detaljnih pravila za generiranje tih agregiranih podataka te uvjeta za stavljanje tih podataka na raspolaganje Komisiji.
8. U slučaju provjera na cesti, odstupanje između aktivnosti kombiniranog prijevoza i pruženih informacija, posebno u pogledu informacija iz stavka 2. točaka (c) i (f), dopušteno je ako je to propisno opravdano i uzrokovano izvanrednim i nepredviđenim okolnostima izvan kontrole prijevoznika. Kako bi pružio zatraženi dokaz, vozaču je dopušteno kontaktirati sjedište, upravitelja prijevoza, pošiljatelja ili drugo poduzeće koje organizira predmetnu aktivnost kombiniranog prijevoza ili bilo koju drugu osobu ili subjekt koji mogu dodatno obrazložiti to odstupanje.

* Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).”;

- (5) umeće se članak 3.a:

„Članak 3.a

1. Do [Ured za publikacije: unijeti datum 24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive] svaka država članica donosi nacionalni okvir politike za poticanje intermodalnog prijevoza, a naročito aktivnosti kombiniranog prijevoza. Taj okvir sadržava najmanje sljedeće elemente:
 - (a) pregled postojećih relevantnih regulatornih i neregulatornih mjera koje utječu na konkurentnost različitih vrsta prijevoza, uključujući one obuhvaćene područjem primjene članaka 4., 6. i 9.a, te procjenu njihova učinka na aktivnosti intermodalnog prijevoza;
 - (b) popis mjera potrebnih za smanjenje razlika u konkurentnosti aktivnosti intermodalnog prijevoza u odnosu na aktivnosti unimodalnog cestovnog

prijevoza, koji se sastavlja na temelju pregleda i procjene iz točke (a); okvirni popis odgovarajućih mjera utvrđen je u Prilogu.

2. U usporedbi s polaznom procjenom uključenom u izvješće iz članka 5. stavka 1., mjerama iz stavka 1. ovog članka nastoje se ostvariti sljedeći ciljevi:
 - (a) ukupno smanjenje od barem 10 % ukupnih troškova aktivnosti kombiniranog prijevoza koje snose poduzeća koja organiziraju te aktivnosti na svojem području do *[Ured za publikacije: unijeti datum 90 mjeseci, tj. sedam godina i šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive]*;
 - (b) daljnje poboljšanje ili uvođenje tehnologija kojima se povećava učinkovitost aktivnosti intermodalnog prijevoza; i
 - (c) prema potrebi, uspostavljanje novih željezničkih veza, unutarnjih plovni putova ili pomorskih veza na kraćim relacijama između prethodno nepovezanih intermodalnih terminala za pretovar.
3. Uvođenje mjera iz stavka 1. ovog članka u nacionalni okvir politike nije pokazatelj njihove usklađenosti s pravom Unije ili drugim pravom. Ako mjere iz stavka 1. ovog članka predstavljaju državnu potporu, moraju biti u skladu s primjenjivim postupovnim i materijalnim pravilima o državnim potporama, uključujući pravila o obavješćivanju, objavljivanju i prijenosu informacija Komisiji.
4. Države članice objavljuju svoje nacionalne okvire politike na internetu te o njima obavješćuju Komisiju bez odgode i najkasnije mjesec dana nakon njihova donošenja, zajedno s poveznicom na tu objavu i sve povezane procjene ili studije, uključujući one o doprinosu tih mjera postizanju ciljeva utvrđenih u stavku 2. ovog članka. Kad je riječ o mjerama koje čine državnu potporu i koje nisu obuhvaćene uredbom o skupnom izuzeću, obveza objavljivanja i obavješćivanja predviđena za nacionalne okvire politike dodaje se obvezi prethodne obavijesti i obvezi mirovanja u skladu s pravilima o državnim potporama utvrđenima u članku 108. stavku 3. UFEU-a.
5. Države članice provode mjere iz stavka 1. Osiguravaju jednostavan i besplatan pristup putem interneta praktičnim informacijama kao što su uvjeti, postupak podnošenja zahtjeva i sve druge informacije relevantne za potencijalne korisnike tih mjera nakon donošenja, ali prije njihove primjene. Ujedno i Komisiji dostavljaju poveznicu na te informacije.
6. Prema potrebi, države članice surađuju kako bi maksimalno povećale učinak mjera iz stavka 1. na prekogranične aktivnosti intermodalnog prijevoza.
7. Države članice procjenjuju uvođenje i učinak mjera u svojim nacionalnim okvirima politike iz stavka 1., uključujući njihovu djelotvornost i relevantnost u smislu smanjenja vanjskih troškova i u pogledu postizanja ciljeva utvrđenih u stavku 2. najmanje svakih pet godina. Na temelju te procjene prema potrebi prilagođavaju svoje nacionalne okvire politike kako bi postigle te ciljeve. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o rezultatima svojih procjena i ažuriranim okvirima politike kako bi joj pomogle u pripremi izvješća iz članka 5. stavka 2. i objavljuju te ažurirane nacionalne okvire politike na internetu.

8. Komisija bez odgode objavljuje poveznice na nacionalne informacije iz stavaka 4., 5., i 7. koje su dostavile države članice na svojoj internetskoj stranici posvećenoj mjerama potpore na temelju ove Direktive.”

(6) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

1. Komisija do *[Ured za publikacije: unijeti datum 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive]* priprema izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o procjeni konkurentnosti intermodalnog prijevoza u usporedbi s unimodalnim cestovnim prijevozom u državama članicama, uključujući analizu ukupnih troškova glavnih kategorija aktivnosti intermodalnog prijevoza od vrata do vrata, uključujući aktivnosti kombiniranog prijevoza.
2. Komisija do *[Ured za publikacije: unijeti datum 90 mjeseci, tj. sedam godina i šest mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive]* i svakih pet godina nakon toga sastavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o gospodarskom razvoju intermodalnog prijevoza u Uniji, uključujući aktivnosti kombiniranog prijevoza.
3. Pri sastavljanju izvješća iz stavaka 1. i 2. Komisiji pomažu države članice u prikupljanju informacija potrebnih u tu svrhu.
4. U izvješćima iz stavaka 1. i 2. predstavljaju se i analiziraju kretanja povezana s aktivnostima intermodalnog prijevoza, uključujući aktivnosti kombiniranog prijevoza. Ona konkretno obuhvaćaju:
 - (a) opseg intermodalnih aktivnosti u Uniji po kombinaciji vrsta prijevoza, tržišnom segmentu, tehnologiji pretovara i vrsti korištenih intermodalnih utovarnih jedinica te zemljopisnoj pokrivenosti (nacionalnoj i unutar Unije);
 - (b) glavne prometne koridore na kojima se upotrebljava intermodalni prijevoz i glavna područja u Uniji na kojima se ne upotrebljava te razloge za oboje;
 - (c) broj, gustoću rasprostranjenosti i vrstu terminala za pretovar koji pružaju usluge za aktivnosti kombiniranog prijevoza;
 - (d) glavne prepreke većem korištenju aktivnosti intermodalnog prijevoza koje su prepoznali korisnici;
 - (e) razvoj raspoloživog kapaciteta intermodalnih terminala za pretovar i područja koja treba dodatno razviti;
 - (f) dostupnost, pristupačnost i potpunost informacija o intermodalnim terminalima za pretovar;
 - (g) analizu djelotvornosti i učinkovitosti potpore koju pružaju države članice u kontekstu svojih nacionalnih okvira politike kako je predviđeno u članku 3.a stavcima 1. i 2.;
 - (h) konkurentnost intermodalnog prijevoza u odnosu na unimodalni cestovni prijevoz;
 - (i) ekološke koristi intermodalnog prijevoza, posebno s obzirom na razvoj okolišne i energetske učinkovitosti te rezultata različitih vrsta prijevoza u pogledu emisija stakleničkih plinova.

5. Prema potrebi, u izvješćima iz stavaka 1. i 2. predlažu se rješenja za daljnje poboljšanje dostupnosti informacija i mjere za poboljšanje situacije u sektoru intermodalnog prijevoza.

6. Na temelju izvješća iz stavaka 1. i 2. Komisija najmanje svakih 10 godina ocjenjuje djelotvornost i relevantnost odredaba ove Direktive u olakšavanju aktivnosti kombiniranog prijevoza.”;

(7) u članku 6. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Države članice mogu poduzeti potrebne mjere u skladu s pravom Unije kako bi osigurale da se porezi navedeni u stavku 3., koji se primjenjuju na cestovna vozila (kamioni, tegljači, prikolice ili poluprikolice), kad je riječ o pravcima kombiniranog prijevoza smanje ili nadoknade bilo u standardnom iznosu ili u omjeru prema putovanjima koja takva vozila obavljaju željeznicom u predmetnoj državi članici. Takva smanjenja ili naknade odobrava država članica u kojoj su vozila registrirana. Ako čine državnu potporu, takve mjere moraju biti u skladu s relevantnim postupovnim i materijalnim pravilima o državnim potporama.

2. Vozila koja se upotrebljavaju isključivo za početne ili završne cestovne dionice kombiniranog prijevoza, ili obje, mogu se, ako se oporezuju zasebno, izuzeti od poreza navedenih u stavku 3. u skladu s pravom Unije. Ako čine državnu potporu, takve mjere moraju biti u skladu s relevantnim postupovnim i materijalnim pravilima o državnim potporama.”;

(8) članak 7. briše se;

(9) članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Ako je poluprikolica ili prikolica koja se koristi u aktivnosti kombiniranog prijevoza vlasništvo poduzeća koje šalje ili prima robu i prevozi se na cestovnoj dionici tegljačem čiji je vlasnik ili koji je kupilo uz odgodu plaćanja ili unajmilo drugo predmetno poduzeće u skladu s Direktivom 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*, smatra se da ta cestovna dionica ispunjava uvjete iz članka 1. stavka 5. točke (d) Uredbe (EU) 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća**.

* Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (SL L 33, 4.2.2006., str. 82., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).”;

(10) umeću se članci 9.a, 9.b, 9.c i 9.d:

„Članak 9.a

Vozila koja obavljaju cestovne dionice aktivnosti kombiniranog prijevoza izuzeta su od zabrana vožnje vikendom, noću i praznicima koje se primjenjuju samo na teška teretna vozila. To se izuzeće ne primjenjuje u slučaju općih zabrana vožnje primjenjivih na sva vozila koja se koriste u privatne svrhe.

Članak 9.b

1. Svi operatori intermodalnih terminala za pretovar na svojim internetskim stranicama objavljuju besplatne informacije o dostupnim uslugama i objektima na terminalu.
2. Komisija provedbenim aktima utvrđuje detaljni popis informacija iz stavka 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.d stavka 2.
3. Kako bi se osigurao okvir za utvrđivanje razine usluga intermodalnih terminala za pretovar u Uniji, Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju kriteriji za kategorizaciju intermodalnih terminala za pretovar. Takvi se kriteriji utvrđuju određivanjem razina usluga za dostupne usluge i objekte s popisa sastavljenog u skladu sa stavkom 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.d stavka 2.
4. Ako se uspostavi okvir za razinu usluga intermodalnih terminala za pretovar u Uniji, operatori intermodalnih terminala za pretovar objavljuju relevantne razine usluga u skladu sa stavkom 1.

Članak 9.c

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovim članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 3. stavaka 6. i 7. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od *[Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Direktive]*.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 3. stavaka 6. i 7. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akti doneseni na temelju članka 3. stavaka 6. i 7. stupaju na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 9.d

4. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011*.
5. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”;

(11) tekst iz Priloga ovoj Direktivi dodaje se kao Prilog.

Članak 2.

Izmjene Uredbe (EU) 2020/1056

Uredba (EU) 2020/1056 mijenja se kako slijedi:

u članku 9. stavku 1. umeću se točke (l) i (m):

„(l) da se izračun ušteda vanjskih troškova iz članka 3. stavka 3. prvog podstavka točke (a) Direktive 92/106/EEZ vrši u skladu s metodologijom utvrđenom provedbenim aktom iz članka 1.c stavka 6. te direktive;

(m) da se generiranje agregiranih podataka iz članka 3. stavka 3. prvog podstavka točke (b) Direktive 92/106/EEZ vrši u skladu s pravilima utvrđenima delegiranim aktima iz članka 3. stavka 7. te direktive.”.

Članak 3.

Prenošenje

1. Države članice najkasnije do *[Ured za publikacije: unijeti datum 24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive]* donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Države članice te odredbe primjenjuju od *[Ured za publikacije: unijeti datum 30 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive]*.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 4.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

Sadržaj

1.	OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE	3
1.1.	Naslov prijedloga/inicijative	3
1.2.	Predmetna područja politike	3
1.3.	Prijedlog/inicijativa odnosi se na:	3
1.4.	Ciljevi	3
1.4.1.	Opći ciljevi	3
1.4.2.	Specifični ciljevi	3
1.4.3.	Očekivani rezultati i učinak	3
1.4.4.	Pokazatelji uspješnosti	4
1.5.	Osnova prijedloga/inicijative	4
1.5.1.	Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative	4
1.5.2.	Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.	5
1.5.3.	Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava	5
1.5.4.	Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima	6
1.5.5.	Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele	6
1.6.	Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative	7
1.7.	Planirani načini izvršenja proračuna	7
2.	MJERE UPRAVLJANJA	8
2.1.	Pravila praćenja i izvješćivanja	8
2.2.	Sustavi upravljanja i kontrole	8
2.2.1.	Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole	8
2.2.2.	Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika	8
2.2.3.	Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)	8
2.3.	Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti	9

3.	PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE	10
3.1.	Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak	10
3.2.	Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva	11
3.2.1.	<i>Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje</i>	11
3.2.2.	<i>Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje</i>	14
3.2.3.	<i>Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva.....</i>	15
3.2.4.	<i>Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom</i>	17
3.2.5.	<i>Doprinos trećih strana</i>	17
3.3.	Procijenjeni učinak na prihode.....	18

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

1.2. Predmetna područja politike

Mobilnost i promet

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☒ **novo djelovanje**

☐ **novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja**⁵¹

☐ **produženje postojećeg djelovanja**

☐ **spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje**

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj Direktive povećati udio intermodalnog prijevoza u ukupnom prijevozu tereta unutar EU-a kako bi se smanjili vanjski troškovi i potrošnja energije povezani s prijevozom tereta. Direktivom će se doprinijeti cilju održivog razvoja br. 13 (Poduzeti hitne mjere za borbu protiv klimatskih promjena i njihovih učinaka), cilju održivog razvoja br. 9 (Izgraditi otpornu infrastrukturu, promicati uključivu i održivu industrijalizaciju i poticati inovacije) te cilju održivog razvoja br. 11 (Učiniti gradove i naselja uključivima, sigurnima, otpornima i održivima).

1.4.2. Specifični ciljevi

Specifični su ciljevi Direktive:

- pružiti potporu većem rasponu intermodalnih aktivnosti pod djelotvornim uvjetima za postizanje sukladnosti,
- osigurati bolju potporu poboljšanjem izvješćivanja o intermodalnom prijevozu,
- povećati konkurentnost intermodalnog prijevoza kako bi se smanjili vanjski troškovi,
- poboljšati transparentnost i pojednostavniti ulazak na tržište.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

Očekuje se da će se prijedlogom povećati konkurentnost intermodalnog prijevoza u odnosu na unimodalni cestovni prijevoz i time potaknuti njegova upotreba, što će dovesti do smanjenja vanjskih troškova.

⁵¹ Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Djelotvornost predložene direktive u odnosu na specifični cilj 1 utvrdit će se na temelju sljedećih pokazatelja:

- opseg intermodalnog prijevoza u EU-u po kombinaciji vrsta prijevoza, tržišnom segmentu, tehnologiji pretovara i vrsti korištenih intermodalnih utovarnih jedinica,
- glavni prometni koridori na kojima se upotrebljava intermodalni prijevoz i koridori na kojima se ne upotrebljava te razlozi za to.

Djelotvornost predložene direktive u odnosu na specifični cilj 2 utvrdit će se na temelju sljedećeg pokazatelja:

- dostavljanje izvješća u vremenskim razmacima propisanim Direktivom o gospodarskom razvoju intermodalnog prijevoza u Uniji.

Djelotvornost predložene direktive u odnosu na specifični cilj 3 utvrdit će se na temelju sljedećih pokazatelja:

- konkurentnost intermodalnog prijevoza u odnosu na unimodalni cestovni prijevoz i razvoj potpore koju pružaju države članice,
- *varijacije modalne raspodjele i udjela intermodalnog prijevoza.*

Djelotvornost predložene direktive u odnosu na specifični cilj 4 utvrdit će se na temelju sljedećih pokazatelja:

- razvoj kapaciteta terminala za pretovar,
- dostupnost, pristupačnost i potpunost informacija o intermodalnim terminalima.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Prijedlogom će se osigurati okvir potpore za povećanje konkurentnosti intermodalnog prijevoza u odnosu na unimodalni cestovni prijevoz kako bi se potaknula njegova primjena i time smanjili vanjski troškovi teretnog prijevoza. To uključuje:

- zajedničke i djelotvorne uvjete za postizanje sukladnosti i pravila za njezino dokazivanje,
- gospodarske i regulatorne mjere za povećanje konkurentnosti intermodalnog prijevoza,
- zahtjeve za osiguravanje transparentnosti terminala u pogledu objekata i usluga,
- pravila za tržišna izvješća i njihov sadržaj te klauzula o preispitivanju za ponovnu procjenu korisnosti okvira potpore nakon određenog vremena.

Sve navedene odredbe trebaju se početi primjenjivati 30 mjeseci nakon stupanja ove Direktive na snagu.

Ovaj zakonodavni financijski izvještaj posebno se odnosi na studiju koju treba provesti radi procjene postoji li potreba za razvojem okvira za

kategorizaciju/označivanje terminala, ovisno o ishodu studije o takvoj potrebi, te na tržišne studije kao ulazne podatke za izvješća koja treba izraditi.

- 1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

Razlozi za djelovanje na europskoj razini (*ex ante*)

Osiguravanjem usklađenih pravila za (a) djelotvorne uvjete za postizanje sukladnosti i njezino dokazivanje te (b) za vrste potpore pridonijet će se stvaranju usporedivih uvjeta za prijevoznike u cijelom EU-u, pojednostavnjenju administrativnih postupaka za industriju, države članice i Komisiju te poboljšanju funkcioniranja unutarnjeg tržišta. Zbog nedostataka Direktive o kombiniranom prijevozu ta se razina usklađenosti trenutačno ne može postići.

Očekivana dodana vrijednost Unije (*ex post*)

Prometni sektor EU-a ima istaknutu prekograničnu dimenziju i važan je za slobodno kretanje ljudi i robe na unutarnjem tržištu EU-a. Učinkovite usluge prijevoza ključne su za funkcioniranje lanaca opskrbe i rast gospodarstva EU-a. Međutim, prijevoz, za koji se očekuje da će se dalje povećavati, i dalje je jedan od najvećih izvora emisija stakleničkih plinova i stvara druge znatne vanjske troškove povezane sa zagušenjem, nesrećama i bukom.

Ova je Direktiva jasno zamišljena kao instrument za smanjenje vanjskih troškova prijevoza povećanjem konkurentnosti intermodalnog prijevoza u odnosu na unimodalni cestovni prijevoz, čime se promiče i njegovo prihvaćanje na tržištu.

- 1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

EU već dugo podupire prelazak na ekološki prihvatljivije vrste prijevoza i, po mogućnosti, upotrebu različitih vrsta prijevoza u najboljoj mogućoj kombinaciji kako bi se optimizirao prometni sustav i mreža te smanjili vanjski troškovi.

EU od 1975. ima instrument za potporu prihvatljivim aktivnostima kombiniranog prijevoza koje su podskup aktivnosti intermodalnog prijevoza. Taj je instrument 1992. zamijenjen postojećom Direktivom o kombiniranom prijevozu.

Komisija je 1998. predložila izmjenu te direktive kako bi se povećala njezina djelotvornost proširenjem prihvatljivosti na domaće cestovne aktivnosti, ograničenjem cestovne dionice na udio od 20 % ukupne aktivnosti, isključenjem otočnog prijevoza i za kombinirani prijevoz izuzećem iz zabrana vožnje vikendom. Budući da tijekom međuinstitucijskih pregovora nije postignut dogovor, Komisija je 2001. povukla prijedlog.

Komisija je 2016. provela evaluaciju u okviru programa REFIT u kojoj je zaključeno da je direktiva i dalje relevantan instrument za potporu kombiniranom prijevozu, ali da se njezina djelotvornost može znatno poboljšati s obzirom na to da su neke njezine odredbe zastarjele ili nejasne, što znatno povećava mogućnost njezina dvosmislenog tumačenja, a time i neusklađene provedbe.

Komisija je nakon toga 2017. iznijela novi prijedlog izmjene direktive s naglaskom na pojašnjenju definicije s obzirom na postojeću sudsku praksu i pritužbe bez promjene pristupa koji se temelji na fiksnim udaljenostima za različite dijelove

aktivnosti prijevoza. Predložila je i promicanje ulaganja u infrastrukturu terminala i znatno poboljšanje instrumenata fiskalne i gospodarske potpore.

Iako su sve države članice pozdravile prijedlog izmjene i poduprle cilj poboljšanja konkurentnosti kombiniranog prijevoza, usprotivile su se prijedlozima za proširenje prihvatljivosti, a posebno za proširenje područja primjene na aktivnosti u državama članicama. Slično tome, mnoge države članice protivile su se obvezi olakšavanja povećanja kapaciteta terminala, ali bi mogle pristati na obvezu promicanja ulaganja u terminale. Zbog razilaženja u stajalištima o povećanoj potpori aktivnostima kombiniranog prijevoza države članice nisu podržale usklađenu obveznu potporu, nego obvezu pružanja potpore ako je odabir instrumenta potpore prepušten njima. Ovaj je prijedlog pripremljen imajući na umu dvojbe tih država članica.

Europski parlament općenito je podržao prijedlog i predložio dodatne ambicije u pogledu gospodarske potpore, ali zatražio i određena izuzeća. Zbog nekoliko izmjena koje su uveli suzakonodavci prijedlog je izmijenjen do te mjere da bi se, da je donesen, znatno smanjile ambicije i djelotvornost prijedloga Komisije. Komisija je stoga povukla svoj prijedlog.

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

Predložena Direktiva je jedan od glavnih rezultata Komunikacije Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, u kojoj se utvrđuje vizija EU-a za prometni sustav budućnosti. U strategiji je najavljeno da Komisija planira preispitati regulatorni okvir za intermodalni prijevoz, uključujući Direktivu o kombiniranom prijevozu (u okviru vodeće inicijative 4. – ekologizacija prijevoza tereta).

Direktivom će se stvoriti sinergije s drugim prometnim politikama i dijelovima regulatornog okvira EU-a koji su usmjereni na okolišnu učinkovitost pojedinačnih vrsta prijevoza i prometni sustav ili internalizaciju vanjskih troškova. Kad je riječ o okolišnoj učinkovitosti, među njima se posebno ističu Uredba (EU) 2019/1242, COM(2021) 557 i COM(2021) 559. Mjere usmjerene na internalizaciju vanjskih troškova uključuju određivanje cijena ugljika, infrastrukturne pristojbe te poreze na energiju i vozila.

Prijedlog je u skladu s višegodišnjim financijskim okvirom. Za inicijativu su potrebna sredstva za financiranje najmanje triju studija tržišta potrebnih za ispunjavanje obveza izvješćivanja utvrđenih Direktivom, te studiju za procjenu postoji li potreba za razvojem okvira za kategorizaciju/označivanje terminala kako je predviđeno Direktivom.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Utjecaj ovog prijedloga na proračun razmatra se u ovom zakonodavnom financijskom izvještaju. Kad je riječ o rashodima, poseban utjecaj ove inicijative na proračun ograničen je na odobrena sredstva za studije navedene u točki 1.5.4. Za provedbu tih aktivnosti nije potrebno povećanje ljudskih resursa Europske komisije. U okviru trenutnog VFO-a potrebe se mogu zadovoljiti preraspodjelom u okviru proračunske linije za promet u iznosu od 0,4 milijuna EUR. U okviru trenutnog VFO-a nisu predviđeni dodatni troškovi. Kad je riječ o VFO-u nakon 2027., predlaže se da se troškovi za studije financiraju u okviru sljedećeg VFO-a, a da se pritom ne dovodi u pitanje dogovor o VFO-u i programima.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ **ograničeno trajanje**

☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG

☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

☒ **neograničeno trajanje**

provedba s početnim razdobljem od 2027. do 2037.,

nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna

☒ **Izravno upravljanje** koje provodi Komisija

☒ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije

☐ putem izvršnih agencija

☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama

☐ **Neizravno upravljanje** povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile

☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)

☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu

☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe

☐ tijelima javnog prava

☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva

☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva

☐ tijelima ili osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.

Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.

Primjedbe

Nije primjenjivo

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Komisija će biti općenito odgovorna za provedbu predložene Direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća (a) o konkurentnosti intermodalnog prijevoza u odnosu na unimodalni cestovni prijevoz prije primjene Direktive, a nakon toga (b) svakih pet godina o gospodarskom razvoju intermodalnog prijevoza u Uniji. Nakon deset godina Komisija će procijeniti je li program potpore i dalje potreban.

Zadaće koje izravno provodi GU MOVE slijedit će godišnji ciklus planiranja i praćenja kako se provodi u Komisiji i izvršnim agencijama, uključujući izvješćivanje o rezultatima u okviru godišnjeg izvješća o radu GU-a MOVE.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Komisija, konkretno GU MOVE, upravljat će provedbom predložene direktive. Financiranje će se provoditi sporazumima o javnoj nabavi. Rashodi će se izvršavati u okviru izravnog upravljanja nabavom, u cijelosti primjenjujući odredbe Financijske uredbe. Strategija kontrole postupaka nabave i dodjele bespovratnih sredstava u Glavnoj upravi za mobilnost i promet uključuje posebne *ex ante* pravne, operativne i financijske kontrole postupaka te potpisivanja ugovora i sporazuma. Osim toga, rashodi za nabavu robe i usluga podliježu *ex ante* i, prema potrebi, *ex post* financijskim kontrolama.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Očekuje se da će rizik od pogreške pri plaćanju i pri zaključenju ostati manji od 2 %.

Potencijalni rizici povezani s nabavom usluga te vrijednosti smatraju se niskima.

Ti su rizici povezani s primjenom postupaka nabave: kašnjenja, dostupnost podataka, pravovremenost informacija na tržištu, itd. Ti bi rizici bili obuhvaćeni postojećim mehanizmima Financijske uredbe i ublaženi skupom unutarnjih kontrola koje provodi GU MOVE (sustavne *ex ante* pravne i financijske kontrole prije objave poziva na podnošenje prijedloga i prije dodjele ugovora, praćenje i procjena rezultata, *ex post* revizije rashoda kako je utvrđeno u godišnjim planovima revizije).

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

S obzirom na ograničeno područje primjene i iznos financijskih sredstava EU-a koja treba dodijeliti te s obzirom na to da se korisnici sredstava EU-a smatraju niskorizičnima, ne očekuje se da će zadaće koje proizlaze iz predložene Direktive stvoriti dodatne troškove kontrole koji nadilaze postojeće troškove kontrola Glavne uprave za mobilnost i promet.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevvara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevvara.

Primjenjivale bi se Komisijine redovite mjere za sprečavanje i zaštitu, konkretno:

— osoblje Komisije provjerava plaćanja za sve zatražene usluge prije izvršavanja plaćanja, uzimajući u obzir ugovorne obveze, ekonomska načela i dobru financijsku ili upravljačku praksu. Odredbe o sprečavanju prijevvara (nadzor, zahtjevi izvješćivanja itd.) bit će uključene u sve ugovore koje Komisija sklapa s primateljima plaćanja,

— u cilju borbe protiv prijevvara, korupcije i drugih nezakonitih aktivnosti odredbe Uredbe (EU, Euratom) br. 883/2013 o istragama koje provode Europski ured za borbu protiv prijevvara (OLAF) i Ured europskog javnog tužitelja (EPPO) osnovan Uredbom Vijeća (EU) 2017/1939 primjenjuju se bez ograničenja.

Komisija usto provodi opsežnu strategiju za borbu protiv prijevvara, CAFS, koja je trenutačno u postupku revizije.

Osim toga, GU MOVE donio je revidiranu strategiju za borbu protiv prijevvara (AFS) 2020. Strategija GU-a MOVE temelji se na Komisijinoj strategiji za borbu protiv prijevvara i uključuje posebnu unutarnju procjenu rizika kako bi se utvrdila područja koja su najizloženija prijevvarama, već uspostavljene kontrole i mjere potrebne za poboljšanje kapaciteta GU-a MOVE za sprečavanje, otkrivanje i ispravljanje prijevvara.

Ugovornim odredbama koje se primjenjuju na javnu nabavu osigurava se da službe Komisije, uključujući OLAF, mogu provoditi revizije i provjere na licu mjesta na temelju standardnih odredbi koje je preporučio OLAF.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. 52	zemalja EFTA- e ⁵³	zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidata ⁵⁴	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1	02.20.04.01	Dif.	NE	NE	NE	NE

⁵² Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁵³ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁵⁴ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu su potrebna sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	1	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	---	---

GU: MOVE			Godina 2027.	UKUPNO ⁵⁵
○ Odobrena sredstva za poslovanje				
Proračunska linija 02.20.04.01	Preuzete obveze	(1a)	0,4	0,4
	Plaćanja	(2 a)	0,4	0,4
UKUPNA odobrena sredstva za GU MOVE	Preuzete obveze		0,4	0,4
	Plaćanja		0,4	0,4

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Preuzete obveze	(4)	0,4	0,4
	Plaćanja	(5)	0,4	0,4
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. višegodišnjeg financijskog okvira	Preuzete obveze		0,4	0,4
	Plaćanja		0,4	0,4

⁵⁵ Nakon 2027. trošak prijedloga procjenjuje se na 0,6 milijuna EUR u 2032. i 0,7 milijuna EUR u 2037. te s konačnim dodatnim iznosom od 0,3 milijuna EUR ukupni troškovi za proračun EU-a iznose 2 milijuna EUR, za što se predlaže financiranje iz sljedećih VFO-a, a da se pritom ne dovodi u pitanje dogovor o VFO-ima i programima.

○ UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Preuzete obveze	(4)	0,4	0,4
	Plaćanja	(5)	0,4	0,4
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)		
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Preuzete obveze	=4+6	0,4	0,4
	Plaćanja	=5+6	0,4	0,4

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

U ovaj se odjeljak unose „administrativni proračunski podaci”, koji prethodno moraju biti uneseni u [prilog zakonodavnom financijskom izvještaju](#) (Prilog 5. Odluci Komisije o internim pravilima za izvršenje dijela „Komisija” općeg proračuna Europske unije), koji se unosi u DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
GU: <.....>							
☐ Ljudski resursi							
☐ Ostali administrativni rashodi							
GLAVNA UPRAVA <....> UKUPNO	Odobrena sredstva						

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)								
---	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2027.	Godina 2032.	Godina 2037.	Godina još nije potvrđeno	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Preuzete obveze	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Plaćanja	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate ↓			Godina N		Godina N+1		Godina N+2		Godina N+3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO	
	REZULTATI																	
	Vrsta 56	Prosječni trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ne	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
SPECIFIČNI CILJ br. 1 ⁵⁷ ...																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 1																		
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za posebni cilj br. 2																		
UKUPNO																		

⁵⁶ Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁵⁷ Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.

☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁵⁸	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međuzbroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

Izvan NASLOVA 7.⁵⁹ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međuzbroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

UKUPNO								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

⁵⁸ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

⁵⁹ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.

☐ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina 2025	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
O Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
O Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) ⁶⁰							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)	0	0	0	0			
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	– u sjedištima						
	– u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO	0						

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

⁶⁰ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁶¹ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Inicijativa se financira iz proračunske linije za potporu prometnoj politici (02.20.04.01), a reprogramiranje nije potrebno.

- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije, odgovarajuće iznose te instrumente čija se upotreba predlaže.

- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.

- ☐ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁶²	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navedi tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

⁶² Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.

☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:

☐ na vlastita sredstva

☐ na ostale prihode

navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda ☐

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska linija prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁶³						
		Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
Članak								

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

--

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

⁶³ Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.