

V Bruseli 8. novembra 2023
(OR. en)

15200/23

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

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	7. novembra 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 702 final
Predmet:	Návrh – SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 702 final.

Príloha: COM(2023) 702 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 7. 11. 2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov

(Text s významom pre EHP)

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

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

V európskom právnom predpise v oblasti klímy sa stanovuje, že Európska únia musí do roku 2030 znížiť svoje emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve najmenej o 55 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990 a do roku 2050 dosiahnuť klimatickú neutralitu¹. V oznámení o Európskej zelenej dohode² sa poukázalo na potrebu znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov z dopravy o 90 % v záujme dosiahnutia klimatickej neutrality. Akčný plán nulového znečistenia³ podporuje prechod na čistejšiu dopravu s cieľom znížiť znečistenie ovzdušia a znečistenie hlukom. Okrem toho na zníženie svojej závislosti od fosílnych palív musí EÚ zlepšiť aj svoju energetickú efektívnosť, ako sa zdôrazňuje v balíku opatrení REPowerEU⁴, v ktorom sa uvádza revízia smernice o kombinovanej doprave (ďalej len „smernica o kombinovanej doprave“ alebo „smernica“)⁵ ako dôležitý nástroj v tomto smere⁶.

Transformácia na nákladnú dopravu s nízkymi emisiami a nízkou spotrebou energie si vyžaduje komplexný prístup. V oznámení Komisie s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁷ sa zdôrazňuje, že je potrebné využiť všetky politické nástroje na to, aby sa zvýšila udržateľnosť všetkých druhov dopravy, aby boli udržateľné alternatívy široko dostupné v multimodálnom dopravnom systéme a aby sa zaviedli správne stimuly na podporu prechodu. Požadujú sa v nej rozhodné opatrenia zamerané na využívanie udržateľných druhov dopravy, najmä presunom značného objemu nákladnej dopravy na železničnú, vnútrozemskú vodnú a príbrežnú námornú dopravu. Podľa míľnikov Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu by sa železničná nákladná doprava mala zdvojnásobiť a vnútrozemská vodná doprava a príbrežná námorná doprava by sa mali do roku 2050 zvýšiť o 50 %. Podobne sa aj v Európskej zelenej dohode vyzývalo na to, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, presunula na železnice a vnútrozemské vodné cesty.

Intermodálna nákladná doprava vrátane kombinovanej dopravy⁸ (ďalej obe len „intermodálna doprava“) je nevyhnutná na to, aby umožnila väčšie využívanie železničnej a vodnej nákladnej dopravy, ktoré samy osebe len veľmi zriedka poskytujú riešenia typu „od dverí k dverám“. Zároveň sú priemerné externé náklady súvisiace so železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na tonokilometer (tkm) takmer trikrát nižšie, a to na úrovni 0,013 EUR na tkm v prípade železničnej dopravy a 0,019 EUR na tkm pri vnútrozemskej vodnej doprave, v porovnaní s priemernými externými nákladmi spojenými s ťažkými nákladnými vozidlami na úrovni 0,042 EUR za tkm. Intermodálna doprava, ktorá zahŕňa prípojné cestné úseky na začiatku a/alebo konci operácie, spája lepšie environmentálne vlastnosti a energetickú efektívnosť týchto druhov dopravy iných ako cestná doprava s dostupnosťou a flexibilitou

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1 – 17).

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/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_sk.

⁵ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi.

⁶ Šetrenie energiou v EÚ [COM(2022) 240 final].

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombinovaná doprava je podskupinou intermodálnej dopravy, ktorá spĺňa definíciu v smernici o kombinovanej doprave.

cestnej dopravy. Intermodálna doprava umožňuje využívať druhy dopravy v účinnej kombinácii, najmä podporovať tie druhy dopravy, ktoré majú porovnateľne nižšiu environmentálnu stopu, čím sa optimalizuje využívanie existujúcej dopravnej siete a zdrojov a znižujú sa emisie a spotreba energie.

Intermodálna doprava je preto kľúčová pri dosahovaní ambícií Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ako aj Európskej zelenej dohody. V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa preto oznámilo, že na podporu ekologizácie prevádzky nákladnej dopravy v Európe je potrebné zásadne prehodnotiť súčasný rámec intermodálnej dopravy a zmeniť ho na efektívny nástroj.

Hoci sa výkonnosť v objemoch intermodálnej dopravy za posledných 30 rokov výrazne zvýšila, cestná doprava stále dominuje v nákladnej doprave v EÚ, pretože intermodálna doprava často v dôsledku rôznych faktorov nie je konkurencieschopná voči výlučne cestnej doprave. Po prvé, úspech intermodálnej dopravy závisí od výkonnosti (dostupnosť, spoľahlivosť, presnosť, rýchlosť) a nákladov každej časti reťazca, t. j. od služieb, ktoré ponúka železničná a vodná doprava, prekládkové terminály, ako aj cestná doprava na „poslednej míli“. Vo všetkých týchto prvkoch existujú nedostatky z hľadiska výkonnosti, ktoré treba riešiť príslušnými sektorovými právnymi predpismi a úsilím zo strany priemyslu. Po druhé, pokiaľ sa úroveň internalizácie externých nákladov medzi jednotlivými spôsobmi dopravy líši, iná ako cestná a intermodálna doprava na stredne dlhé vzdialenosti nie je cenovo konkurencieschopná voči výlučne cestnej doprave. V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa uvádza, že na poskytovanie spravodlivého a efektívneho stanovovania cien vo všetkých druhoch dopravy je potrebný komplexný súbor opatrení. Až potom by znečisťovatelia a používatelia prevzali plnú zodpovednosť za náklady, ktoré vytvárajú, čo používateľom umožní vykonávať rozhodnutia v súlade s tým, čo je pre spoločnosť najlepšie. V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa takisto očakáva, že úplná internalizácia externých nákladov v rámci EÚ bude dokončená do roku 2050, a preto je nevyhnutné, aby sa pred týmto časom prijali dodatočné opatrenia, aby sa do roku 2050 splnili uvedené environmentálne ciele.

Od roku 1975 má EÚ nástroj⁹ na podporu oprávnených operácií intermodálnej dopravy (t. j. kombinovanej dopravy) s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy v porovnaní s výhradne cestnou nákladnou dopravou, a tým dosiahnuť väčšie využívanie kombinovanej dopravy.

V roku 1992 tento nástroj nahradila smernica Rady 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (ďalej len „smernica o kombinovanej doprave“). Účelom smernice o kombinovanej doprave je doplniť ostatné modálne politiky, aby bola intermodálna doprava zahŕňajúca železničnú, vnútrozemskú vodnú a príbrežnú námornú dopravu v kombinácii s obmedzenými cestnými úsekmi konkurencieschopnejšia. Smernica o kombinovanej doprave je jediným právnym nástrojom EÚ, ktorý priamo podporuje intermodálnu dopravu, a tým podnecuje prechod od cestnej nákladnej dopravy k druhom dopravy s nižšími emisiami.

V záujme zvýšenia účinnosti smernice o kombinovanej doprave Komisia v roku 1998 predložila návrh na jej zmenu, v dôsledku toho, že sa nedosiahol žiadny výsledok v rokovaníach, ju však v roku 2001 stiahla.

⁹ Smernica Rady 75/130/EHS zo 17. februára 1975 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej cestnej/železničnej prepravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 48, 22.2.1975).

V roku 2016 Komisia vykonala hodnotenie REFIT¹⁰. Dospelo sa v ňom k záveru, že smernica o kombinovanej doprave je naďalej relevantným nástrojom na podporu kombinovanej dopravy, existuje však značný priestor na ďalšie zlepšenie jej účinnosti, keďže niektoré jej ustanovenia sú zastarané alebo nejasné. Medzi nedostatky patrí úzko vymedzená oprávnenosť, nedostatočná hospodárska podpora a používanie papierových dokumentov. Komisia následne v roku 2017 predložila nový návrh. Tento návrh bol v roku 2020 stiahnutý, keďže rokovania medzi spoluzákonodarcami viedli k výsledku, ktorým by sa znížili ambície smernice o kombinovanej doprave v čase, keď si politické ciele zohľadnené v oznámení o Európskej zelenej dohode¹¹ vyžadovali opak.

Na splnenie týchto očakávaní Komisia pripravila nový návrh na zmenu smernice o kombinovanej doprave. Cieľom iniciatívy je preorientovať podporný rámec, ktorý táto smernica vytvára, a tým zvýšiť konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy v porovnaní s diaľkovou cestnou dopravou, aby sa stimuloval prechod z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy, a tým sa znížili externé náklady.

Zmenená smernica sa vzťahuje na všetky intermodálne druhy dopravy, pokiaľ ide o národné politické rámce, podávanie správ a transparentnosť terminálov, a stanovuje sa v nej osobitný podporný rámec pre podskupinu intermodálnej dopravy, ktorý šetrí určitú úroveň externých nákladov. Keďže táto podskupina je podskupinou intermodálnej dopravy, naďalej sa nazýva kombinovaná doprava.

Pri vytváraní tohto návrhu sa zohľadnili skúsenosti získané z návrhov z rokov 1998 a 2017 a výsledky rokovaní. Konkrétne ide o tieto skúsenosti a výsledky:

- Potreba zásadne odlišného prístupu k podmienkam, za ktorých by sa podpora mohla poskytovať. Podmienky v súčasnej smernici o kombinovanej doprave sú vymedzené z hľadiska dĺžky rôznych cestných a iných ako cestných úsekov a vzdialeností od vhodných terminálov, pri ktorých sa nie vždy zohľadňujú skutočné geografické podmienky a ktoré vedú k ťažkostiam pri vykonávaní. Ešte dôležitejšie je, že tieto kritériá neodrážajú environmentálne vlastnosti skutočnej prevádzky, čo vedie k tomu, že podpora nie je zameraná na operácie, ktoré zabezpečujú úsporu externých nákladov.
- Ustanovenia týkajúce sa investícií na dosiahnutie dostatočnej kapacity terminálov, hoci sú potrebné, nezapadajú dobre do rozsahu pôsobnosti smernice a mnohé členské štáty s nimi nesúhlasili. Preto sa nimi teraz zaoberá návrh Komisie na revíziu nariadenia o TEN-T¹².
- Využívanie digitálnych riešení na kontrolu súladu a presadzovanie, ktoré môžu takisto uľahčiť prístup k údajom o fungovaní trhu a o zlepšení účinnosti opatrení hospodárskej podpory.
- Rozdielne situácie v členských štátoch, ktoré si vyžadujú rôzne prístupy k podporným opatreniam.

Na dosiahnutie svojich cieľov bola táto iniciatíva štruktúrovaná do štyroch oblastí:

- Podmienky podpory a preukázanie súladu
Podmienky, za ktorých intermodálne operácie patria do rozsahu podpory, ktorú poskytuje táto smernica, sú zjednodušené v záujme pokrytia väčšieho podielu intermodálnej dopravy, odstránenia nejednoznačností a možností nesprávneho

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

výkladu a nerovnakého zaobchádzania a vytvorenia jasného základu pre rozhodnutia o súlade. Patria sem podmienky týkajúce sa geografického rozsahu, nákladových jednotiek a ich identifikačného režimu, zaobchádzania s prázdnyimi kontajnermi, minimálnych úspor externých nákladov, ktoré sa majú dosiahnuť, potreby pravidiel výpočtu úspor externých nákladov a obsahu a pravidiel preukazovania súladu.

– Podporné rámce

Zmyslom celej smernice je vytvoriť podporný rámec pre intermodálnu dopravu vrátane vhodných regulačných a/alebo hospodárskych opatrení. Podľa hodnotenia REFIT však podporný rámec stanovený smernicou na zvýšenie relatívnej konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy nemal dostatočný vplyv. V skutočnosti sa v 70 zo 100 odpovedí na otvorenú verejnú konzultáciu potvrdilo, že ide o problém¹³. Aj v nedávnej osobitnej správe Európskeho dvora audítorov o intermodálnej doprave sa dospelo k záveru, že podpora intermodálnej dopravy nebola dostatočne účinná, keďže v EÚ stále neexistujú rovnaké podmienky pre intermodálnu nákladnú dopravu¹⁴. Novými pravidlami sa okrem existujúcej podpory zavádza aj toto:

1. nová celoeurópska regulačná výnimka z vnútroštátnych zákazov jazdy;
2. povinnosť členských štátov analyzovať svoje existujúce opatrenia a rozšíriť alebo vytvoriť nové národné politické rámce – vrátane vhodných opatrení regulačnej a/alebo hospodárskej povahy – na podporu využívania intermodálnej dopravy;
3. cieľ celkového zníženia nákladov na kombinovanú dopravu v každom členskom štáte o 10 %, uľahčenie technologických modernizácií súvisiacich s intermodálnou dopravou a vytvorenie nových prepojení medzi predtým neprepojenými terminálmi.

– Transparentnosť fungovania trhu

Ako sa uvádza v hodnotení REFIT, existuje nedostatočná transparentnosť, pokiaľ ide o existujúcu vnútroštátnu politiku a situáciu na trhu, ktorá by umožnila posúdiť, či je podpora prispôbená skutočnej situácii. Osemnásť zo 49 respondentov prieskumu¹⁵ súhlasilo alebo rozhodne súhlasilo s tým, že na určenie primeranej úrovne podpory chýba empirický základ. Podávanie správ Komisiou zostáva, no s aktualizovanými údajmi a obdobiami podávania správ, doplnené o povinnosť členských štátov zabezpečiť transparentnosť svojich národných rámcov v oblasti intermodálnej politiky, ktoré vykonávajú na podporu kombinovanej dopravy. Odkazy na všetky národné politické rámce a vnútroštátne opatrenia budú zverejnené v centrálnej bráne, ktorú spravuje Komisia. Ďalej je zahrnutá doložka o preskúmaní na prehodnotenie tohto podporného rámca EÚ.

– Požiadavky na transparentnosť terminálov

Návrhom sa zavádzajú spoločné požiadavky na transparentnosť pre terminály, ktorými sa zabezpečuje, aby všetky terminály zverejňovali údaje o terminálových zariadeniach a službách. Okrem toho návrh poskytuje možnosť vytvoriť rámec kategórií terminálov pre dostupné služby a zariadenia, a to na základe úrovni služieb.

¹³ Išlo o odpovede 11 verejných orgánov (CZ, dva verejné orgány z BE, AT, tri verejné orgány z FR, NO, IT, DE, SE), 49 zainteresovaných strán z odvetvia, štyroch občanov a šesť odpovedí v kategórii „iné“.

¹⁴ Európsky dvor audítorov (2023), už citované.

¹⁵ 14 z 31 respondentov z odvetvia a 4/8 orgánov.

Tieto opatrenia dopĺňajú navrhovanú revíziu nariadenia o TEN-T, ktorá sa zaoberá kapacitou a kvalitou terminálov v sieti TEN-T.

- **Súlady s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Iniciatívu je potrebné vnímať v kontexte európskeho právneho predpisu v oblasti klímy¹⁶ a oznámenia o Európskej zelenej dohode¹⁷, v ktorých sa stanovujú ciele zníženia emisií skleníkových plynov. Okrem toho ju treba vnímať v kontexte balíka opatrení REPowerEU¹⁸, ktorý je zameraný na zlepšenie energetickej efektívnosti EÚ a v ktorom sa uvádza revízia smernice o kombinovanej doprave ako dôležitého nástroja v tomto smere¹⁹, a akčného plánu nulového znečistenia²⁰, ktorým sa podporuje prechod na čistejšiu dopravu s cieľom znížiť znečistenie ovzdušia a znečistenie hlukom. V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa takisto požadujú rozhodné opatrenia s cieľom presunúť nákladnú dopravu na udržateľnejšie spôsoby dopravy.

Treba poznamenať, že osobitné politické dôvody relevantné pre kombinovanú dopravu existovali už v minulosti. V roku 1992 Komisia zverejnila Bielu knihu o doprave a sprievodný balík právnych predpisov, ktoré viedli k dnešnej smernici o kombinovanej doprave a v rámci ktorých sa plne liberalizuje trh kombinovanej dopravy v EÚ a poskytuje súčasný podporný rámec. V roku 1997 Komisia zverejnila osobitnú stratégiu intermodálnej dopravy v Európe²¹. V Bielej knihe o doprave z roku 2011²² sa stanovil konkrétny cieľ presunúť 30 % diaľkovej cestnej nákladnej dopravy (nad 300 km) na železničnú alebo vodnú dopravu do roku 2030 a viac ako 50 % do roku 2050.

- **Súlady s ostatnými politikami Únie**

Návrh dopĺňa ďalšie dopravné politiky, ktoré a) sa zameriavajú na environmentálne vlastnosti jednotlivých druhov dopravy; b) internalizujú externé náklady uplatňovaním zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ a c) poskytujú transparentnosť o dostupných službách a pravidlách platných pre tento sektor alebo jeho časti.

Zvýšenie udržateľnosti jednotlivých druhov dopravy, pokiaľ ide o ich energetickú efektívnosť a využívanie udržateľných palív, a tým znižovanie externých nákladov súvisiacich s dopravou, sa riešilo v rámci celého radu politických nástrojov, ako sú napríklad emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá²³, smernica o energii z obnoviteľných zdrojov v prepracovanom znení (RED II)²⁴ a nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá.

Podobne sa na internalizáciu externých nákladov s cieľom umožniť spoločnosti vykonávať správne rozhodnutia zameriava už celý rad opatrení. Patrí sem stanovovanie cien uhlíka, poplatky za infraštruktúru a dane z energie a vozidiel, ktoré sa postupne upravujú a zavádzajú. Nakoniec sa musia spojiť do vzájomne kompatibilnej, komplementárnej a koherentnej

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1 – 17).

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_sk.

¹⁹ Šetrenie energiou v EÚ [COM(2022) 240 final].

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ KOM(97) 243 v konečnom znení.

²² KOM(2011) 144 v konečnom znení.

²³ Nariadenie (EÚ) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

politiky, no podľa Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu to môže trvať až do roku 2050²⁵.

Zatiaľ čo v právnych predpisoch špecifických pre jednotlivé druhy dopravy existujú rôzne povinnosti týkajúce sa transparentnosti a podávania správ, do značnej miery v nich chýba podávanie správ o rôznych druhoch dopravy alebo výmena informácií (relevantné pre intermodálnu dopravu). Pridaná hodnota a atraktivnosť intermodálnej dopravy závisí okrem toho od výkonnosti jednotlivých druhov dopravy a dostupnej kapacity infraštruktúry. Preto sa táto iniciatíva vyvíja v úzkej koordinácii s inými právnymi predpismi a legislatívnymi návrhmi v oblasti dopravy vrátane tých, ktoré patria do balíka opatrení v oblasti dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu, ktorého súčasťou je táto iniciatíva.

Má takisto silné prepojenie s ostatnými časťami tohto balíka, najmä s iniciatívou na zvýšenie podielu železničnej dopravy v medzinárodnej doprave²⁶ a s revíziou smernice o hmotnostiach a rozmeroch²⁷ v cestnej doprave, ktoré sú dôležité na odstránenie prekážok intermodálnej dopravy špecifických pre jednotlivé druhy dopravy.

Nový spoločný rámec EÚ pre započítavanie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike (ďalej len „rámec CEEU“) a vykonávanie nariadenia o elektronických údajoch o nákladnej doprave (ďalej len „nariadenie eFTI“)²⁸ navyše prispievajú k technickému rámcu pre vykonávanie revidovanej smernice o kombinovanej doprave.

Revízia je takisto v súlade s nedávno prijatým oznámením o Naiades²⁹, v ktorom sa požaduje väčšia integrácia vnútrozemských vodných ciest do moderného, transeurópskeho intermodálneho dopravného systému.

Predpokladom využívania intermodálnej a multimodálnej dopravy je navyše dostupnosť vhodnej infraštruktúry s dostatočnou kapacitou. Z nedávnej štúdie o technológiách prekládky³⁰ vyplynulo, že sieť TEN-T pre intermodálnu dopravu má nedostatky a že existujúca prekládková kapacita je pre železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu nedostatočná. Otázka kapacity terminálov sa riešila v návrhu Komisie na revíziu nariadenia o TEN-T³¹, ktorý po prvýkrát zahŕňa povinnosť členských štátov zabezpečiť dostatočnú kapacitu multimodálnych terminálov nákladnej dopravy na základe osobitnej analýzy a akčného plánu. Možno očakávať, že tieto opatrenia prinesú v nasledujúcom desaťročí lepšiu kapacitu infraštruktúry pre intermodálnu dopravu.

Povinnosti stanovené v tejto smernici nemajú vplyv na uplatňovanie príslušných pravidiel štátnej pomoci. V tejto smernici budú vymedzené kritériá pre kategóriu operácií s najvyšším potenciálom znižovania externých nákladov v doprave a stanovia sa politické ciele na

²⁵ V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa stanovuje míľnik pre všetky externé náklady súvisiace s dopravou v rámci EÚ, ktoré majú pokryť používatelia dopravy najneskôr do roku 2050.

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_sk.

²⁷ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59 – 75). Umožňuje použitie ťažších a dlhších cestných vozidiel v intermodálnej doprave vrátane cestných úsekov kombinovanej dopravy.

²⁸ Nariadenie (EÚ) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ *Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs* (Porovnávacia analýza technológií prekládky pre intermodálnu dopravu a ich nákladov), 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.

podporu tejto podskupiny operácií. Členské štáty môžu okrem iného zvážiť zavedenie opatrení štátnej pomoci na dosiahnutie cieľov politiky uvedených v zmenenej smernici o kombinovanej doprave. Samotné zahrnutie opatrení do národných politických rámcov, ktoré sú uzákonené na základe tejto smernice, ich neoslobodzuje od posudzovania zlučiteľnosti, ktoré patrí do výlučnej právomoci Komisie.

Tento návrh je zároveň v súlade s konečnými návrhmi Konferencie o budúcnosti Európy, najmä s návrhom 3 o zmene klímy, energetike a doprave, v ktorom sa požaduje riešiť zmenu klímy a rešpektovať globálne ciele v oblasti klímy.

Napokon treba poznamenať, že niektoré zainteresované strany uvádzajú prepojenie medzi smernicou o kombinovanej doprave a cestnou kaboťážou. Naďalej je relevantné a dôležité, aby sa s medzinárodnou kombinovanou dopravou a medzinárodnou cestnou dopravou zaoberalo rovnako, pokiaľ ide o využívanie dopravcov, ktorí nemajú sídlo na území členského štátu, ako sa stanovuje v článku 4 smernice o kombinovanej doprave. V revízii nariadenia (ES) č. 1072/2009 v roku 2020³² spoluzákodarcovia poskytlí výnimku z článku 4 smernice o kombinovanej doprave (ale iba v prípade jeho zneužívania), pričom opätovne potvrdili, že článok 4 je užitočný a zostáva v platnosti³³.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

V hlave VI (články 90 – 100) Zmluvy o fungovaní EÚ (ďalej len „ZFEÚ“) sa stanovuje výsada EÚ prijímať ustanovenia pre spoločnú dopravnú politiku. V článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že EÚ má právomoc v oblasti dopravy stanoviť opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy, zatiaľ čo v článku 91 ods. 1 písm. d) ZFEÚ sa poskytuje rovnaká právomoc, pokiaľ ide o „ďalšie potrebné ustanovenia“.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Rozmer problému na úrovni EÚ

Podľa zásady subsidiarity môže EÚ v oblastiach, ktoré nepatria do jej výlučnej právomoci, konať len v takom rozsahu a vtedy, ak ciele navrhovaného opatrenia nemôžu dostatočne dosiahnuť členské štáty. Externé náklady súvisiace s dopravou, najmä tie, ktoré súvisia so zmenami klímy, predstavujú cezhraničné problémy, ktoré nemožno vyriešiť len opatreniami na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni. Naliehavá potreba znížiť emisie skleníkových plynov produkované nákladnou dopravou platí rovnako pre cezhraničnú, ako aj pre vnútroštátnu dopravu. Zistený problém preto treba riešiť na úrovni EÚ, pretože má cezhraničný rozmer.

Pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ

Cieľom iniciatívy je podporiť využívanie intermodálnej dopravy, z ktorej 81 % prebieha medzi členskými štátmi, v celej EÚ prostredníctvom podporných opatrení založených na spoločných podmienkach oprávnenosti. Z hľadiska politiky a vnútorného trhu je dôležité zabezpečiť, aby sa poskytované prínosy uplatňovali porovnateľným spôsobom v celej EÚ. Vzhľadom na obmedzenú povahu súčasnej smernice o kombinovanej doprave niektoré členské štáty navrhli diferencovanú podporu pre operácie intermodálnej dopravy vo forme

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 17 – 32).

³³ Niektoré členské štáty podali žaloby o neplatnosť tohto ustanovenia na Súdny dvor (C-542/20, Litva/Parlament a Rada; C-545/20, Bulharsko/Parlament a Rada; C-547/20, Rumunsko/Parlament a Rada a C-554/20, Poľsko/Parlament a Rada).

neharmonizovanej regulačnej podpory, ako aj v rámci pravidiel štátnej pomoci. V určitých prípadoch nemuseli byť informácie o dostupnosti týchto podporných opatrení rovnako dostupné pre všetkých prevádzkovateľov, najmä v prípade cezhraničných činností. Niektorí prevádzkovatelia mohli získať konkurenčnú výhodu s vplyvmi presahujúcimi ich štátnu hranicu. Opatrenia EÚ majú za cieľ pomôcť vytvoriť porovnateľné zaobchádzanie s prevádzkovateľmi v celej EÚ, zjednodušiť administratívne postupy pre priemysel, členské štáty a Komisiu a zlepšiť fungovanie vnútorného trhu. Tento cieľ nemožno dosiahnuť len prijatím právnych predpisov na úrovni členských štátov.

- **Proporcionalita**

Rozhodnutia týkajúce sa príslušných politických opatrení a možností politiky tvoriacich štruktúru tejto iniciatívy sa robili s náležitým ohľadom na zásadu proporcionality, výsledkom čoho je čo najvyváženejší prístup. Hoci sa návrhom ukladá členským štátom povinnosť poskytovať podporu určitým typom operácií intermodálnej dopravy, z posúdenia vplyvu vyplynulo, že na dosiahnutie cieľa nebude možnosť politiky zahŕňajúca iba dobrovoľnú podporu členských štátov dostatočná. Zvolená možnosť politiky zabezpečuje dostatočný presun na iné druhy dopravy za primerané náklady.

- **Výber nástroja**

Výber nástroja, zmena existujúcej smernice, umožňuje uspokojivé dosiahnutie cieľa týkajúceho sa zlepšenia konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy pri súčasnom zabezpečení dodržiavania zásad subsidiarity. Na zabezpečenie podpory budú mať členské štáty voľnosť pri vytváraní svojich príslušných politických rámcov s najrelevantnejšími podpornými opatreniami.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Hodnotenie smernice o kombinovanej doprave³⁴ sa uskutočnilo v rokoch 2014 – 2016 a dospelo sa v ňom k záveru, že smernica je naďalej relevantným nástrojom na podporu nákladnej dopravy kombinujúcej rôzne druhy dopravy. Odhaduje sa, že prechod od výlučne cestnej dopravy k intermodálnej doprave priniesol v roku 2011 ročnú úsporu externých nákladov až 2,1 miliardy EUR. Aj keď nie všetky tieto úspory možno pripísať smernici o kombinovanej doprave, zistilo sa, že bez opatrenia EÚ by služby cezhraničnej kombinovanej dopravy pravdepodobne čelili prekážkam v dôsledku rôznych právnych systémov, čím by sa služby kombinovanej dopravy stali menej atraktívne a možno aj nerealizovateľné.

Viaceré ustanovenia smernice o kombinovanej doprave, napr. požiadavka používať papierové dokumenty, sú zastarané, pretože zohľadňujú situáciu na trhu v roku 1992. Nevýhodou ostatných ustanovení smernice je odlišná transpozícia a vykonávanie na úrovni členských štátov, čo spôsobuje každodenné praktické problémy odvetviu, a preto takéto ustanovenia nie sú úplne účinné. Okrem toho sú opatrenia hospodárskej podpory veľmi obmedzené, a preto nemajú významný vplyv na konkurencieschopnosť intermodálnych operácií. Vo verejnej konzultácii odvetvie aj orgány verejnej správy uviedli, že na dosiahnutie cieľov politiky sú politické opatrenia primerané.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia aktívne komunikovala so zainteresovanými stranami a počas celého procesu posúdenia vplyvu vykonávala komplexné konzultácie.

Konzultačné činnosti sa uskutočnili v rokoch 2021 a 2022, teda od zverejnenia úvodného posúdenia vplyvu v auguste 2021 až po cieľnú konzultáciu, ktorá sa skončila v auguste 2022.

Ciele konzultačných činností boli takéto:

- zhromažďovať informácie a názory zainteresovaných strán na kľúčové problémy a súvisiace faktory, vymedzenie príslušných cieľov politiky spojených s týmito problémami a identifikácia, vymedzenie a preverovanie politických opatrení, ktoré by sa mohli zohľadniť pri posúdení vplyvu,
- zhromažďovať informácie a názory na pravdepodobné vplyvy politických opatrení a možností.

V rámci počiatočného mechanizmu spätnej väzby mali zainteresované strany možnosť poskytnúť spätnú väzbu k úvodnému posúdeniu vplyvu v čase od 19. augusta do 16. septembra 2021. Celkovo bolo doručených 62 individuálnych odpovedí.

Následne bola otvorená verejná konzultácia prístupná na webovom sídle portálu „Vyjadrite svoj názor“ od 7. marca do 30. mája 2022. Celkovo bolo doručených 101 odpovedí od rôznych zainteresovaných strán. Niektoré zainteresované strany poskytli k svojim odpovediam v rámci konzultácie aj stanoviská.

Napokon sa uskutočnili tieto cieľené konzultačné činnosti:

- Cieľený online prieskum zameraný na overenie vymedzenia problému a cieľov možností politiky, na získanie vstupov na účely podrobnejšieho vymedzenia politických opatrení/možností politiky a na poskytnutie údajov potrebných na podporu posúdenia vplyvu opatrení a očakávaných nákladov. Prieskum prebiehal od 16. mája do 24. júna 2022 a doručených bolo 59 odpovedí.
- V období od mája do augusta 2022 sa uskutočnili cieľené rozhovory s 29 zainteresovanými stranami (vrátane troch prieskumných rozhovorov uskutočnených vo februári 2022).
- Jedno stretnutie odborníkov zainteresovaných strán s odvetvím sa konalo 25. októbra 2022. Zúčastnilo sa 60 účastníkov zastupujúcich 55 organizácií.

V rámci konzultácií so zainteresovanými stranami sa odhalila veľká miera zhody medzi zainteresovanými stranami v tom, že problémy a ciele iniciatívy sú relevantné pre rozvoj intermodálnej dopravy.

Konzultácia týkajúca sa úvodného posúdenia vplyvu a otvorená verejná konzultácia boli zamerané na problém na vyššej úrovni, po ktorých sa pri prieskume a rozhovoroch zaujal podrobnejší a systematickejší prístup k špecifikácii problému a súvisiaceho cieľa revízie smernice o kombinovanej doprave. Spoločnou témou v spätnej väzbe k úvodnému posúdeniu vplyvu bola nedostatočná jasnosť vymedzenia v súčasnej smernici o kombinovanej doprave, zatiaľ čo iní navrhli, aby bola smernica o kombinovanej doprave okrem cestnej a železničnej dopravy zameraná viac na vnútrozemskú vodnú dopravu a príbrežnú námornú dopravu.

Pokiaľ ide o vymedzenie problému, z konzultácie vyplynulo, že medzi všetkými zainteresovanými stranami existuje pomerne široký konsenzus v tom, že bez poskytnutia akejkoľvek podpory bola intermodálna doprava konkurencieschopná voči výlučne cestnej doprave v EÚ len v niektorých situáciách (63 z 95, čo predstavuje 66 %). Prevádzkovatelia

terminálov boli ešte pesimistickejší, pričom traja z piatich sa domnievali, že intermodálna doprava nikdy alebo takmer nikdy nebude konkurencieschopná voči výlučne cestnej doprave, pokiaľ sa jej nebude poskytovať podpora. Prevažná väčšina skupín zainteresovaných strán v odvetví sa zhodla na tom, že nedostatočná cenová konkurencieschopnosť bola prekážkou rozvoja intermodálnej dopravy, s výnimkou organizátorov nákladnej dopravy (napr. logistických operátorov, zasielateľov pôsobiacich prevažne v cestnej doprave), ktorí boli vo všeobecnosti v tomto smere skeptickejší.

Respondenti identifikovali šesť faktorov, ktoré majú vplyv na konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy v porovnaní s výlučne cestnou dopravou: najvýraznejšie boli náklady na prekládku (87 z 94; čo predstavuje 93 %) a nedostatok vhodných terminálov v okolí (85 z 95; čo predstavuje 89 %). V prípade oboch uvedených faktorov aspoň 75 % respondentov z každého typu zainteresovaných strán a podkategórie odvetvia súhlasilo s tým, že ide o relevantné faktory. Až 80 % respondentov považovalo za relevantné ďalšie štyri faktory, t. j. cestná doprava je lacnejšia ako intermodálna doprava pri operáciách typu „od dverí k dverám“ (78 z 94; čo predstavuje 83 %); zvyk používať len cestnú dopravu (78 z 94; čo predstavuje 83 %); nedostatok vhodnej ponuky služieb v termináloch v okolí (76 z 95; čo predstavuje 80 %); a meškanie/dlhší čas tranzitu v porovnaní s výlučne cestnou dopravou (73 z 92; čo predstavuje 79 %). V prípade každého z týchto faktorov sa aspoň polovica respondentov z každého typu zainteresovaných strán a podkategórie odvetvia domnievala, že tieto faktory sú relevantné, zatiaľ čo medzi organizátormi dopravy len traja zo siedmich zastávali názor, že cestná doprava lacnejšia ako intermodálna/multimodálna doprava pri operáciách typu „od dverí k dverám“ je relevantným faktorom.

Osemdesiat zo 100 respondentov (80 %) naznačilo, že existujú rozdiely v konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy v jednotlivých členských štátoch, pričom spoločnými dôvodmi sú rozdiely v infraštruktúre a dostupných službách, ako aj rozdiely v poskytovanej podpore.

Čo sa týka príčin problémov, 26 zo 49 respondentov v prieskume zainteresovaných strán súhlasilo alebo jednoznačne súhlasilo s tým, že súčasné kritériá oprávnenosti sú príliš úzke, keďže sa vzťahujú len na operácie medzi členskými štátmi, nákladové jednotky musia mať minimálnu veľkosť, aby boli oprávnené, a na rôzne kombinácie druhov dopravy platia rôzne podmienky oprávnenosti. Okrem toho sa 24 zo 49 respondentov prieskumu domnievalo, že súčasné kritériá oprávnenosti nie sú úplne relevantné pre podporu zavádzania intermodálnej dopravy a znižovania externalít. Dvadsaťpäť zo 49 respondentov prieskumu a 15 z 29 zástupcov odpovedajúcich na otázky sa domnievalo, že súčasné vymedzenie pojmu oprávnenosť umožňuje rôzne interpretácie.

Osemnásť zo 49 respondentov prieskumu súhlasilo alebo jednoznačne súhlasilo s tým, že na určenie primeranej úrovne podpory chýba empirický základ, keďže v rámci hodnotenia REFIT sa už dospelo k záveru, že smernica o kombinovanej doprave nemá účinný rámec prehľadu trhu, ktorý by umožnil prispôsobiť podporné opatrenia skutočnej situácii na úrovni EÚ alebo členských štátov. Dvadsať zo 49 respondentov prieskumu podporilo cieľ týkajúci sa zlepšenia údajov, analýzy a podávania správ o stave intermodálnej dopravy.

Podľa hodnotenia REFIT sú podporné opatrenia na zvýšenie relatívnej konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy stanovené v smernici o kombinovanej doprave veľmi obmedzené. Pri 70 zo 100 odpovedí na otvorenú verejnú konzultáciu sa zaznamenal súhlas s tým, že ide o problém, a 19 zo 49 respondentov v prieskume zainteresovaných strán súhlasilo alebo rozhodne súhlasilo s tým, že problémom sú nízke, neúčinné a neefektívne podporné opatrenia.

V Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa identifikuje potreba zlepšiť výmenu multimodálnych údajov a inteligentné riadenie dopravy s cieľom zjednodušiť zložité

regulačné, administratívne a obchodné opatrenia. Prevádzkovatelia používajú rôzne systémy so širokou škálou rozhraní, požiadavky na súbory údajov a sémantiku. Trinásť zo 49 respondentov v prieskume zainteresovaných strán súhlasilo s tým, že interoperabilita neexistuje a že fragmentácia rôznych systémov na výmenu údajov predstavuje dôležitý obmedzujúci problém. Pokiaľ ide o prevádzkovú neefektívnosť v termináloch, 37 zo 100 respondentov v rámci otvorenej verejnej konzultácie považovalo nízku kvalitu služieb v termináloch za faktor, ktorý oslabuje konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Externý dodávateľ uskutočnil štúdiu ako podklad pre posúdenie vplyvu, o ktoré sa návrh opiera (december 2021 – jún 2023). Táto štúdia poskytla cenné informácie, predovšetkým pokiaľ ide o navrhnutie možností politiky, posúdenie očakávaných vplyvov a zhromaždenie názorov priamo dotknutých zainteresovaných strán.

- **Posúdenie vplyvu**

Politické opatrenia zahrnuté v tomto návrhu sú založené na výsledkoch posúdenia vplyvu. Správa o posúdení vplyvu [SWD(2023) 351] pôvodne získala záporné stanovisko výboru pre kontrolu regulácie [SEC(2023) 373]. Následne bola opätovne predložená výboru a získala kladné stanovisko s výhradami. Odporúčania, ktoré vydal výbor, boli zohľadnené a príloha 1 k správe o posúdení vplyvu obsahuje zhrnutie, ako sa k nim dospelo.

V posúdení vplyvu sa zvažovalo päť možností politiky na dosiahnutie stanovených cieľov. V rámci týchto piatich možností sa riešia tieto problémy:

- zahrnutie širšieho rozsahu operácií za podmienok účinného dodržiavania predpisov,
- zvýšenie konkurencieschopnosti prostredníctvom podporného rámca,
- transparentnosť, spolupráca a zjednodušenie v súvislosti so vstupom na trh,
- zlepšenie podávania správ a informácií o fungovaní trhu.

Možnosť politiky A je možnosťou s najjemnejším zásahom na úrovni EÚ. Vztahuje sa na všetky intermodálne druhy dopravy v rámci EÚ. Oprávnenosť by sa zakladala na širšom súbore externalít, ktoré by si vyžadovali úsporu aspoň 40 % externých nákladov, pričom pri metodike by sa vychádzalo z jednotkových hodnôt z príručky o externých nákladoch súvisiacich s dopravou³⁵. Usmernenie pre výpočty by sa stanovilo vo vykonávacom akte³⁶. Údaje, ktoré sa majú poskytnúť na preukázanie oprávnenosti, by sa preskúmali a prepojili s platformami eFTI³⁷. Súčasnú povinnosť Komisie podávať každé dva roky správy by nahradila výzva členským štátom, aby vykonávali pravidelnú analýzu a strategické plánovanie pre udržateľné spôsoby dopravy s cieľom zvoliť vhodnú podporu. Hoci možnosť politiky A nezaväzuje členské štáty poskytovať podporu, poskytuje súbor nástrojov s vopred vymedzenými nástrojmi podpory, z ktorých si je možné vybrať. V záujme transparentnosti a spolupráce terminálov by sa prostredníctvom vykonávacieho aktu zaviedli spoločné pravidlá transparentnosti pre terminály.

Možnosť politiky B je možnosťou, v ktorej sa spájajú povinnosti na úrovni EÚ s flexibilitou s cieľom zohľadniť špecifické vnútroštátne situácie. Zaväzuje členské štáty, aby podporovali

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Na zabezpečenie dostatočne presného porovnania operácií by bolo potrebné pokračovať v pravidelnej aktualizácii príručky s prihliadnutím na najnovšie vedecké poznatky. Okrem toho treba zabezpečiť konzistentnosť a komplementárnosť s pripravovaným spoločným rámcom pre započítavanie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike.

³⁷ Platformy pre elektronickú výmenu údajov medzi podnikmi a orgánmi zriadené podľa nariadenia (EÚ) 2020/1056.

intermodálnu dopravu, dáva im však slobodu vybrať si spomedzi rôznych nástrojov podpory uvedených v súbore nástrojov na riešenie problémov vo vnútroštátnych systémoch dopravy. Táto možnosť politiky je rozdelená na tri čiastkové možnosti s odlišným rozsahom a podmienkami oprávnenosti. Možnosť politiky B1 a možnosť politiky B2a sa vzťahujú na všetky intermodálne operácie v rámci EÚ, zatiaľ čo možnosť politiky B2b sa vzťahuje len na cezhraničné operácie v rámci EÚ. V možnosti politiky B1 sa oprávnenosť zakladá na úsporách skleníkových plynov s prahovou hodnotou 25 % vypočítanou pomocou metodiky spoločného rámca EÚ pre započítavanie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike (návrh iniciatívy CountEmissions EU). Pri možnostiach politiky B2a a B2b je oprávnenosť založená na širšom súbore externalít s požadovanou prahovou hodnotou úspor 40 % ako pri možnosti A. Vo všetkých čiastkových možnostiach politiky B by sa údaje, ktoré sa majú poskytnúť na preukázanie oprávnenosti, preskúmali a prepojili s platformami eFTI. Pokiaľ ide o analýzu trhu a podávanie správ, všetky čiastkové možnosti politiky B by sa opierali o súčasnú povinnosť Komisie vypracúvať správy každých päť rokov s pomocou členských štátov a pomocou špecializovaných štúdií analýzy trhu. Vo všetkých čiastkových možnostiach politiky B by sa od členských štátov vyžadovalo, aby dosiahli celkové zníženie nákladov, ako aj zvýšenie technologických inovácií, pričom by si mohli vybrať zo súboru nástrojov na prispôsobenie svojej podpory vnútroštátnym podmienkam v rámci daných limitov. Okrem toho sa členské štáty vyzývajú, aby uľahčili spustenie nových intermodálnych trás. Všetky čiastkové možnosti politiky B by zahŕňali regulačný prínos, ktorým by sa cestné úseky oprávnených operácií oslobodili od vnútroštátnych zákazov jazdy. Pre transparentnosť a spoluprácu terminálov sú opatrenia rovnaké ako v možnosti politiky A.

Možnosťou politiky C sa zavádza najsilnejší zásah na úrovni EÚ. Vzťahuje sa na všetky operácie v rámci EÚ. Oprávnenosť je rovnaká ako v prípade možnosti politiky A a čiastkových možností v rámci možnosti politiky B2 na základe širšieho súboru externalít s prahovou hodnotou 40 %. Podobne ako pri iných možnostiach by sa údaje, ktoré sa majú poskytnúť na preukázanie oprávnenosti, preskúmali a prepojili s platformami eFTI. Povinnosť Komisie podávať správy každé dva roky by sa nahradila povinnosťou členských štátov vykonávať pravidelnú analýzu a strategické plánovanie, ktoré by zahŕňalo celý systém dopravy a zahŕňalo intermodálnu analýzu. Pokiaľ ide o nástroje podpory, v rámci tejto možnosti politiky sa členským štátom stanovuje povinnosť, aby poskytovali harmonizovanú podporu na zníženie nákladov (časti) oprávnených operácií, ktoré sa uskutočňujú na ich území, na úroveň, ktorá stimuluje využívanie intermodálnej dopravy. Táto úroveň podpory sa odhaduje na 10 % celkových nákladov na operáciu typu „od dverí k dverám“ pre odosielateľa. Táto možnosť politiky by takisto zahŕňala harmonizovaný regulačný prínos, ktorým by sa cestné úseky oprávnených operácií oslobodili od vnútroštátnych zákazov jazdy. Možnosť politiky C by si ďalej vyžadovala vytvorenie vymedzeného súboru údajov a zavazovala by používať spoločné súbory údajov a protokoly výmeny údajov. Opatrenia na transparentnosť terminálov sú rovnaké ako v možnostiach politiky A a B.

Na základe posúdenia sa uprednostňuje možnosť politiky B2a. Táto možnosť dosahuje cieľ tým, že zabezpečuje najvyšší prechod na iný druh dopravy a úspory externých nákladov s dobrým pomerom nákladov a prínosov a zároveň zabezpečuje súdržnosť a dodržiavanie zásad proporcionality a subsidiarity.

Očakáva sa, že uprednostňovaná možnosť prinesie značné opakované úspory administratívnych nákladov pre podniky pôsobiace v intermodálnom sektore. Opakované úspory nákladov pre prevádzkovateľov pôsobiacich v intermodálnej doprave v dôsledku využívania elektronických dát a platforiem eFTI sa odhadujú na 430 miliónov EUR ročne. Terminálom by zároveň vznikli administratívne náklady na aktualizáciu informácií, ktoré sa musia zverejniť na ich webovom sídle. Opakované ročné priemerné náklady na všetky

terminály v rokoch 2025 – 2035 sa odhadujú približne na 6 100 EUR. Úspory administratívnych nákladov vo veľkej miere prevažujú nad zanedbateľnými nákladmi a čisté úspory administratívnych nákladov pre podniky sa odhadujú na 430 miliónov EUR ročne.

Aby sa zabezpečilo lepšie uplatňovanie zásady subsidiarity, okrem výsledku posúdenia vplyvu sa členským štátom ponecháva úplná flexibilita pri výbere druhu opatrení, ktoré zavedú, pričom ešte musia splniť cieľ zníženia nákladov o 10 %. S cieľom zabezpečiť informované rozhodnutia a dosiahnutie cieľov uprednostňovaná možnosť zahŕňa povinnosť každého členského štátu zhodnotiť svoje existujúce a potenciálne opatrenia a konsolidovať všetky opatrenia do jedného národného politického rámca. Je to podobné ako povinnosť analyzovať intermodálne stratégie v rámci možnosti politiky C, avšak menej náročné. Odhaduje sa, že bude mať malý vplyv na náklady (dodatočné jednorazové náklady do 1,1 milióna EUR plus opakované náklady vo výške 1,6 milióna EUR každých päť rokov). Týmto zmenami sa podstatným spôsobom nemení poradie možností a výber uprednostňovanej možnosti politiky.

- **Základné práva**

Návrh je v súlade s Chartou základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrhom sa zvyšujú čisté náklady pre rozpočet Únie o 2 milióny EUR za obdobie rokov 2025 – 2050. Vplyv návrhu na rozpočet sa podrobnejšie uvádza v legislatívnom finančnom výkaze, ktorý je pripojený k tomuto návrhu.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného viacročného finančného rámca (ďalej len „VFR“) je opísaný vo forme orientačného prehľadu bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Od členských štátov sa vyžaduje, aby najneskôr do dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tejto zmeny prijali a zverejnili svoje národné politické rámce (ďalej len „NPR“), v ktorých budú zhrnuté existujúce a nové opatrenia, ktoré majú vplyv na intermodálnu dopravu, a následne každých päť rokov posúdili vplyv svojich národných politických rámcov. Svoje národné politické rámce, ako aj výsledky svojich hodnotení, musia oznámiť Komisii.

Komisia bude sledovať vykonávanie, výsledky a vplyvy tohto návrhu prostredníctvom povinností podávať správy stanovených v tomto návrhu. Jeden rok pred začatím uplatňovania smernice stanoví východiskovú situáciu na trhu a následne päť rokov po začatí uplatňovania smernice a potom každých päť rokov vypracuje správu o hospodárskom vývoji intermodálnej dopravy v EÚ. Pri zhromažďovaní potrebných informácií jej budú pomáhať členské štáty a súhrnné údaje z platforiem eFTI. Správy sa budú zaoberať najmä objemom intermodálnej dopravy v EÚ, hlavnými koridormi intermodálnej dopravy, hlavnými prekážkami zvyšovania využívania intermodálnej dopravy, konkurencieschopnosťou intermodálnej dopravy v porovnaní s výlučne cestnou dopravou (vrátane analýzy podpory, ktorú poskytujú členské štáty vo svojich národných politických rámcoch) a vývojom kapacity terminálov.

Najneskôr po desiatich rokoch Komisia vyhodnotí, či je vhodné pokračovať v režime podpory podľa tejto smernice.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Názov smernice je upravený tak, aby sa v ňom zohľadnil rozšírený rozsah pôsobnosti odstránením znenia „medzi členskými štátmi“ a nahradením výrazu „kombinovaná doprava“ výrazom „intermodálna doprava“.

V článku 1 pozmeňujúcej smernice sa uvádzajú tieto zmeny smernice 92/106/EHS:

- *V článku 1 súčasnej smernice bol stanovený rozsah smernice o kombinovanej doprave uvedením podmienok, ktoré je potrebné splniť, aby sa kvalifikovali na podporný rámec pre „kombinovanú dopravu“. Do revidovanej smernice sa v záujme jasnosti vkladajú dva články, v ktorých sa opisuje rozsah pôsobnosti (článok 1a) a poskytuje vymedzenie pojmov (článok 1b), po ktorých nasleduje nový článok 1c, v ktorom sa stanovujú nové podmienky pre operácie, ktoré sa majú kvalifikovať ako „kombinovaná doprava“.*
- *Článok 2 sa nahrádza aktualizovaným znením, aby sa odstránil nadbytočný cieľový dátum v roku 1993.*
- *Článok 3 sa nahrádza aktualizovanými podmienkami preukazovania súladu.*
- *Vkladá sa článok 3a, ktorým sa členským štátom ukladá povinnosť prijímať, uverejňovať, vykonávať a hodnotiť národné politické rámce na podporu intermodálnej dopravy.*
- *Článok 5 sa nahrádza aktualizovaným znením týkajúcim sa podávania správ Komisiou.*
- *Článok 6 ods. 1 sa nahrádza aktualizovaným znením, aby sa zabezpečil súlad s pravidlami štátnej pomoci.*
- *Článok 7 sa vypúšťa.*
- *Článok 9 sa nahrádza novým znením s cieľom aktualizovať zastarané odkazy a zjednodušiť jazyk.*
- *Vkladá sa článok 9a, ktorým sa stanovuje povinnosť oslobodiť cestné úseky kombinovanej dopravy od vnútroštátnych zákazov jazdy počas víkendov a sviatkov.*
- *Vkladá sa článok 9b s cieľom stanoviť požiadavky na transparentnosť pre terminály intermodálnej nákladnej dopravy.*
- *Vkladá sa článok 9c s cieľom stanoviť podmienky, ktorými sa Komisii udeľujú delegované právomoci podľa tejto smernice.*
- *Vkladá sa článok 9d s cieľom stanoviť postup výboru na vykonávanie právomoci Komisie prijímať vykonávacie akty.*
- *Článok 10 sa vypúšťa.*
- *Vkladá sa príloha s orientačným zoznamom podporných opatrení uvedených v článku 3a.*

Článkom 2 pozmeňujúcej smernice sa mení nariadenie (EÚ) 2020/1056 s cieľom zaviesť pre platformy eFTI povinnosť poskytovať funkciu na výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov o ročných objemoch kombinovanej dopravy.

V článku 3 pozmeňujúcej smernice sa stanovuje povinnosť transpozície a odloženie začiatku vykonávania.

V článku 4 pozmeňujúcej smernice sa stanovuje dátum nadobudnutia účinnosti a uplatňovania tejto smernice.

V článku 5 pozmeňujúcej smernice sa stanovujú adresáti.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119³ je znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie najmenej o 55 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990 a dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050. Pre dopravu tento cieľ znamená zníženie emisií skleníkových plynov o 90 % do roku 2050. Aby Únia znížila svoju závislosť od fosílnych palív, musí navyše zlepšiť aj svoju energetickú efektívnosť, ako sa zdôrazňuje v balíku opatrení REPowerEU⁴, a prejsť na čistejšiu dopravu s cieľom znížiť znečistenie ovzdušia a znečistenie hlukom, ako sa uvádza v akčnom pláne nulového znečistenia⁵.
- (2) Intermodálna doprava spája lepšie environmentálne vlastnosti a energetickú efektívnosť železničnej a vodnej dopravy s dostupnosťou a flexibilitou cestnej dopravy, a preto je kľúčová na to, aby umožnila väčšie využívanie železničnej a vodnej nákladnej dopravy. Zároveň umožňuje efektívnejšie pridelovanie objemov medzi jednotlivé druhy dopravy a účinne rieši tie externé náklady súvisiace s cestnou

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Plán REPowerEU [COM(2022) 230 final].

⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Cesta k zdravej planéte pre všetkých Akčný plán EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“ [COM(2021) 400 final].

dopravou, ktoré je náročné úplne internalizovať, najmä dopravné preťaženie a nehody. V dnešných cenách dopravy sa však ešte v plnej miere neodrážajú negatívne vplyvy spôsobené rôznymi druhmi dopravy, čo bráni efektívnemu znižovaniu vplyvov externalít prostredníctvom využívania udržateľnejších možností nákladnej dopravy.

- (3) Smernicou Rady 92/106/EHS⁶ sa vytvoril rámec na podporu rozvoja intermodálnej dopravy, a najmä operácií kombinovanej dopravy. Smernica podporuje operácie intermodálnej dopravy, ktoré konkurujú unimodálnej cestnej doprave, a predstavuje hlavný legislatívny akt Únie na stimulovanie prechodu od cestnej nákladnej dopravy k druhom dopravy s nižšími emisiami, ako je vnútrozemská vodná doprava, príbrežná námorná doprava a železničná doprava. Smernica 92/106/EHS síce prispela k rozvoju politiky Únie v oblasti prechodu na iné druhy dopravy, jej obmedzený rozsah pôsobnosti, nedostatočná podpora a nedostatky pri jej vykonávaní však znížili jej účinnosť. Preto treba zabezpečiť, aby sa operácie intermodálnej dopravy v Únii, ktoré znižujú externé náklady tým, že sú šetrnejšie k životnému prostrediu, bezpečnejšie, energeticky účinnejšie a spôsobujú menšie dopravné preťaženie ako cestná doprava, stali pre odosielateľov atraktívnymi.
- (4) K úspore externých nákladov vedú iba tie operácie intermodálnej dopravy, ktoré majú komerčne životaschopnú unimodálnu cestnú dopravu. Intermodálne operácie spájajúce ostrovy a pevninu nemajú žiadnu cestnú alternatívu, ale úspory externých nákladov možno dosiahnuť využitím iných trás pomocou dlhších úsekov príbrežnej námornej dopravy alebo rôznych úsekov príbrežnej námornej dopravy, ktoré umožňujú kombináciu so železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou.
- (5) Približne jedna pätina operácií intermodálnej dopravy sa uskutočňuje výlučne v rámci jedného členského štátu. Negatívne vplyvy vnútroštátnej cestnej dopravy, a najmä emisie skleníkových plynov a dopravné preťaženie, sa však prejavujú aj mimo štátnych hraníc členských štátov. Preto, aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie so všetkými operáciami, ktoré prispievajú k zníženiu externých nákladov, je potrebné na úrovni Únie stimulovať medzinárodné aj vnútroštátne operácie intermodálnej dopravy vrátane rôznych kombinácií jednotlivých druhov dopravy.
- (6) Pre rozvoj intermodálnej dopravy je nevyhnutná dostupnosť prekládkových terminálov. Táto smernica by sa však nemala vzťahovať na podporné opatrenia na zvýšenie kapacity terminálov, keďže sú v nej zahrnuté [*pridať odkaz na revidované nariadenie o TEN-T, o ktorom v súčasnosti rokujú spoluzákonnodarcovia*].
- (7) Oprávnenosť na výhody vyplývajúce zo smernice 92/106/EHS je založená na limitoch vzdialenosti rôznych častí prepravy. Tento spôsob definovania „operácií kombinovanej dopravy“ dostatočne nepodporuje cieľ zníženia externých nákladov, pretože nie je dostatočne cielený. Navyše objektívne neodráža podmienky a okolnosti v rôznych regiónoch a nezohľadňuje charakteristiky environmentálnych vlastností skutočnej prepravy vrátane napríklad typu vozidla a použitého paliva. Poskytovaná podpora by sa preto mala vzťahovať len na operácie intermodálnej dopravy, ktoré zabezpečujú dostatočnú úroveň úspor externých nákladov a umožňujú optimalizované využívanie dopravnej siete. Na zohľadnenie takýchto operácií by sa mala stanoviť prahová hodnota úspor z externých nákladov vrátane emisií

⁶ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

skleníkových plynov, znečistenia ovzdušia, zranení a úmrtí, hluku a dopravného preťaženia operácie intermodálnej dopravy v porovnaní s komerčne životaschopnou alternatívnou operáciou unimodálnej cestnej dopravy. Prahová hodnota by mala umožňovať využitie všetkých kombinácií jednotlivých druhov dopravy a zároveň zabezpečiť, aby úseky zabezpečované železničnou, vnútrozemskou vodnou a príbrežnou námornou dopravou tvorili hlavnú časť intermodálnej operácie. Pri výpočte úspor externých nákladov je okrem toho potrebné zohľadniť externé náklady všetkých neoddeliteľných častí operácie intermodálnej dopravy, aby sa umožnilo spravodlivé porovnanie s inými možnosťami dopravy.

- (8) V prípade operácií, ktoré sa začínajú alebo končia mimo Únie, alebo v oboch prípadoch, alebo ktoré sa začínajú a končia v Únii, ale prechádzajú cez tretiu krajinu, by mala časť tej operácie intermodálnej dopravy, ktorá sa uskutočňuje v Únii, patriť do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ak daná časť prepravy spĺňa podmienky stanovené v tejto smernici, keďže so sebou prináša prechod na iné druhy dopravy v rámci Únie.
- (9) Operácie intermodálnej dopravy sa môžu navzájom značne líšiť, pokiaľ ide o kombinácie režimov a počet rôznych prevádzkových častí vrátane rôzneho počtu úsekov dopravy. Operácie kombinovanej dopravy podporované podľa tejto smernice by mohli zahŕňať jeden alebo dva cestné úseky a jeden alebo niekoľko iných ako cestných úsekov. Vzhľadom na to, že žiaden z jednotlivých dopravných úsekov operácie kombinovanej dopravy by sa neuskutočnil bez ostatných úsekov, a v súlade s judikatúrou Súdneho dvora predstavuje preprava od odosielateľa ku konečnému príjemcovi jednu neoddeliteľnú prepravnú operáciu⁷. Prekážky akejkoľvek časti intermodálnej operácie by preto narušili životaschopnosť celej intermodálnej operácie, a tým by viedli k zvýšenému využívaniu unimodálnej cestnej dopravy.
- (10) Aby bolo možné sledovať intermodálne nákladové jednotky cez intermodálny reťazec s cieľom vytvoriť operácie intermodálnej dopravy, ktoré môžu využívať podporný rámec podľa tejto smernice, je nevyhnutné, aby sa v rámci intermodálnych nákladových jednotiek používaných pri všetkých týchto operáciách využívali existujúce a široko používané prostriedky identifikácie a označenia. Štandardizovaná identifikácia by takisto mala urýchliť manipuláciu s intermodálnymi nákladovými jednotkami v termináloch a uľahčiť tok operácií intermodálnej dopravy.
- (11) Pri kontajnerovej preprave môže vzniknúť potreba vyzdvihnúť prázdny kontajner v kontajnerovom depe alebo ho doň vrátiť pred jeho použitím na operáciu intermodálnej dopravy alebo po jeho použití. Ak sa takéto presuny v depe uskutočňujú s vyhradenými prázdny kontajnermi a vzťahuje sa na ne zmluva o preprave týkajúca sa operácie intermodálnej dopravy alebo jej časť, aj tieto presuny by sa mali považovať za neoddeliteľnú súčasť operácie intermodálnej dopravy.
- (12) Aby sa zabezpečilo, že podporný rámec stanovený touto smernicou sa bude využívať iba pri oprávnených operáciách intermodálnej dopravy, je dôležité, aby bolo možné overiť súlad akejkoľvek operácie s podmienkami stanovenými v podpornom rámci. Moderné digitálne nástroje môžu vykonať výpočet úspor externých nákladov a pomôcť pri overovaní súladu. Platformy pre digitálne dopravné údaje zriadené podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056⁸ (ďalej len „platformy eFTI“) poskytujú vhodný nástroj, keďže sú zriadené tak, aby zahŕňali

⁷ Rozsudok zo 7. mája 1991, Komisia/Taliansko (C-45/89, Zb.1991, s. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

potrebné regulačné informácie vrátane výpočtu úspor externých nákladov. Preto by používanie platformy eFTI malo byť povinné pre všetky operácie, ktoré chcú využívať výhody podporného rámca.

- (13) Musí sa vytvoriť a pravidelne aktualizovať spoločná harmonizovaná metodika výpočtu s referenčnými hodnotami externých nákladov alebo zdrojmi takýchto referenčných hodnôt, pričom sa bude udržiavať krok s rozvojom vedomostnej a dôkazovej základne. Preto by sa mala prostredníctvom vykonávacieho aktu stanoviť presná metodika vypočítaná v súlade s jednotkovými hodnotami stanovenými v aktualizovanom znení príručky o externých nákladoch súvisiacich s dopravou⁹.
- (14) Požadované informácie o doprave by sa mali zaznamenať v platformách eFTI pred začatím operácie a mali by sa prísne obmedziť na údaje a výpočty potrebné na preukázanie súladu. Aby sa predišlo administratívnej záťaži, príslušné vnútroštátne orgány by na účely kontroly súladu nemali požadovať žiadne doplňujúce informácie.
- (15) S cieľom umožniť Komisii splniť si svoje povinnosti podávať správy stanovené v tejto smernici by sa jej mali každoročne sprístupňovať určité údaje o operáciách kombinovanej dopravy zaznamenaných na platformách eFTI v súhrnnej forme.
- (16) Využívanie intermodálnej dopravy môže byť nákladovo konkurencieschopné s unimodálnou cestnou dopravou na väčšie vzdialenosti, keďže jednotkové náklady na dopravu pri druhoch dopravy iných ako cestná doprava sú zvyčajne nižšie. Na stredné a kratšie vzdialenosti však odosielatelia a organizátori dopravy často volia unimodálnu cestnú dopravu z dôvodu konkurenčných tlakov, pretože na takéto kratšie vzdialenosti nie sú nižšie náklady na dopravu na jednotku dostatočné na kompenzáciu dodatočných organizačných nákladov a nákladov na prekládku vyplývajúcich zo skutočnosti, že intermodálna doprava zahŕňa viacero druhov dopravy. Na stredné vzdialenosti je rozdiel v konkurencieschopnosti v oblasti nákladov v priemere 10 %. Na stimuláciu rýchleho nárastu využívania intermodálnej dopravy na stredné vzdialenosti by preto členské štáty mali upraviť vnútroštátne politiky a prijať potrebné regulačné a iné ako regulačné opatrenia, ktoré zlepšia konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy.
- (17) Niektoré členské štáty majú zavedené vnútroštátne politiky na podporu intermodálnej železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy alebo príbrežnej námornej dopravy s cieľom znížiť rozdiely v nákladoch medzi cestnou dopravou a alternatívnymi možnosťami dopravy. Tieto modálne politiky však nie sú vždy zosúladené medzi jednotlivými druhmi dopravy alebo medzi susednými členskými štátmi. Okrem toho niektoré členské štáty nemajú zavedené žiadne podporné opatrenia. Fragmentácia spôsobená nekoordinovaným prístupom znižuje účinnosť existujúcej podpory a vedie k nerovnakým podmienkam pre jednotlivé druhy dopravy a členské štáty. Všetky členské štáty by preto mali vytvoriť a vykonávať národné politické rámce na podporu využívania intermodálnej dopravy, pričom by sa mal zohľadniť potenciál každej kombinácie jednotlivých druhov dopravy, ako aj komplexné vzájomné pôsobenie všetkých druhov dopravy. Členské štáty by mali pravidelne prehodnocovať účinnosť a relevantnosť vnútroštátnych opatrení.
- (18) Národné politické rámce by mali zahŕňať existujúce aj plánované vnútroštátne regulačné a iné ako regulačné opatrenia, ktoré majú vplyv na konkurencieschopnosť

⁹ Príručka o externých nákladoch súvisiacich s dopravou. Európska komisia. Verzia 2019 – 1.1, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, ISBN 978-92-76-18184-2.

intermodálnej dopravy, a ktoré využívajú členské štáty, ako napríklad regulačné výnimky alebo preferenčné zaobchádzanie; poplatky, dane a odvody vrátane poplatkov za infraštruktúru, externé náklady a dopravné preťaženie, ako aj tie, ktoré sa vzťahujú na unimodálnu cestnú nákladnú dopravu; a schémy podpory nákladnej dopravy, ktoré sa vzťahujú na jednotlivé druhy dopravy alebo na intermodálnu dopravu, vrátane tých, ktoré sa vzťahujú na unimodálnu cestnú nákladnú dopravu alebo jej špecifické časti. Podporné opatrenia by sa mali uplatňovať rovnako na všetky operácie, ktoré spĺňajú podmienky na to, aby sa mohli považovať za operácie kombinovanej dopravy. V prípade potreby by členské štáty mali spolupracovať s ostatnými susednými členskými štátmi prostredníctvom konzultácií alebo spoločných politických rámcov. Koordináciu týchto národných politických rámcov a ich súdržnosť na úrovni Únie by mala podporiť analýza trhu a podávanie správ zo strany Komisie.

- (19) Aby sa intermodálne operácie na stredné vzdialenosti stali nákladovo konkurencieschopnými s unimodálnymi cestnými operáciami, a s cieľom motivovať odosielateľov, aby presunuli svoje operácie na intermodálnu dopravu, národné politické rámce by mali prispieť k dosiahnutiu všeobecného kumulatívneho zníženia celkových nákladov na operácie intermodálnej dopravy typu „od dverí k dverám“ v strednodobom horizonte aspoň o 10 %. Opatrenia na dosiahnutie takéhoto zníženia môžu zahŕňať právne, ekonomické, fiškálne alebo administratívne úpravy a opatrenia. Členské štáty môžu použiť príjmy vytvorené podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES¹⁰ v prospech operácií intermodálnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje táto smernica. V súlade s pravidlami vzťahujúcimi sa na osobitné programy možno podporu financovať aj z existujúcich finančných nástrojov Únie.
- (20) Okrem toho, aby sa umožnilo využívanie intermodálnej dopravy, je dôležité mať vyhradenú podporu pre investície umožňujúce potrebnú modernizáciu intermodálnych technológií. Táto podpora sa môže týkať technologických potrieb v termináloch alebo v ktoromkoľvek z druhov dopravy zapojených do intermodálnej dopravy.
- (21) Ak medzi určitými terminálmi alebo v ich blízkosti neexistujú žiadne iné prepojenia ako cestné, mohla by byť potrebná „počiatočná“ podpora na otvorenie nových intermodálnych prepojení, keďže dopyt po službách v počiatočnej fáze nemusí byť dostatočný na zabezpečenie ziskovosti takýchto služieb.
- (22) Členské štáty môžu zaviesť opatrenia štátnej pomoci na dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody a európskeho právneho predpisu v oblasti klímy za predpokladu, že tieto opatrenia sú zlučiteľné s vnútorným trhom.
- (23) Podporné opatrenia zavedené do národných politických rámcov by mohli predstavovať štátnu pomoc. Keď členský štát zavedie opatrenia vo svojom národnom politickom rámci, mal by posúdiť, či niektoré z týchto opatrení nepredstavuje štátnu pomoc, pričom nie je dotknuté uplatňovanie článkov 107 a 108 ZFEÚ. Ak opatrenie predstavuje štátnu pomoc, uplatnia sa procesnoprávne a hmotnoprávne pravidlá v oblasti štátnej pomoci. Rozumie sa, že posúdenie zlučiteľnosti opatrení štátnej pomoci patrí do výlučnej právomoci Komisie podľa článku 108 ZFEÚ.

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (24) Aby sa zabezpečilo, že praktické informácie o dostupných podporných opatreniach, ktoré vykonávajú členské štáty, budú ľahko verejne a bezplatne dostupné pre všetkých prevádzkovateľov v Únii, mali by byť sprístupnené na vyhradenej webovej stránke na centrálnom mieste, ktoré umožní podnikom organizujúcim medzinárodné operácie, aby ich bez problémov našli.
- (25) Je dôležité mať prehľad o vývoji na trhu a vplyve podporných opatrení na využívanie intermodálnej dopravy. Takýto prehľad trhu by mal zabezpečiť porovnateľnosť v celej Únii. Komisia by preto mala s pomocou členských štátov pokračovať v podávaní správ o vývoji na trhu. V takejto správe by sa mala najskôr stanoviť základná úroveň nákladovej konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy s cestnou dopravou a potom by sa mala vypracovať každých päť rokov, čím sa poskytne dostatočný čas na to, aby akékoľvek podporné opatrenia priniesli účinky.
- (26) Špecializované regulačné ustanovenia na úrovni Únie, v rámci ktorých sa riešia špecifické situácie v intermodálnej doprave, môžu podporiť využívanie a efektívnosť intermodálnej dopravy. Na zabezpečenie efektívneho využívania kapacity terminálov a kapacity inej ako cestnej dopravy je dôležité, aby prevádzke terminálov a inej ako cestnej doprave nebránili časové obmedzenia jazdy na cestných úsekoch.
- (27) S cieľom zabezpečiť, aby boli informácie o službách a zariadeniach dostupných v akomkoľvek intermodálnom prekládkovom termináli ľahko dostupné pre všetkých prevádzkovateľov a organizátorov dopravy v Únii, prevádzkovatelia terminálov by mali tieto informácie zverejňovať bezplatne na svojej webovej stránke. V záujme poskytnutia rámca na určenie úrovne služieb intermodálnych prekládkových terminálov v Únii by sa vo vykonávanom akte mal stanoviť podrobný zoznam takýchto informácií.
- (28) Porovnateľnosť úrovni služieb v rôznych termináloch v Únii by sa mala zabezpečiť zavedením kategorizácie pre intermodálne prekládkové terminály. Pri takejto kategorizácii by bolo potrebné vyhnúť sa nadmernej zložitosti a záťaži, a preto by mala vychádzať z informácií, ktoré už boli zverejnené.
- (29) Špecializovaná podpora pre intermodálnu dopravu je potrebná len dovtedy, kým trhovú cenu nebude primerane predstavovať celkové náklady na rôzne dopravné operácie pre spoločnosť. Po desiatich rokoch by sa preto malo vykonať preskúmanie s cieľom posúdiť, či je takáto podpora stále relevantná, a ak áno, ako ju prípadne upraviť.
- (30) S cieľom umožniť vykonávanie tejto smernice by platformy eFTI mali poskytovať funkcie na výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov.
- (31) Na účely zohľadnenia technickej povahy určitých požiadaviek by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o doplnenie tejto smernice o zoznam ďalších údajov potrebných na výpočet úspory externých nákladov pri operáciách intermodálnej dopravy, ktoré sú potrebné na preukázanie súladu s touto smernicou a pravidlá na sprístupnenie ročných súhrnných údajov o operáciách kombinovanej dopravy na analýzu trhu. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹¹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade

¹¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (32) Na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania tejto smernice, a najmä podrobných pravidiel na výpočet externých nákladov, zoznamu vopred vymedzených alternatívnych trás intermodálnych operácií pre ostrovné a pevninské prepojenia, a informácií, ktoré sa majú poskytovať pre služby dostupné v termináloch a o kategorizácii terminálov, by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali *vykonávať* v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹².
- (33) Cieľom tejto smernice je ďalej podporovať prechod nákladnej dopravy z cestnej dopravy na ekologickejšie spôsoby dopravy so zámerom znížiť externé náklady súvisiace s dopravným systémom Únie. Vzhľadom na to, že intermodálna doprava má predovšetkým medzinárodnú povahu a infraštruktúra je vzájomne prepojená, uvedený cieľ nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, možno ho však lepšie dosiahnuť na úrovni Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (34) S cieľom umožniť pokračovanie plynulých cezhraničných dopravných operácií v Únii by sa malo uplatňovanie vnútroštátnych zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení potrebných na transpozíciu tejto smernice odložiť, kým nebudú dostupné platformy eFTI. Týmto odloženým uplatňovaním by nemali byť dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva.
- (35) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom¹³ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (36) Smernica 92/106/EHS a nariadenie (EÚ) 2020/1056 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 92/106/EHS

Smernica 92/106/EHS sa mení takto:

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

1. Názov sa nahrádza takto:
„Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o vytvorení podporného rámca pre intermodálnu prepravu tovaru“.
2. Článok 1 sa vypúšťa.
3. Vkladajú sa tieto články 1a, 1b a 1c:

„Článok 1a

Touto smernicou sa vytvára podporný rámec pre operácie intermodálnej dopravy vykonávané úplne alebo čiastočne na území Únie. Stanovujú sa v nej aj pravidlá týkajúce sa požiadaviek na transparentnosť pre intermodálne prekládkové terminály.

Článok 1b

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „operácia intermodálnej dopravy“ je preprava jednej intermodálnej nákladovej jednotky medzi jej miestom nakládky a miestom vykládky cez dva alebo viaceré dopravné úseky, pričom aspoň jeden úsek sa uskutočňuje po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo príbrežnou námornou dopravou a počiatočný alebo konečný úsek, alebo oboje, sa uskutočňujú po ceste bez manipulácie s tovarom počas prekládky medzi rôznymi dopravnými úsekmi bez ohľadu na to, či sa na ňu vzťahuje jediná zmluva o multimodálnej doprave alebo po sebe nasledujúce zmluvy o konkrétnom druhu dopravy;
2. „operácia kombinovanej dopravy“ je operácia intermodálnej dopravy na území Únie, ktorá spĺňa podmienky stanovené v článku 1c ods. 2;
3. „intermodálna nákladová jednotka“ je kontajner, výmenná nadstavba, náves, cestné vozidlo alebo jazdná súprava používané v intermodálnej doprave;
4. „miesto nakládky“ je miesto, v ktorom sa tovar nakladá do intermodálnej nákladovej jednotky;
5. „miesto vykládky“ je miesto, v ktorom sa tovar vykladá z intermodálnej nákladovej jednotky;
6. „externé náklady“ sú náklady, ktoré vytvárajú používatelia dopravy a ktoré neznášajú títo používatelia, ale spoločnosť ako celok, a ktoré súvisia najmä s emisiami skleníkových plynov, znečistením ovzdušia, zraneniami a smrteľnými úrazmi, hlukom a dopravným preťažením;
7. „alternatívna operácia unimodálnej cestnej dopravy“ je prakticky plánovaná komerčne životaschopná operácia unimodálnej dopravy intermodálnej nákladovej jednotky, pri ktorej sa všetka doprava uskutočňuje na ceste medzi rovnakým východiskovým bodom a koncovým bodom, ako je východiskový a koncový bod skutočnej operácie kombinovanej dopravy;
8. „alternatívna námorná intermodálna operácia“ je prakticky plánovaná komerčne životaschopná operácia intermodálnej dopravy, pri ktorej sa využíva jeden z námorných úsekov v zozname zostavenom v súlade s článkom 1c ods. 7 na prepravu intermodálnej nákladovej jednotky medzi rovnakým východiskovým bodom a koncovým bodom, ako je východiskový a koncový bod príslušnej operácie kombinovanej dopravy;
9. „intermodálny prekládkový terminál“ je terminál intermodálnej nákladnej dopravy so štruktúrou vybavenou na účely prekládky intermodálnych

nákladových jednotiek medzi najmenej dvomi druhmi dopravy alebo medzi dvomi rôznymi vozidlami alebo plavidlami, ako sú terminály vo vnútrozemských alebo námorných prístavoch, pozdĺž vnútrozemských vodných ciest, na letiskách, ako aj terminály kombinovanej železničnej a cestnej dopravy;

10. „východiskový bod dopravného úseku“ je miesto, kde intermodálna nákladová jednotka začína operáciu kombinovanej dopravy daným druhom dopravy;
11. „koncový bod dopravného úseku“ je miesto, kde intermodálna nákladová jednotka končí operáciu kombinovanej dopravy daným druhom dopravy;
12. „východiskový bod operácie kombinovanej dopravy“ je miesto, kde sa intermodálna nákladová jednotka nakladá na vozidlo alebo plavidlo vykonávajúce prvý dopravný úsek operácie kombinovanej dopravy v Únii a kde sa operácia intermodálnej dopravy začína mimo územia Únie, vstupný bod intermodálnej nákladovej jednotky na územie Únie;
13. „koncový bod operácie kombinovanej dopravy“ je miesto, kde sa intermodálna nákladová jednotka vykladá z vozidla alebo plavidla vykonávajúceho posledný dopravný úsek operácie kombinovanej dopravy v Únii a kde sa intermodálna operácia končí mimo územia Únie, výstupný bod intermodálnej nákladovej jednotky z územia Únie.
14. „podporné opatrenia“ sú opatrenia a činnosti ekonomického, regulačného, administratívneho alebo akéhokoľvek iného charakteru zamerané na podporu využívania intermodálnej dopravy.

Článok 1c

1. Na všetky operácie kombinovanej dopravy sa podľa potreby vzťahujú podporné opatrenia uvedené v článkoch 2, 3a, 4, 6, 8, 9 a 9a.
2. Operácia kombinovanej dopravy musí spĺňať tieto podmienky:
 - a) okrem operácií uvedených v písmene b) operácia vytvára aspoň o 40 % menej externých nákladov ako alternatívna operácia unimodálnej cestnej dopravy;
 - b) v prípade prepojení medzi ostrovom a pevninou bez cestnej alternatívy operácia vytvára aspoň o 40 % menej externých nákladov ako alternatívna námorná intermodálna operácia;
 - c) intermodálna nákladová jednotka v nesprevádzanej doprave má jedinečnú referenciu v súlade s režimom identifikácie a označovania stanoveným podľa aktuálnych verzií medzinárodných noriem ISO 6346 alebo EN 13044.
3. Za neoddeliteľnú súčasť operácie kombinovanej dopravy sa považuje cestná preprava prázdneho kontajnera použitého na danú operáciu z kontajnerového depa alebo do neho pred miestom nakládky alebo vykládky alebo za týmito miestami, ak je takáto doprava predmetom tej istej zmluvy o preprave. Akýkoľvek iný pohyb cestných vozidiel pred miestom nakládky alebo vykládky alebo za týmito miestami sa nepovažuje za súčasť operácie kombinovanej dopravy.
4. Pri výpočte externých nákladov uvedených v odseku 2 sa zohľadnia všetky časti operácie vrátane terminálových operácií, ktoré sa uskutočňujú v Únii, vrátane prepravy prázdneho kontajnera uvedeného v odseku 3.

5. Podporné opatrenia uvedené v článkoch 2, 3a, 4, 6, 8, 9 a 9a sa uplatňujú nediskriminačným spôsobom na všetky operácie kombinovanej dopravy, ktoré sa úplne alebo čiastočne vykonávajú na území Únie bez ohľadu na pôvod podniku, ktorý organizuje operáciu alebo vykonáva celú operáciu alebo jej časť.
6. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá výpočtu externých nákladov uvedených v odseku 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9d ods. 2.
7. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanoví zoznam vopred vymedzených námorných úsekov alternatívnych námorných intermodálnych operácií uvedených v odseku 2 písm. b) tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9d ods. 2.“
4. Články 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„Článok 2

Na operácie intermodálnej dopravy sa nevzťahujú žiadne systémy kvót ani systémy povolení.

Článok 3

1. Aby podnik, ktorý organizuje operáciu kombinovanej dopravy, mohol využívať podporný rámec stanovený touto smernicou, zaznamenáva a sprístupňuje informácie o doprave v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056* o platforme pre elektronické údaje o nákladnej doprave (ďalej len „platforma eFTI“).
2. Informácie o doprave uvedené v odseku 1 sa zaznamenávajú pred začatím príslušnej operácie kombinovanej dopravy a pokrývajú všetky časti takejto operácie. Medzi tieto informácie o doprave patria tieto informácie:
 - a) názov, adresa a kontaktné údaje podniku, ktorý organizuje operáciu kombinovanej dopravy;
 - b) názov, adresa a kontaktné údaje podniku, ktorý prijíma intermodálnu nákladovú jednotku v koncovom bode operácie kombinovanej dopravy;
 - c) názov, adresa a kontaktné údaje intermodálneho prekládkového terminálu alebo terminálov pre danú operáciu kombinovanej dopravy;
 - d) typ prepravovanej intermodálnej nákladovej jednotky a jej referencia v súlade s článkom 1c ods. 2 písm. c);
 - e) v prípade potreby miesto vyzdvihnutia alebo dodania prázdneho kontajnera, ako je stanovené v zmluve o preprave uvedenej v článku 1c ods. 3;
 - f) pre každý dopravný úsek miesta východiskového a koncového bodu každého dopravného úseku operácie kombinovanej dopravy v Únii príslušný predpokladaný dátum začatia a ukončenia a spôsob dopravy použitý pre každý úsek;
 - g) doplňujúce informácie o doprave potrebné na výpočet externých nákladov súvisiacich s operáciou kombinovanej dopravy, ako sa stanovuje vo vykonávacom akte uvedenom v článku 1c ods. 6.

3. Informácie o doprave zaznamenané podľa odseku 2 sa použijú prostredníctvom vyhradených funkcií platformou eFTI na účely:
- a) vypočítania úspor externých nákladov uvedených v článku 1c ods. 2 písm. a);
 - b) generovania ročných súhrnných údajov o operáciách kombinovanej dopravy uvedených v článku 5 ods. 4 písm. a), b) a c).
- Výpočet uvedený v prvom pododseku písm. a) tohto odseku sa vykonáva v súlade s pravidlami stanovenými vo vykonávacom akte uvedenom v článku 1c ods. 6.
- Zhrnutie údajov uvedené v prvom pododseku písm. b) tohto odseku sa vykonáva v súlade s pravidlami stanovenými v delegovanom akte uvedenom v odseku 7.
4. Dôkaz o splnení podmienok stanovených v článku 1c ods. 2 tvoria informácie o doprave uvedené v odseku 1 tohto článku a výsledky výpočtu úspor externých nákladov. Takýto dôkaz o súlade sa sprístupňuje príslušným orgánom, ako aj stranám zapojeným do danej operácie kombinovanej dopravy na tej istej platforme eFTI, kde boli zaznamenané informácie o doprave a výsledky výpočtov. Na účely kontroly súladu s touto smernicou sa nepožadujú žiadne doplňujúce informácie.
5. Poskytovatelia služieb eFTI alebo podniky, ktoré vlastnia alebo spravujú platformy eFTI pre svoje vlastné činnosti, každý rok do 28. februára sprístupnia Komisii súhrnné údaje uvedené v odseku 3 prvom pododseku písm. b) tohto článku na účely splnenia povinností Komisie podávať správy podľa článku 5 ods. 4 písm. a), b) a c).
6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9c na doplnenie tejto smernice stanovením ďalších podrobností pre informácie o doprave uvedené v odseku 2 písm. a) až f) tohto článku a zoznamu doplňujúcich informácií o doprave uvedených v odseku 2 písm. g) tohto článku.
7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9c na doplnenie tejto smernice vytvorením zoznamu ročných súhrnných údajov uvedených v odseku 3 prvom pododseku písm. b) tohto článku, podrobných pravidiel na generovanie týchto súhrnných údajov a podmienok sprístupnenia týchto údajov Komisii.
8. V prípade cestných kontrol je nesúlad medzi operáciou kombinovanej dopravy a poskytnutými informáciami, najmä pokiaľ ide o informácie uvedené v odseku 2 písm. c) a f), povolený, ak je riadne odôvodnený a spôsobený mimoriadnymi a nepredvídanými okolnosťami mimo kontroly dopravcu. Na poskytnutie požadovaného dôkazu sa vodičovi umožní kontaktovať ústredie, vedúceho dopravy, odosielateľa alebo iný podnik, ktorý organizuje príslušnú operáciu kombinovanej dopravy, alebo akúkoľvek inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť dodatočné odôvodnenie týkajúce sa tohto nesúladu.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).“

5. Vkladá sa tento článok 3a:

„Článok 3a

1. Každý členský štát do *[Úrad pre publikácie, vložte dátum: 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice]* prijme národný politický rámec na uľahčenie využívania intermodálnej dopravy, a najmä operácií kombinovanej dopravy. Uvedený rámec obsahuje aspoň tieto prvky:
 - a) prehľad existujúcich relevantných regulačných a iných ako regulačných opatrení, ktoré majú vplyv na konkurencieschopnosť dopravných operácií rôznych druhov, vrátane tých, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti článkov 4, 6 a 9a, ako aj posúdenie ich vplyvu na operácie intermodálnej dopravy;
 - b) zoznam opatrení potrebných na zníženie rozdielu v konkurencieschopnosti operácií intermodálnej dopravy v porovnaní s operáciami unimodálnej cestnej dopravy, ktorý je vytvorený na základe prehľadu a posúdenia uvedených v písmene a); orientačný zoznam vhodných opatrení je uvedený v prílohe.
2. Cieľom opatrení uvedených v odseku 1 tohto článku je dosiahnuť tieto ciele v porovnaní s východiskovým posúdením zahrnutým v správe uvedenej v článku 5 ods. 1:
 - a) celkové zníženie celkových nákladov na operácie kombinovanej dopravy na ich území, ktoré znášajú podniky organizujúce operácie kombinovanej dopravy, aspoň o 10 % do *[Úrad pre publikácie, vložte dátum: 90 mesiacov, t.j. 7 rokov a 6 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice]*;
 - b) zvýšená modernizácia alebo využívanie technológií zlepšujúcich efektívnosť operácií intermodálnej dopravy a
 - c) v prípade potreby zriadenie nových železničných prepojení, prepojení na vnútrozemských vodných cestách alebo prepojení v príbrežnej námornej doprave medzi predtým neprepojenými intermodálnymi prekládkovými terminálmi.
3. Zavedenie opatrení uvedených v odseku 1 tohto článku do národného politického rámca nesmie byť znakom ich zlučiteľnosti alebo nezlučiteľnosti s právom Únie. Ak opatrenia uvedené v odseku 1 tohto článku predstavujú štátnu pomoc, musia byť v súlade s platnými procesnoprávnymi a hmotnoprávnymi pravidlami štátnej pomoci vrátane pravidiel o oznamovaní, uverejňovaní a zasielaní informácií Komisii.
4. Členské štáty zverejnia svoje národné politické rámce na internete a bezodkladne ich oznámia Komisii, najneskôr však do jedného mesiaca od ich prijatia, spolu s odkazom na takéto uverejnenie a so všetkými základnými posúdeniami alebo realizovanými štúdiami vrátane príspevku týchto opatrení na dosiahnutie cieľov stanovených v odseku 2 tohto článku. Pokiaľ ide o opatrenia, ktoré predstavujú štátnu pomoc a na ktoré sa nevzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke, povinnosť zverejňovania a oznamovania stanovená pre národné politické rámce dopĺňa povinnosť predchádzajúceho oznamovania a povinnosť zastaviť pomoc podľa pravidiel štátnej pomoci stanovených v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.
5. Členské štáty vykonávajú opatrenia uvedené v odseku 1. Praktické informácie, ako sú podmienky, postup podávania žiadostí a všetky ďalšie informácie relevantné pre potenciálnych príjemcov týchto opatrení, zverejnia po ich

prijatí, ale pred ich uplatnením, a to ľahko dostupným spôsobom a bezplatne na internete. Zároveň poskytnú Komisii odkaz na tieto informácie.

6. V prípade potreby členské štáty spolupracujú s cieľom maximalizovať účinok opatrení uvedených v odseku 1 na cezhraničné operácie intermodálnej dopravy.
 7. Členské štáty aspoň každých päť rokov posúdia prijatie a vplyv opatrení vo svojich národných politických rámcoch uvedených v odseku 1 vrátane ich účinnosti a relevantnosti z hľadiska znižovania externých nákladov a z hľadiska dosahovania cieľov stanovených v odseku 2. Na základe tohto posúdenia prispôbia podľa potreby svoje národné politické rámce na dosiahnutie týchto cieľov. Členské štáty bezodkladne oznámia výsledky svojich posúdení a aktualizované politické rámce Komisii, aby jej pomohli pri príprave správ uvedených v článku 5 ods. 2, a zverejnia tieto aktualizované národné politické rámce na internete.
 8. Komisia bezodkladne zverejní odkazy na vnútroštátne informácie, ktoré poskytli členské štáty, uvedené v odsekoch 4, 5 a 7, na svojej webovej stránke vyhradenej pre podporné opatrenia podľa tejto smernice.“
6. Článok 5 sa nahrádza takto:
- „Článok 5
1. Komisia do [Úrad pre publikácie, vložte dátum: 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] pripraví správu pre Európsky parlament a Radu, v ktorej posúdi konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou v členských štátoch vrátane analýzy celkových nákladov hlavných kategórií na operácie intermodálnej dopravy typu „od dverí k dverám“ vrátane operácií kombinovanej dopravy.
 2. Komisia do [Úrad pre publikácie, vložte dátum: 90 mesiacov, t. j. 7 rokov a 6 mesiacov, po prijatí tejto smernice] a potom každých päť rokov vypracuje správu pre Európsky parlament a Radu o hospodárskom rozvoji intermodálnej dopravy vrátane operácií kombinovanej dopravy v Únii.
 3. Pri vypracúvaní správ uvedených v odsekoch 1 a 2 členské štáty pomáhajú Komisii zhromažďovať informácie potrebné na tento účel.
 4. V správach uvedených v odsekoch 1 a 2 sa uvádza a analyzuje vývoj týkajúci sa operácií intermodálnej dopravy vrátane operácií kombinovanej dopravy. Správy sa týkajú najmä:
 - a) objemu intermodálnych operácií v Únii podľa kombinácie druhov dopravy, podľa trhového segmentu, podľa technológie prekládky a podľa typu použitých intermodálnych nákladových jednotiek, ako aj podľa geografického pokrytia (vnútroštátne a v rámci Únie);
 - b) hlavných dopravných koridorov, kde sa intermodálna doprava využíva, a hlavných oblastí v Únii, kde sa nevyužíva, a dôvody oboch situácií;
 - c) počtu, hustoty umiestnenia a typu prekládkových terminálov poskytujúcich služby pre operácie kombinovanej dopravy;

- d) hlavných prekážok zvýšeného využívania operácií intermodálnej dopravy, ktoré zistili používatelia;
 - e) vývoja dostupnej kapacity intermodálnych prekládkových terminálov a oblastí, v ktorých je potrebný ďalší rozvoj;
 - f) dostupnosti, jednoduchosti prístupu a úplnosti informácií o intermodálnych prekládkových termináloch;
 - g) analýzy účinnosti a efektívnosti podpory, ktorú poskytujú členské štáty v kontexte svojich národných politických rámcov, ako sa stanovuje v článku 3a ods. 1 a 2;
 - h) konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou;
 - i) environmentálnych prínosov intermodálnej dopravy, najmä vzhľadom na vývoj výkonnosti rôznych druhov dopravy v oblasti životného prostredia, energetickej účinnosti a emisií skleníkových plynov.
5. V správach uvedených v odsekoch 1 a 2 sa v prípade potreby navrhnu riešenia následného zlepšenia dostupnosti informácií a opatrenia na zlepšenie situácie v sektore intermodálnej dopravy.
6. Na základe správ v odsekoch 1 a 2 Komisia aspoň každých desať rokov vyhodnotí účinnosť a relevantnosť ustanovení tejto smernice pri uľahčovaní operácií kombinovanej dopravy.“
7. V článku 6 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:
- „1. Členské štáty môžu prijať potrebné opatrenia v súlade s právom Únie, aby zabezpečili, že dane uvedené v odseku 3, ktoré sa vzťahujú na cestné vozidlá (nákladné autá, ťahače, prívesy alebo návesy), keď sú prevádzkované v kombinovanej doprave, sa znížia alebo vrátia buď v štandardnej výške, alebo v pomere k jazdám, ktoré takéto vozidlá absolvujú v príslušnom členskom štáte po železnici. Takéto zníženia alebo vrátenia poskytne členský štát, v ktorom sú vozidlá registrované. Ak takéto opatrenia predstavujú štátnu pomoc, musia byť v súlade s príslušnými procesnoprávnymi a hmotnoprávnymi pravidlami štátnej pomoci.
2. Vozidlá používané výlučne na východiskový alebo koncový cestný úsek kombinovanej dopravy alebo na oba úseky môžu byť v súlade s právom Únie oslobodené od daní uvedených v odseku 3, ak sú zdaňované samostatne. Ak takéto opatrenia predstavujú štátnu pomoc, musia byť v súlade s príslušnými procesnoprávnymi a hmotnoprávnymi pravidlami štátnej pomoci.“
8. Článok 7 sa vypúšťa.
9. Článok 9 sa nahrádza takto:
- „Článok 9
- Ak je náves alebo príves používaný v kombinovanej doprave vo vlastníctve odosielajúceho alebo prijímajúceho podniku a prepravuje sa na cestnom úseku pomocou ťahača, ktorý vlastní, kúpil si ho na splátky alebo si ho prenájíma iný dotknutý podnik podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES*, tento cestný úsek sa považuje za taký, ktorý spĺňa podmienky článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009**.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/1/ES z 18. januára 2006 o používaní vozidiel prenajatých bez vodičov na cestnú prepravu tovaru (Ú. v. EÚ L 33, 4.2.2006, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).“

10. Vkladajú sa tieto články 9a, 9b, 9c a 9d:

„Článok 9a

Vozidlá vykonávajúce cestné úseky operácií kombinovanej dopravy sú vyňaté zo zákazov jazdy počas víkendov, v noci a počas sviatkov, ktoré sa vzťahujú len na ťažké nákladné vozidlá. Táto výnimka sa neuplatňuje v prípade všeobecných zákazov jazdy uplatniteľných na všetky vozidlá používané na súkromné účely.

Článok 9b

1. Všetci prevádzkovatelia intermodálnych prekládkových terminálov bezplatne zverejnia na svojej webovej stránke informácie o dostupných službách a zariadeniach v termináli.
2. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov podrobný zoznam informácií uvedených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9d ods. 2
3. S cieľom poskytnúť rámec na určenie úrovne služieb intermodálnych prekládkových terminálov v Únii môže Komisia prijať vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú kritériá pre kategórie intermodálnych prekládkových terminálov. Takéto kritériá sa stanovia vymedzením úrovni služieb pre dostupné služby a zariadenia zo zoznamu vytvoreného v súlade s odsekom 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9d ods. 2
4. Ak sa vytvorí rámec pre úroveň služieb intermodálnych prekládkových terminálov v Únii, prevádzkovatelia intermodálnych prekládkových terminálov zverejnia príslušné úrovne služieb podľa odseku 1.

Článok 9c

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3 ods. 6 a 7 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [Úrad pre publikácie, vložte dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice].
3. Delegovanie právomocí uvedených v článku 3 ods. 6 a 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo

k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegované akty prijaté podľa článku 3 ods. 6 a 7 nadobudnú účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nim nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 9d

4. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011*.
5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).“

11. Text v prílohe k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha.

Článok 2

Zmeny nariadenia Rady (EÚ) 2020/1056

Nariadenie (EÚ) 2020/1056 sa mení takto:

V článku 9 ods. 1 sa vkladá toto písmeno l):

„l) výpočet úspor externých nákladov uvedený v článku 3 ods. 3 prvom pododseku písm. a) smernice 92/106/EHS sa vykonával v súlade s metodikou stanovenou vo vykonávacom akte uvedenom v článku 1c ods. 6 uvedenej smernice;

m) generovanie súhrnných údajov uvedených v článku 3 ods. 3 prvom pododseku písm. b) smernice 92/106/EHS sa vykonávalo v súlade s pravidlami stanovenými v delegovanom akte uvedenom v článku 3 ods. 7 uvedenej smernice.“

Článok 3

Transpozícia

1. Členské štáty najneskôr do [Úrad pre publikácie, vložte dátum: 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] prijímú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.

Tieto ustanovenia uplatňujú od [Úrad pre publikácie:, vložte dátum: 30 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice].

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 5

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

Obsah

1.	RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY	3
1.1.	Názov návrhu/iniciatívy	3
1.2.	Príslušné oblasti politiky	3
1.3.	Návrh/iniciatíva sa týka:.....	3
1.4.	Ciele	3
1.4.1.	<i>Všeobecné ciele</i>	3
1.4.2.	<i>Špecifické ciele</i>	3
1.4.3.	<i>Očakávané výsledky a vplyv:</i>	3
1.4.4.	<i>Ukazovatele výkonnosti</i>	4
1.5.	Dôvody návrhu/iniciatívy	4
1.5.1.	<i>Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy.....</i>	4
1.5.2.	<i>Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.</i>	5
1.5.3.	<i>Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti</i>	5
1.5.4.	<i>Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergie s inými vhodnými nástrojmi</i>	6
1.5.5.	<i>Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia</i>	6
1.6.	Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy.....	7
1.7.	Plánované metódy plnenia rozpočtu	7
2.	OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA	8
2.1.	Zásady monitorovania a predkladania správ	8
2.2.	Systémy riadenia a kontroly	8
2.2.1.	<i>Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly.....</i>	8
2.2.2.	<i>Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmiernenie</i>	8
2.2.3.	<i>Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí).....</i>	8
2.3.	Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam.....	9
3.	ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY.....	10

3.1.	Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov	10
3.2.	Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky	11
3.2.1.	<i>Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky</i>	11
3.2.2.	<i>Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov</i>	14
3.2.3.	<i>Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky</i>	15
3.2.4.	<i>Súlad s platným viacročným finančným rámcom</i>	17
3.2.5.	<i>Príspevky od tretích strán</i>	17
3.3.	Odhadovaný vplyv na príjmy	18

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Smernica Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi.

1.2. Príslušné oblasti politiky

Mobilita a doprava

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

☒ **novej akcie**

☐ **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**⁵¹

☐ **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ **zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Vytvoriteľným cieľom smernice je uľahčiť zvýšenie intermodálnej dopravy v celkovej nákladnej doprave v rámci EÚ, znížiť externé náklady a spotrebu energie nákladnej dopravy. Smernica prispeje k cieľu udržateľného rozvoja 13 (Podniknúť bezodkladné opatrenia na boj proti zmene klímy a jej dôsledkom), cieľu udržateľného rozvoja 9 (Vybudovať pevnú infraštruktúru, podporovať inkluzívnu a udržateľnú industrializáciu a posilniť inovácie) a k cieľu udržateľného rozvoja 11 (Premeň mestá a ľudské obydľia na inkluzívne, bezpečné, odolné a udržateľné).

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele tejto smernice sú:

- poskytovať podporu širšiemu rozsahu intermodálnych operácií za podmienok účinného dodržiavania predpisov,
- zabezpečiť lepšiu podporu zlepšením podávania správ o intermodálnej doprave,
- zvýšiť konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy s cieľom znížiť externé náklady,
- zlepšiť transparentnosť a zjednodušiť vstup na trh.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv:

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Očakáva sa, že návrhom sa zvýši konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou, a tým sa podporí jej využívanie, čoho výsledkom bude zníženie externých nákladov.

⁵¹ Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ 1 sa určí na základe tohto ukazovateľa:

- objem operácií intermodálnej dopravy v EÚ podľa kombinácie druhov dopravy, podľa segmentu trhu, podľa technológie prekládky a podľa typu nákladových jednotiek,
- hlavné koridory, kde sa intermodálna doprava využíva, a koridory, kde sa nevyužíva, a príslušné dôvody.

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ 2 sa určí na základe týchto ukazovateľov:

- predkladanie správy o hospodárskom rozvoji intermodálnej dopravy v Únii v intervaloch stanovených v smernici.

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ 3 sa určí na základe týchto ukazovateľov:

- konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou a vývoj podpory, ktorú poskytujú členské štáty,
- zmeny spôsobu delenia a podielu intermodálnej dopravy.

Účinnosť navrhovanej smernice vzhľadom na špecifický cieľ 4 sa určí na základe týchto ukazovateľov:

- vývoj kapacity prekládkových terminálov,
- dostupnosť, jednoduchosť prístupu a úplnosť informácií o intermodálnych termináloch.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy

Návrh poskytne podporný rámec na zvýšenie konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou s cieľom stimulovať jej využívanie, a tým znížiť externé náklady súvisiace s nákladnou dopravou. Návrh obsahuje:

- spoločné a účinné podmienky dodržiavania a pravidiel preukazovania súladu,
- hospodárske a regulačné opatrenia na pomoc pri zvyšovaní konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy,
- požiadavky na zabezpečenie transparentnosti terminálov, pokiaľ ide o zariadenia a služby,
- pravidlá a obsah správ o trhu a doložku o preskúmaní na účely prehodnotenia užitočnosti podporného rámca po určitom čase.

Všetky tieto ustanovenia by sa mali v plnej miere uplatňovať 30 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice.

Tento legislatívny finančný výkaz sa konkrétne týka štúdie, ktorá sa má vykonať s cieľom posúdiť, či je potrebné vypracovať rámec kategorizácie/označovania

terminálov, a to v závislosti od výsledku štúdie o potrebe vývoja takéhoto rámca a od štúdií trhu ako vstupných údajov pre zostavovanie správ.

- 1.5.2. *Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na európskej úrovni (*ex ante*)

Poskytnutie harmonizovaných pravidiel a) pre účinné podmienky dodržiavania súladu a ich preukazovanie a b) pre typy podpory pomôže vytvoriť porovnateľné zaobchádzanie s prevádzkovateľmi v celej EÚ, zjednodušiť administratívne postupy pre priemysel, členské štáty a Komisiu a zlepšiť fungovanie vnútorného trhu. V súčasnosti sa pre nedostatky smernice o kombinovanej doprave nepodarilo dosiahnuť túto úroveň harmonizácie.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (*ex post*)

Odvetvie dopravy EÚ má silný cezhraničný rozmer a zohráva dôležitú úlohu pre voľný tok osôb a tovaru na vnútornom trhu EÚ. Efektívne dopravné služby sú kľúčové pre fungovanie dodávateľských reťazcov a rast hospodárstva EÚ. Doprava, v prípade ktorej sa očakáva, že sa bude ďalej zväčšovať, však stále predstavuje jedného z najväčších producentov emisií skleníkových plynov a vytvára značné ďalšie externé náklady súvisiace s dopravným preťažením, nehodami a hlukom.

Táto smernica je jasne koncipovaná ako nástroj na zníženie externých nákladov súvisiacich s dopravou prostredníctvom zvýšenia konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou, čím sa podporí jej využívanie.

- 1.5.3. *Poznatzky získané z podobných skúseností v minulosti*

EÚ dlhodobo podporuje prechod na iné druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, a prednostné využívanie rôznych druhov dopravy v ich najlepšej nožnej kombinácii s cieľom optimalizovať dopravný systém a sieť a znížiť externé náklady.

Od roku 1975 má EÚ k dispozícii nástroj na podporu oprávnených operácií kombinovanej dopravy ako formy intermodálnej dopravy. V roku 1992 tento nástroj nahradila súčasná smernica o kombinovanej doprave.

S cieľom zvýšiť účinnosť smernice o kombinovanej doprave Komisia v roku 1998 predložila návrh na jej zmenu, v ktorom navrhla rozšírenie oprávnenosti na vnútroštátnu cestnú prevádzku, obmedzenie cestných úsekov vychádzajúce z 20 % podielu na celkovej prevádzke, vylúčenie ostrovnej dopravy a výnimku kombinovanej dopravy zo zákazov jazdy počas víkendov. Vzhľadom na to, že počas medziinštitucionálnych rokovaní nebolo možné dosiahnuť dohodu, Komisia návrh v roku 2001 stiahla.

V roku 2016 Komisia vykonala hodnotenie REFIT, v ktorom sa dospelo k záveru, že smernica o kombinovanej doprave je naďalej relevantným nástrojom na podporu kombinovanej dopravy, existuje však významný potenciál na ďalšie zlepšenie jej účinnosti, keďže niektoré ustanovenia tejto smernice boli zastarané alebo nejasné, čo poskytuje významný priestor na nejednoznačný výklad smernice, a teda na neharmonizované vykonávanie.

Komisia následne v roku 2017 predložila nový návrh na zmenu smernice o kombinovanej doprave so zameraním na objasnenie definície so zreteľom na existujúcu judikatúru a sťažnosti, pričom nezmenila prístup vychádzajúci z pevne stanovených vzdialeností pre rôzne časti operácie. Zároveň navrhla podporiť investície do infraštruktúry terminálov a výrazne zlepšiť nástroje fiškálnej a hospodárskej podpory.

Hoci všetky členské štáty uvítali zmenu a podporili cieľ zlepšiť konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy, akékoľvek návrhy na rozšírenie oprávnenosti, a najmä na rozšírenie pôsobnosti na operácie v členských štátoch, sa stretli skôr s odporom. Podobne mnohé členské štáty boli proti povinnosti uľahčiť zvyšovanie kapacity terminálov, avšak s povinnosťou podporovať investície do terminálov súhlasili. Pokiaľ ide o zvýšenú podporu operácií kombinovanej dopravy, názory členských štátov sa rozchádzali, čo znamená, že členské štáty nepodporili harmonizovanú povinnú podporu, ale povinnosť poskytnúť podporu, keď výber podporného nástroja bol ponechaný na členské štáty. Súčasný návrh bol pripravený s ohľadom na obavy týchto členských štátov.

Európsky parlament vo všeobecnosti podporil návrh, navrhol ďalšie ambície, pokiaľ ide o hospodársku podporu, ale požiadal aj o niektoré výnimky. Niekoľkými zmenami, ktoré predložili spoluzákonnodarcovia, sa návrh upravil spôsobom, ktorý by v prípade prijatia výrazne znížil ambície a účinnosť návrhu Komisie. Komisia preto svoj návrh stiahla.

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Navrhovaná smernica je kľúčovým výstupom oznámenia Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovuje vízia EÚ pre dopravný systém v budúcnosti. V stratégii sa oznámilo, že Komisia plánuje vykonať revíziu regulačného rámca pre intermodálnu dopravu vrátane smernice o kombinovanej doprave (v rámci hlavnej iniciatívy 4 – Ekologizácia nákladnej dopravy).

Smernica vytvorí synergie s inými dopravnými politikami a časťami regulačného rámca EÚ, ktoré sa zameriavajú buď na environmentálne vlastnosti jednotlivých druhov dopravy a dopravného systému, alebo na internalizáciu externých nákladov. Pokiaľ ide o environmentálne vlastnosti, medzi tieto časti patrí najmä nariadenie (EÚ) 2019/1242, návrh smernice COM(2021) 557 a návrh nariadenia COM(2021) 559. Opatrenia zamerané na internalizáciu externých nákladov zahŕňajú stanovovanie cien uhlíka, poplatky za infraštruktúru, dane z energie a vozidiel.

Návrh je v súlade s viacročným finančným rámcom. Iniciatíva si vyžaduje finančné prostriedky na financovanie aspoň troch štúdií o trhu potrebných na splnenie povinností podávať správy stanovených v smernici a štúdie na posúdenie, či je potrebné vypracovať rámec kategorizácie/označovania terminálov, ako sa to stanovuje v smernici.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Vplyv na rozpočet tohto návrhu sa rieši v rámci tohto legislatívneho finančného výkazu. Pokiaľ ide o výdavky, osobitný vplyv tejto iniciatívy na rozpočet je obmedzený na rozpočtové prostriedky na štúdie, ako sa uvádza v bode 1.5.4. Vykonávanie týchto činností si nevyžaduje zvýšenie ľudských zdrojov Európskej

komisie. V rámci súčasného viacročného finančného rámca možno potreby uspokojiť prerozdelením prostriedkov v rámci vyhradeného rozpočtového riadka pre oblasť dopravy vo výške 0,4 milióna EUR. V rámci súčasného viacročného finančného rámca sa nepredpokladajú žiadne ďalšie náklady. Vo viacročnom finančnom rámci po roku 2027 sa navrhuje, aby sa náklady na štúdie financovali prostredníctvom nasledujúceho viacročného finančného rámca bez toho, aby bola dotknutá dohoda o viacročnom finančnom rámci a programoch.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ **obmedzené trvanie**

☐ v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.

☐ Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

☒ **neobmedzené trvanie**

Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2027 do roku 2037

a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu

☒ **Priame riadenie** na úrovni Komisie

☒ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie

☐ prostredníctvom výkonných agentúr

☐ **Zdieľané riadenie** s členskými štátmi

☐ **Nepriame riadenie**, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,

☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),

☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,

☐ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,

☐ verejnoprávne subjekty,

☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,

☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,

☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.

V prípade viacerých spôsobov riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.

Poznámky

neuvádza sa

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uvedte frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Komisia bude celkovo zodpovedať za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za podávanie správ Európskemu parlamentu a Rade a) o konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy v porovnaní s unimodálnou cestnou dopravou pred uplatňovaním smernice a následne b) každých päť rokov o hospodárskom rozvoji intermodálnej dopravy v Únii. Po desiatich rokoch Komisia posúdi, či je schéma podpory stále potrebná.

Úlohy, ktoré priamo vykonáva GR pre mobilitu a dopravu (GR MOVE), sa riadia podľa ročného cyklu plánovania a monitorovania vykonávaného v Komisii a výkonných agentúrach vrátane podávania správ o výsledkoch prostredníctvom výročnej správy o činnosti GR pre mobilitu a dopravu.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Vykonávanie navrhovanej smernice bude riadiť Komisia, konkrétne GR pre mobilitu a dopravu. Financovanie sa poskytne prostredníctvom zmlúv o verejnom obstarávaní. Výdavky sa budú realizovať prostredníctvom priamo riadeného obstarávania pri plnom uplatňovaní ustanovení nariadenia o rozpočtových pravidlách. Stratégia kontroly verejného obstarávania a grantov v rámci GR pre mobilitu a dopravu zahŕňa osobitné právne, prevádzkové a finančné kontroly *ex ante* týkajúce sa postupov, ako aj podpisovania zmlúv a dohôd. Okrem toho podliehajú výdavky vynaložené na obstaranie tovaru a služieb finančným kontrolám *ex ante* a v prípade potreby aj *ex post*.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Očakáva sa, že riziko chyby pri platbe a uzavretí zostane pod úrovňou 2 %.

Potenciálne riziká súvisiace s obstarávaním služieb v tejto hodnote sa považujú za nízke.

Tieto riziká sú spojené s používaním postupov obstarávania: omeškania, dostupnosť údajov, včasné informovanie trhu a pod. Tieto riziká by boli pokryté existujúcimi mechanizmami nariadenia o rozpočtových pravidlách a zmiernené súborom vnútorných kontrol, ktorý zaviedlo GR pre mobilitu a dopravu (systematické právne a finančné kontroly *ex ante* pred zverejnením výziev na predkladanie návrhov a pred zadaním zákazky, monitorovanie a posudzovanie výstupov, následné audity výdavkov podľa vymedzenia v ročných pracovných plánoch auditu).

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Vzhľadom na obmedzený rozsah a výšku finančných prostriedkov EÚ, ktoré sa majú poskytnúť, a vzhľadom na to, že príjemcovia finančných prostriedkov EÚ sa považujú za nízkorizikových, neočakáva sa, že úlohy vyplývajúce z navrhovanej

smernice spôsobia dodatočné náklady na kontrolu nad rámec existujúcich nákladov na kontroly GR pre mobilitu a dopravu.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uveďte existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Uplatňujú sa obvyklé preventívne a ochranné opatrenia Komisie, a to konkrétne:

– Platby za všetky služby kontrolujú zamestnanci Komisie pred zaplatením, pričom zohľadňujú všetky zmluvné náležitosti, hospodárske zásady a osvedčené finančné alebo riadiace postupy. Ustanovenia zamerané proti podvodom (kontrola, požiadavky na hlásenie a pod.) sa zahrnú do všetkých zmlúv uzavretých medzi Komisiou a príjemcami všetkých platieb.

– Na boj proti podvodom, korupcii a iným nezákonným činnostiam sa bez obmedzenia uplatňujú ustanovenia nariadenia (EÚ, Euratom) č. 883/2013 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF) a Európskou prokuratúrou zriadenou nariadením Rady (EÚ) 2017/1939.

Komisia ďalej vedie spoľahlivú stratégiu boja proti podvodom, CAFS, ktorá sa v súčasnosti reviduje.

Okrem toho GR pre mobilitu a dopravu v roku 2020 prijalo revidovanú stratégiu pre boj proti podvodom. Stratégia GR pre mobilitu a dopravu v oblasti boja proti podvodom je založená na stratégii Komisie pre boj proti podvodom a predpokladá sa v nej osobitné posúdenie rizika vykonané interne s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac zraniteľné voči podvodom, na kontrolných opatreniach, ktoré už existujú a na opatreniach potrebných na zlepšenie kapacity GR pre mobilitu a dopravu na predchádzanie podvodom, ich odhaľovanie a nápravu.

Zmluvnými ustanoveniami vzťahujúcimi sa na verejné obstarávanie sa zabezpečuje, aby útvary Komisie vrátane úradu OLAF mohli vykonávať audity a kontroly na mieste s využitím štandardných ustanovení odporúčaných úradom OLAF.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

Existujúce rozpočtové riadky

V poradi, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ⁵²	krajín EZVO ⁵³	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁵⁴	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	02.20.04.01	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

⁵² DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁵³ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁵⁴ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.

☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	1	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	---	--

GR: PRE MOBILITU A DOPRAVU			Rok 2027	SPOLU ⁵⁵
○ Operačné rozpočtové prostriedky				
Rozpočtový riadok 02.20.04.01	Závázky	(1a)	0,4	0,4
	Platby	(2a)	0,4	0,4
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU	Závázky		0,4	0,4
	Platby		0,4	0,4

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	4	0,4	0,4
	Platby	5	0,4	0,4
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky		0,4	0,4
	Platby		0,4	0,4

⁵⁵ Po roku 2027 sa náklady na návrh odhadujú na 0,6 milióna EUR v roku 2032, 0,7 milióna EUR v roku 2037 a ďalších 0,3 milióna EUR neskôr, čím sa celkové náklady pre rozpočet EÚ zvýšia na 2 milióny EUR, ktoré sa majú financovať prostredníctvom nasledujúcich VFR bez toho, aby bola dotknutá dohoda o VFR a programoch.

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné okruhy)	Závázky	4	0,4	0,4
	Platby	5	0,4	0,4
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)		6		
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závázky	= 4 + 6	0,4	0,4
	Platby	= 5 + 6	0,4	0,4

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v [prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu](#) (príloha 5 k rozhodnutiu Komisie o interných pravidlách plnenia oddielu všeobecného rozpočtu Európskej únie týkajúceho sa Komisie), ktorá sa na účely medziútvarej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR: <.....>									
☐ Ľudské zdroje									
☐ Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závázky spolu = Platby spolu)								
---	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok 2027	Rok 2032	Rok 2037	Rok bude potvrdené	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Platby	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy			Rok N		Rok N + 1		Rok N + 2		Rok N + 3		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh ⁵⁶	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁵⁷ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 – medzisúčtet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 – medzisúčtet																		
SPOLU																		

⁵⁶ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁵⁷ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov

☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

	Rok N ⁵⁸	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	SPOLU
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	---	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

Mimo OKRUHU 7⁵⁹ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

SPOLU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁵⁸ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahradzte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

⁵⁹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.1. Odhadované potreby ľudských zdrojov

☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.

☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
O Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
01 01 01 11 (priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
O Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času) ⁶⁰							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)	0	0	0	0			
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	– ústredie						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							
01 01 01 12 (ZZ, VNE, DAZ – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU	0						

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

⁶⁰ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁶¹ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- ☒ môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Iniciatíva je financovaná z rozpočtového riadka podpory dopravnej politiky (02.20.04.01), nevyžaduje sa žiadna zmena v plánovaní.

- ☐ si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

Vysvetlite, čo sa požaduje, a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky, zodpovedajúce sumy a nástroje, ktorých použitie sa navrhuje.

- ☐ si vyžaduje revíziu VFR.

Vysvetlite, čo sa požaduje, a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- ☒ nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- ☐ zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

	Rok N ⁶²	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁶² Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahradte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.

☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:

☐ vplyv na vlastné zdroje

☐ vplyv na iné príjmy

uved'te, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Rozpočtový riadok príjmov:	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁶³						
		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok								

V prípade pripísaných príjmov uved'te príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

⁶³ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.