

Brusel 10. listopadu 2017
(OR. en)

14213/17

**Interinstitucionální spis:
2017/0290 (COD)**

**TRANS 464
CODEC 1785
IA 176**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	10. listopadu 2017
Příjemce:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2017) 648 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2017) 648 final.

Příloha: COM(2017) 648 final



V Bruselu dne 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité
druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Projev o stavu Unie z roku 2017 přináší jasnou zprávu: EU by se měla stát světovým lídrem v dekarbonizaci a měla by transformovat opatření do pracovních míst, růstu a inovace¹. S platností Pařížské dohody o změně klimatu se bude muset přechod k moderní a nízkouhlíkové ekonomice zrychlit. Evropská rada v červnu 2017² potvrdila závazek EU a jejích členů rychle a v plné míře realizovat Pařížskou dohodu a pokračovat ve vedení boje proti změně klimatu, přičemž uznala Pařížskou dohodu za „klíčový prvek pro modernizaci evropského průmyslu a hospodářství“.

Vzhledem k velkému příspěvku dopravy k emisím skleníkových plynů a znečištění ovzduší je zajištění udržitelnější dopravy ústředním prvkem dopravní politiky EU. Ve strategii energetické unie z února 2015 byl přechod k energeticky účinnějšímu a dekarbonizovanému odvětví dopravy uveden jako kriticky důležitý³. Tento přechod je podpořen konkrétními opatřeními popsány ve strategii nízkemisní mobility⁴ přijaté v červenci 2016, jejímž cílem je i) optimalizovat účinnost dopravního systému pomocí digitalizace a větší podpory multimodality a ii) podpořit využití alternativních zdrojů energie s nízkými emisemi v odvětví dopravy zavedením příslušné infrastruktury pro alternativní paliva, aby byl umožněn přechod k vozidlům s nulovými emisemi. Tato opatření se nyní realizují. V květnu 2017 byla ve sdělení „Evropa v pohybu“ představena agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny⁵, kterou doprovázel první balíček návrhů. Nyní jsou v rámci tohoto druhého balíčku „Evropa v pohybu“ navrhována další opatření, včetně revize směrnice o čistých vozidlech nebo novelizace směrnice o kombinované přepravě.

Směrnice 92/106/EHS⁶ (směrnice o kombinované přepravě) je na úrovni Unie jediným právním nástrojem, který přímo motivuje k přesunu od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy s nižšími emisemi, jako je vnitrozemská vodní doprava, námořní doprava a železniční doprava. Směřuje ke zvýšení konkurenceschopnosti přeshraniční intermodální (a konkrétněji „kombinované“) dopravy v porovnání s nákladní dopravou pouze po silnici.

Právní opatření zahrnují i) ochranu svobody poskytovat přeshraniční služby, tzn. chránit kombinovanou dopravu před národními omezeními (povolování, regulované tarify a kvóty); ii) upřesnění, že omezení silniční kobotáže (nařízení (ES) č. 1072/2009) se nevztahuje na silniční úseky mezinárodní kombinované dopravy, a iii) povolení těžších nákladů pro vozidla používaná na silničních úsecích intermodální dopravy jako kompenzaci za hmotnost obalu jednotky nákladu, jakož i použití kontejnerů v délce 45 stop, doplněním odkazu na směrnici stanovující hmotnosti a rozměry (směrnice 53/96/ES).

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ Směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

Opatření v oblasti ekonomické podpory zahrnují určité daňové pobídky, pokud jde o některé daně uplatňované u silničních vozidel, pokud jsou použita v kombinované dopravě, a rozšíření definice dopravy pro vlastní potřebu. Jejich účelem bylo částečně korigovat nerovnováhu mezi kombinovanou dopravou a dopravou pouze po silnici způsobenou existencí negativních externalit, které se plně neodrážejí v ceně silniční přepravy nákladů.

Protože však byla tato směrnice přijata v roce 1992, prošly některé z uvedených podmínek, např. používání přepravních dokladů v listinné podobě a používání razítek jako důkaz způsobilosti pro kombinovanou dopravu, i tržní prostředí značným i změnami. I když je tato směrnice stále relevantní pro plnění cíle dopravní politiky EU, totiž snižování negativních externalit, mohly by se její efektivnost a účelnost dále zlepšit, pokud bude správně revidována.

Cílem této iniciativy je dále zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy v porovnání s dálkovou silniční nákladní dopravou, a podpořit tak přechod od silniční nákladní dopravy k jiným formám dopravy. Mělo by to snížit podíl dopravních externalit z nákladní dopravy. Bude toho dosaženo prostřednictvím:

- upřesnění a rozšíření definice kombinované dopravy;
- lepšího monitorování podmínek způsobilosti a vymáhání;
- zvýšení účinnosti pobídek a
- zdokonalením podmínek směrnice týkajících se předkládání zpráv a monitorování.

Iniciativa přispívá k programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), neboť jejím cílem je směrnici aktualizovat a zjednodušit.

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

Cílem této iniciativy je podpořit multimodalitu a posílit přechod od silniční nákladní dopravy řešením nedostatků stávající legislativy (směrnice 92/106/EHS), zejména rozšířením její působnosti s využitím širších možností opatření na podporu. Zahrnuje to investiční podporu překládkové infrastruktury, což by zajistilo další pobídky a snížilo rozdíly v konkurenceschopnosti mezi intermodální dopravou a nákladní dopravou pouze po silnici.

Iniciativa doplňuje další opatření směřující k vybudování jednotného evropského dopravního prostoru a přispívá také k posunu k udržitelnějším způsobům dopravy. Jde o nařízení (EU) č. 913/2010 zřizující mezinárodní železniční koridory pro nákladní dopravu, směrnici 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, směrnici 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) a nařízení (EU) č. 1315/2013 (TEN-T), které stanoví hlavní směry Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

- **Soulad s ostatními politikami EU**

Iniciativa je součástí práce Komise na vytvoření „odolné energetické unie“⁷ s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu“ a návrhů týkajících se nízkoemisní mobility. Ve sdělení „Evropa v pohybu“⁸ byla načrtnuta strategie „sociálně spravedlivého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny.“ Doprovázela ji série návrhů, jako je například revize směrnice o výběru poplatků za užívání určitých pozemních

⁷ COM(2015) 80 final

⁸ COM(2017) 283 final.

komunikací (směrnice 1999/62/ES), přepracované znění směrnice 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného, revize několika nařízení o přístupu na trh a o pracovních podmínkách pro odvětví silniční nákladní dopravy, jakož i další kroky, jež mají položit základy pro spolupracující, propojenou a automatizovanou mobilitu.

Za účelem další realizace tohoto přechodu k nízkoemisní mobilitě jsou tato opatření nyní doplněna dalšími návrhy, jako je revize směrnice o čistých vozidlech (směrnice 2009/33/ES), revize nařízení (ES) č. 1073/2009 o přístupu na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy, návrh nových norem emisí CO₂ pro osobní a nákladní automobily po roce 2020, iniciativa na podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva i tato navrhovaná novelizace směrnice o kombinované přepravě.

Kromě pomoci při optimalizaci efektivity dopravy prostřednictvím přímé podpory pro multimodalitu návrh pomůže také zavést moderní a efektivní dopravní infrastrukturu, pro kterou je zapotřebí více investic, jak je zdůrazněno v investičním plánu pro Evropu⁹. S navrhovaným rozšířením opatření v oblasti podpory, zejména investiční podpory pro překládkové terminály, podporuje tato iniciativa investice do potřebných překládkových zařízení v síti TEN-T.

Navrhovaná novelizace je v souladu se stávajícími i navrhovanými novými pravidly pro podmínky kabotáže a vysílání pracovníků v silniční dopravě. Stávající znění směrnice o kombinované přepravě zahrnuje v článku 4 tak zvanou „výjimku pro kabotáž“, která stanoví, že všichni dopravci usazení v EU, kteří splňují podmínky přístupu na trh přepravy zboží mezi členskými státy, mají právo provozovat přepravu na silničním úseku kombinované dopravy bez ohledu na to, zda tento silniční úsek zahrnuje přechod hranice.

Podle stávající definice má být kombinovaná doprava považována výhradně za mezinárodní přepravu. Bylo to potvrzeno několika rozsudky Soudního dvora¹⁰ a je to zdůrazněno v 16. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 1072/2009¹¹. Za účelem motivace k takovéto přepravě musí být mezinárodní kombinovaná doprava srovnávána s mezinárodní dopravou pouze po silnici a musí mít stejná pravidla. Většina účastníků a hospodářských subjektů se shoduje, že je to základní podmínka, aby mezinárodní intermodální doprava mohla konkurovat za stejných podmínek s mezinárodní dopravou pouze po silnici, a měla by být zachována.

Některé zúčastněné subjekty však tvrdí, že směrnice o kombinované přepravě otevírá dveře pro možné obcházení pravidel pro kabotáž, protože aspekt „mezinárodní kombinované dopravy“ se obtížně prokazuje. Aby to bylo vyřešeno, nová opatření v navrhované novelizaci směrnice o kombinované přepravě, v navrhované revizi pravidel pro kabotáž v nařízení (ES)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_cs.

¹⁰ Např. ve věci C-2/84, Komise v. Itálie, Soudní dvůr potvrdil, že silniční úsek kombinované dopravy je nedílnou součástí jednotné mezinárodní kombinované dopravy od místa odjezdu do místa příjezdu, a proto nemá být považován za vnitrostátní přepravu. „...kombinovanou přepravu je třeba považovat za jednu činnost od místa odjezdu do místa příjezdu [...]. Pouhá skutečnost, že v členském státě určení je zboží přepravováno výhradně po silnici, nemůže zrušit výhody kombinované silniční/železniční přepravy.“

¹¹ „Tímto nařízením nejsou dotčena ustanovení týkající se silniční přepravy dováženého nebo vyváženého zboží uskutečňované jako jeden úsek kombinované dopravy, která jsou obsažena ve směrnici Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy. Na vnitrostátní cesty uskutečňované po silnici v rámci hostitelského členského státu, které nejsou součástí kombinované dopravy podle směrnice 92/106/EHS, se vztahuje definice kabotáže, a proto by měly splňovat požadavky tohoto nařízení.“

č. 1072/2009 a v navrhovaných zvláštních pravidlech, pokud jde o některé aspekty směrnice 96/71/ES týkající se vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy a směrnice 2014/67/EU, zavádějí jednodušší definice a plně využívají příležitost, kterou nabízí „revoluce digitální mobility“, pro zvýšení efektivity přepravy lepším využitím přínosů digitalizace. Když bude dopravcům povoleno využívat elektronické prostředky při předkládání požadovaných dokladů úřadům, sníží se administrativní zátěž i náklady na vymáhání. Pro vnitrostátní orgány bude také mnohem snazší rozlišit silniční úseky v mezinárodní kombinované dopravě od kabotáže a zabránit možnému zneužívání.

Navrhované rozšíření rozsahu kombinované dopravy na vnitrostátní přepravu podpoří další rozvoj kombinované dopravy v EU. Toto rozšíření neovlivní objem kabotáže, neboť „kabotážová výjimka“ se nebude vztahovat na tyto vnitrostátní kombinovanou dopravu. V tomto případě by pro silniční úsek kombinované dopravy platila pravidla pro kabotáž podle nařízení (ES) č. 1072/2009, ve znění pozdějších předpisů, a také by se na něj vztahovala nově navržená pravidla pro „vysílání pracovníků“. To by mělo zajistit, že případná kabotáž ve vnitrostátní kombinované dopravě nepovede k nekalé soutěži na trhu EU.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem pro směrnici 92/106/EHS je článek 75 a čl. 84 odst. 2 Smlouvy o ES.

Právním základem navrhované změny je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) (bývalý článek 71 Smlouvy o ES). Tento článek je základem pro přijetí legislativy EU, neboť stanoví zejména: a) společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států, b) podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu, [...] d) veškeré jiné potřebné předpisy.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Cílem novelizace směrnice o kombinované přepravě je dále podporovat přechod od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy šetrnějším k životnímu prostředí, a tím dále snížit negativní externality systému dopravy EU. Tento cíl zahrnuje rámec opatření na podporu kombinované dopravy a směrnici zjednodušuje a upřesňuje. Nelze jej dosáhnout dostatečně na úrovni členských států, neboť většina nákladní kombinované dopravy je přeshraniční a využívá intermodální infrastrukturu ve všech členských státech. Pro investování do intermodální přeprávkové infrastruktury je nutný koordinovaný přístup.

Vzhledem k tomu, že evropská intermodální doprava je téměř z 20 % vnitrostátní (probíhá v jednom členském státě) a v současné době se na ni směrnice nevztahuje, rozšíření působnosti na vnitrostátní kombinovanou dopravu by rozšířilo rozsah podpůrných opatření potřebných na podporu změny způsobu dopravy. To by současně snížilo celkové externality, zejména emise skleníkových plynů a dopravní přetížení, které mají dopad i mimo státní hranice. Dopravní přetížení na regionální nebo celostátní úrovni má přímý dopad na všechny uživatele silnic. Také emise skleníkových plynů a znečištění ovzduší mají evropskou dimenzi.

Kromě toho společné cíle u podpůrných opatření, jež mají realizovat členské státy, brání tomu, aby se konkrétní opatření na podporu kombinované dopravy na vnitrostátní úrovni překrývala nebo měla rozdílné výsledky. Zejména u opatření na podporu investic pro terminály je nutný společný cíl, aby nevznikla nadbytečná kapacita.

- **Proporcionalita**

Navrhovaná opatření pomohou splnit cíle stanovené v původní směrnici.

Rozšíření působnosti je nutné, aby se začlenila vnitrostátní přeprava a zvýšil dopad směrnice. Je třeba upřesnit definici kombinované dopravy a podmínky způsobilosti, aby bylo zajištěno, že směrnice bude uplatňována účinněji, zejména z hlediska přínosů plynoucích z regulačních opatření a opatření v oblasti ekonomické podpory.

Podpurná opatření nestanoví povinné úrovně ekonomické podpory, rozsah a metodiku pro poskytování této podpory ponechávají v národní kompetenci. Náklady pro členské státy, podniky a jednotlivce jsou ve srovnání s potenciálními přínosy nízké. Očekává se, že zejména investiční podpora pro terminály bude mít stále přínosy i po sledovaném období.

- **Volba nástroje**

Protože právní akt, jenž má být novelizován, je směrnice, měl by mít pozměňovací akt stejnou formu.

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

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

Komise zveřejnila své hodnocení směrnice 92/106/EHS v roce 2016¹². V lednu 2015 byla také zveřejněna externí studie s názvem „Analýza kombinované dopravy EU“¹³.

Hodnocení dospělo k závěru, že směrnice je stále relevantním nástrojem na podporu kombinované dopravy. Bylo zjištěno, že bez opatření EU by služby v přeshraniční kombinované dopravě čelily bariérám vyplývajícím z různých právních systémů, takže by byly méně atraktivní a případně i neproveditelné. Hodnocení zdůrazňuje, že kombinovaná doprava pomáhá snižovat negativní externality formou přechodu na jiné druhy dopravy. Hodnocení však ukázalo, že je zde „významný prostor pro další zlepšení účelnosti směrnice vzhledem ke skutečnosti, že některá její ustanovení jsou neaktuální, formulace jsou někdy zastaralé a nejednoznačné a působnost směrnice je omezená“. Nedostatky se týkají zejména definice kombinované dopravy, omezení fiskálních motivací a neaktuálních ustanovení týkajících se přepravních dokladů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultace s účastníky byly v souladu s minimálními normami pro konzultace zainteresovaných stran stanovenými ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (KOM(2002) 704 final).

Konzultace byly provedeny za účelem shromáždění připomínek k navrhovaným politickým opatřením a jejich pravděpodobnému dopadu. S účastníky byly konzultovány záležitosti, které nebyly řešeny při minulých veřejných konzultacích (REFIT). Konzultace poskytly přehled

¹² REFIT ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report (hodnocení ex post v rámci programu REFIT týkající se směrnice 92/106/EHS o kombinované dopravě – závěrečná zpráva), SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

názorů různých skupin účastníků na navrhovaná politická opatření a možnosti a jejich očekávání, jaký budou mít na ně vliv, a umožnily stanovit možnost, které dávají účastníci přednost.

Konzultace zahrnovaly následující:

- 1) Veřejná konzultace se konala formou otevřené veřejné konzultace na internetu, která probíhala po 12 týdnů. Konzultace s využitím nástroje EUSurvey a konzultační stránky GR MOVE trvala od 23. ledna do 23. dubna 2017. Komise obdržela 79 vyplněných dotazníků a šest stanovisek od 17 členských států a Švýcarska, zejména z odvětví dopravy a logistiky: 43 % od hospodářských sdružení (z toho od 13 evropských nebo mezinárodních organizací), 36 % od soukromých podniků, 11 % od veřejných orgánů, 8 % od nevládních organizací a 2 % z akademické sféry.
- 2) Od 10. do 31. března 2017 se za pomoci externího konzultanta konala cílená online konzultace s účastníky. Zaměřovala se zejména na definici a ekonomické pobídky a byla přizpůsobena různým skupinám účastníků (odvětví, členské státy, sociální partneři a další zainteresované skupiny). Komise obdržela 122 vyplněných dotazníků od 12 členských států a Švýcarska: 44 % od provozovatelů dopravních služeb nebo jejich oborových sdružení, 17 % od uživatelů dopravních služeb nebo jejich oborových sdružení, 25 % od vnitrostátních orgánů a 14 % od jiných dopravních sdružení.
- 3) Dne 30. března 2017 se konalo shromáždění účastníků, na němž si mohly vyměnit své názory skupiny účastníků z cílené konzultace. Těchto 35 účastníků reprezentovalo všechny druhy dopravy, jakož i námořní a vnitrozemské přístavy, terminály, vlastníky vagonů a odvětví kombinované dopravy.
- 4) Další shromáždění členských států, na němž bylo zastoupeno 14 členských států, se konalo 10. dubna 2017.

Shrnutí připomínek a využití výsledků

Odvětví dopravy i logistiky (zastoupené uživateli a provozovateli dopravy a jejich sdruženími) a státní orgány uvedly, že je nutné směrnici o kombinované přepravě urychleně novelizovat. Stávající legislativa je považována za zastaralou, regulační a ekonomická podpora kombinované dopravy je vnímána jako nepřiměřená a podmínky pro způsobilou přepravu jsou považovány za nevhodné pro moderní řešení dodavatelského řetězce a konkurenční situaci služeb kombinované dopravy.

U definice kombinované dopravy obhajovala většina účastníků rozšíření působnosti směrnice, aby zahrnovala vnitrostátní dopravu a přepravu v zemích, které nejsou členy EU, což, jak předpokládají, bude mít značný pozitivní dopad na objemy kombinované dopravy a na životní prostředí. Nejvíce připomínek vyvolala případná změna limitu vzdálenosti u silničního úseku v kombinované dopravě, přičemž názory byly často protichůdné: mnoho účastníků a vnitrostátních orgánů chce zachovat současné omezení, případně zavést určitou flexibilitu, zatímco soukromý sektor podporuje zrušení omezení délky silničního úseku.

I přes tyto rozdíly by mohl možný nalezený kompromis zahrnovat zachování současné definice a ponechání vzdálenosti 150 km, přičemž by určitá flexibilita byla dána koncepcí nejbližšího vhodného terminálu, pokud by byl lépe definován. Pokud jde o nesilniční úsek, nevyjádřili účastníci jednoznačné názory na úpravu stávající minimální délky 100 km; tento

limit byl považován za nevýznamný pro železniční/silniční dopravu, ale u kombinované dopravy na vnitrozemských vodních cestách za kontraproduktivní.

Účastníci vyjádřili názor, že nabízená podpora podle současné směrnice obecně nestačí na rozšíření kombinované dopravy v Unii. Za zvláště účinná však byla považována dvě opatření z oblasti regulační podpory:

- výjimka z „omezení kabotáže“ u silničních úseků a
- zvýšení limitu 40 tun na 44 tun u kombinované dopravy v souladu se směrnicí o hmotnostech a rozměrech (na základě výjimky).

U opatření v oblasti ekonomické podpory byla obecná shoda na rozšíření ekonomické podpory pro všechny pohyby kombinované dopravy ve všech kombinacích různých druhů dopravy. Za opatření, jež přinesou nejsilnější pozitivní dopad na objemy kombinované dopravy, byly považovány: i) podpora přímých investic do terminálů pro kombinovanou dopravu, které by případně byly doplněny dotacemi na jednotku přeloženého nákladu, ii) motivace k investicím do IT v oblasti kombinované dopravy nebo využívání inovačních řešení, jako jsou čistší kamiony, a iii) snížení přístupových poplatků za železniční přepravu v rámci kombinované dopravy. Členské státy vyjádřily výhrady k povinným podpůrným opatřením.

Většina účastníků dávala přednost jasnějším podmínkám prokazování způsobilosti kombinované dopravy. Podporovali také zavedení systému na bázi elektronických dokumentů, který by nahradil zastaralý systém papírových dokumentů a razítek. To podpořily i členské státy.

Účastníci obecně vyjadřovali silný zájem, aby pravidelně dostávali informace o stavu kombinované dopravy. Požadovali pravidelný sběr a zveřejňování údajů o kombinované dopravě. Podporovali také zpracování a zveřejňování podrobnějších zpráv. Dále navrhovali provádět v určitém časovém období, např. každých 5 let, přezkum novelizované směrnice, aby zůstala aktuální.

• **Sběr údajů a využití výsledků odborných konzultací**

Definice problémů vycházela zejména z hodnocení REFIT¹⁴ a externí studie¹⁵.

Pro položení základů hodnocení dopadu byli využiti externí dodavatelé:

- studie o sběru údajů souvisejících s náklady¹⁶, dokončená v březnu 2017;
- studie o aktualizaci tržního přehledu o kombinované dopravě¹⁷, dokončená v březnu 2017, a
- studie shrnující konzultace na podporu posouzení dopadů¹⁸, dokončená v červenci 2017.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ Studie kombinované dopravy – Analýza kombinované dopravy EU, 2014 <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017) – Sběr dalších údajů o kombinované dopravě EU.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), Aktualizace údajů o kombinované dopravě EU – závěrečná zpráva.

• **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které od **Výboru pro kontrolu regulace** obdrželo kladné stanovisko s výhradami. Výbor předložil doporučení požadující provedení úprav a upřesnění k těmto bodům:

- popis souvislostí a toho, jak tato iniciativa zapadá do ostatní *acquis* EU a dalších doplňujících prací v oblasti přechodu k jiným druhům dopravy;
- identifikace a vymezení nedostatků v infrastruktuře (zejména překládkové terminály) brzdících rozvoj kombinované dopravy;
- odůvodnění začlenění vnitrostátní kombinované dopravy do působnosti směrnice z hlediska subsidiarity a
- očekávaný dopad, zejména základní předpoklady.

Připomínky byly zohledněny v revidovaném posouzení dopadů, jak je uvedeno v příloze I zprávy o posouzení dopadů. K vyřešení uvedených bodů byly provedeny tyto úpravy:

- Bylo doplněno vysvětlení doplňkovosti revize směrnice o kombinované přepravě k dalším stávajícím iniciativám (za účelem rozšiřování multimodality a podpory přechodu k jiným druhům dopravy) zejména v části o politických souvislostech.
- Bylo doplněno další vysvětlení nedostatků infrastruktury, a jak ovlivňují celkové problémy, které řeší tato iniciativa. Byly přidány konkrétní odkazy na stávající limity a potřeby z hlediska terminálů železniční infrastruktury, aby pomohly kvantifikovat tyto nedostatky a předpokládané potřebné investice.
- Bylo doplněno další vysvětlení subsidiarity, zejména k zahrnutí vnitrostátní kombinované dopravy do definice, ale také k přijetí opatření v oblasti investic do infrastruktury.
- Do příslušných částí, zejména do přílohy o analytických modelech, byl přidán podrobnější popis základních předpokladů, pokud jde o dopad, a popis interního modelu použitého na stanovení tohoto dopadu.

Posuzované **varianty politiky** sestávají z balíčku politických opatření, jež řeší specifické cíle, konkrétně pak hlavní zjištěné příčiny problémů:

- definice „kombinované dopravy“, tj. geografický dosah, silniční úsek, nesilniční úsek, nákladová jednotka;
- kontrola způsobilosti, tj. požadované údaje (pro kontrolu), prezentace údajů, místo kontroly;
- opatření v oblasti ekonomické podpory, tj. investiční podpora a provozní podpora (např. daňové prázdny u motorových vozidel) a
- administrativní opatření, tj. kontrola opatření v oblasti podpory, sběr údajů, spolupráce mezi členskými státy, transparentnost.

Varianty politiky byly založeny na zvyšující se míře upřesnění, ambicí a očekávaného „kumulativního“ dopadu.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), Konzultace a související analýza v rámci hodnocení dopadu pro novelizaci směrnice o kombinované přepravě (92/106/EHS).

První varianta politiky (PO1) sestává z menší novelizace směrnice se zaměřením na zjednodušení: definice kombinované dopravy je zjednodušena použitím jediné vzdálenosti silničního úseku pro všechny druhy dopravy. Jako doklad o způsobilosti jsou přijímány jednoduché elektronické dokumenty (např. PDF) a daňová pobídka pro silniční dopravce pro silniční úsek kombinované dopravy se rozšiřuje na všechny druhy kombinované dopravy (nejen pro železniční/silniční).

Druhá varianta politiky (PO2) cílí na zjednodušení kritérií způsobilosti (definice), lepší definice podmínek pro vymáhání a rozšíření opatření v oblasti ekonomické podpory. Tato varianta je podle míry ambicí rozdělena na dvě podvarianty:

- V podvariantě PO2A je působnost rozšířena tak, aby zahrnovala vnitrostátní (domácí) kombinovanou dopravu. Platí společná definice silničního úseku bez ohledu na nesilniční druh dopravy (větší z hodnot 150 km nebo 20 %). Za přijatelné se považují pouze intermodální nákladové jednotky s identifikací ISO/ILU. Pro podmínky prokázání způsobilosti jsou určeny nové požadavky na údaje a jsou akceptována elektronická data v upravitelném datovém formátu. Rovněž je nabídnuto několik různých možností ekonomické podpory.
- V rámci podvarianty PO2AB, navíc k opatřením popsáním v PO2A, zahrnuje definice kombinované dopravy pro silniční úsek určitou flexibilitu: členské státy mají možnost použít jako limit „nejbližší vhodný terminál“. Akceptovány jsou nákladové jednotky všech velikostí. Ze všech opatření ekonomické podpory se povinným stává opatření týkající se investic do terminálů.

A třetí varianta politiky (PO3) spočívá v rozšíření opatření stanovených ve směrnici na veškerou intermodální dopravu bez ohledu na limity vzdálenosti a druhy nákladových jednotek. U této varianty nejsou žádné požadavky na údaje prokazující způsobilost. Tato varianta rovněž stanoví, že všechna možná podpůrná opatření jsou povinná.

Při posouzení dopadů byla jako nejvhodnější označena varianta PO2B.

Přestože by největší absolutní ekonomické přínosy měla varianta PO3, je vzhledem k nákladům pro členské státy a celkové návratnosti investic méně přitažlivá než ostatní varianty, které mají vyšší poměr návratnosti investic. Z hlediska životního prostředí je varianta PO3 také méně efektivní než varianty PO2A a PO2B. Varianty PO1 a PO2A nezajišťují splnění cíle, pokud jde o přechod k jiným druhům dopravy do roku 2030 podle bílé knihy z roku 2011. Vzhledem k tomu, že varianta PO2B zajišťuje, aby byl splněn cíl přechodu k jiným druhům dopravy do roku 2030, a nabízí vyšší návratnost investic i vyšší efektivitu v oblasti životního prostředí než PO3, je PO2B preferována.

Malé a střední podniky – zejména podniky provozující přepravu na silničním úseku kombinované dopravy a malí provozovatelé vnitrozemské vodní dopravy – těží z podpory směrnice o kombinované přepravě, která jim pomáhá konkurovat levnější dálkové silniční dopravě, a díky vyšším objemům v kombinované dopravě budou mít z varianty PO2B prospěch. Je však třeba uvést, že zavedení elektronických strukturovaných dat pro kontrolní účely si může vyžádat jisté počáteční investiční náklady, které však budou kompenzovány úsporami z používání elektronických dat v celém dodavatelském řetězci.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Dimenze REFIT tohoto návrhu vychází ze zjednodušení a aktualizace definice kombinované dopravy, jakož i z upřesnění podmínek a způsobů vymáhání (prokazování způsobilosti přepravy jako kombinované dopravy).

Definice kombinované dopravy sestává z:

- upřesnění a zjednodušení definice silničního úseku, s využitím přesné definice (150 km nebo 20 % z celkové vzdálenosti) použitelné v kombinaci s jakýmkoli druhem dopravy;
- odstranění veškerého omezení vzdálenosti u nesilničního úseku;
- další specifikace, že v úvahu budou brány pouze standardizované nákladové jednotky. Bude tak snazší sledovat a počítat nákladové jednotky při výpočtu objemů kombinované dopravy, pro kterou jsou požadována podpůrná opatření.

U podmínek prokázání způsobilosti bude snazší ověřovat aspekt „kombinované dopravy“ jak pro orgány provádějící silniční kontroly, tak i pro orgány, které mají na starosti podpůrná opatření, neboť jsou jasně určeny požadované doklady a je umožněno používání elektronických dokumentů.

Zjednodušení se také týká některých neaktuálních odkazů, jako je zvláštní liberální režim pro „dopravu pro vlastní potřebu“. Jak je vysvětleno ve zprávě REFIT, vzhledem k celkovému snížení dopravy pro vlastní potřebu v silniční nákladní dopravě to již není relevantní ani účelné.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. OSTATNÍ PRVKY

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

Zpráva o posouzení dopadů uvádí osm ukazatelů, které by se měly používat při monitorování účelnosti a účinnosti opatření prováděných za účelem plnění hlavních politických cílů:

- podíl intermodální dopravy a kombinované dopravy;
- odklon od silniční dopravy;
- výsledné úspory externích nákladů;
- zvýšení objemu intermodální dopravy na 1 euro poskytnuté podpory;
- zvýšení užitečné hmotnosti u intermodálních nákladových jednotek;
- snížení průměrné vzdálenosti mezi intermodálními terminály (podle druhu dopravy);
- návratnost investic (ROI) u ekonomické podpory intermodální dopravy a

- srovnání a vývoj nákladů u dopravy pouze po silnici a intermodální dopravy na stejnou vzdálenost.

Aby bylo možné posoudit dopad dané legislativy, bude třeba provést důkladné hodnocení, jakmile budou uskutečněny všechny změny. Komise provede první hodnocení, které se pak bude opakovat každé dva roky, 27 měsíců po uplynutí lhůty pro provedení směrnice. Návrh zahrnuje konkrétní požadavky na členské státy na předkládání zpráv týkající se rozvoje kombinované dopravy, jakož i vývoje infrastruktury a realizovaných podpůrných opatření.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Vzhledem k předmětu návrhu, tedy že návrh pouze novelizuje směrnici 92/106/EHS, kterou členské státy plně transponovaly, nezdá se být oprávněné či přiměřené požadovat informativní dokumenty.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Název směrnice řešil „...kombinovanou přepravu zboží mezi členskými státy.“ Nyní je název upraven tak, aby vyjadřoval rozšířenou působnost, neboť vypuštění slov „mezi členskými státy“ odráží rozšíření definice „kombinované dopravy“ podle pozměněného článku 1 na vnitrostátní přepravu (v rámci členského státu).

Článek 1

V článku 1 byla stanovena působnost směrnice a definice „kombinované dopravy“. Vzhledem k nejednoznačnosti, nejasnosti takové definice a jejímu omezenému rozsahu se článek nahrazuje upraveným článkem a jasnější definicí „kombinované dopravy“ ve směrnici. Nová definice uvedená v tomto novém článku 1:

- v odstavci 4 rozšiřuje oblast působnosti „kombinované dopravy“ na veškerou přepravu v Unii, včetně vnitrostátní kombinované dopravy;
- v odstavci 3 upřesňuje a dále specifikuje maximální vzdálenost silničního úseku na 150 km nebo 20 % celkové vzdálenosti bez ohledu na druh nesilničního úseku (železnice, vnitrozemské vodní cesty nebo mořská cesta), přičemž zajišťuje umožnění určité flexibility v důsledku specifických geografických nebo provozních omezení v členských státech;
- v odstavci 2 vypouští omezení nesilničního úseku, aby se do působnosti směrnice dostala důležitá kombinovaná doprava s vnitrozemskými vodními cestami;
- v odstavci 2 dále specifikuje druhy nákladových jednotek, které jsou v kombinované dopravě přípustné (tj. standardizované ISO/CEN).

Článek 3

Článek 3 obsahoval odkaz na přepravní doklad, který lze použít na prokázání způsobilosti (odkaz na článek 6 nařízení Rady č. 11 ze dne 27. června 1960), a dále specifikoval informace, jež mají být doplněny, zejména použití razítek na potvrzení či ověření částí přepravy. Protože tyto podmínky byly považovány za nejasné a protože v mnoha zařízeních se již razítka nepoužívají, nahrazuje se tento článek přesnější specifikací podmínek a druhů dokladů, jež mají být použity k prokázání způsobilosti u kombinované dopravy pro účely silničních kontrol prováděných v členském státě na silničním úseku přepravní operace:

- Odstavec 1 definuje podmínku, kterou je nutné splnit, aby mohla být silniční přeprava považována za součást kombinované přepravní operace.

- Odstavec 2 uvádí výčet a popisuje údaje, které mají být předloženy jako důkaz.
- Odstavec 3 uvádí, že k prokázání kombinované dopravy nebudou požadovány žádné další doklady.
- Odstavec 4 stanoví podmínky předkládání důkazů, včetně jejich předkládání pro účely silničních kontrol.
- Odstavec 5 popisuje přijatelnou formu dokladů, jež mají být předloženy, zejména možnost použití stávajících přepravních dokladů, ale také možnost použití elektronických prostředků v upraveném strukturovaném formátu.
- Odstavec 6 obsahuje ochranu pro provozovatele, jestliže dojde k nesrovnalostem mezi skutečnými přepravními operacemi a informacemi uvedenými v dokladech, pokud jsou tyto nesrovnalosti způsobeny výjimečnými okolnostmi.

Článek 5

Článek 5 obsahoval povinnost Komise předkládat zprávy (za součinnosti členských států), ale nestanovil žádnou systematickou povinnost shromažďovat příslušné údaje pro účely plnění této povinnosti. Nyní je navrhováno upravit nezbytné podmínky a povinnosti u předkládání zpráv, aby bylo zajištěno, že směrnice bude řádně uplatňována:

- Odstavec 1 zavádí povinnost pro členské státy, aby do 18 měsíců po uplynutí lhůty pro provedení směrnice předložily Komisi údaje o podmínkách trhu kombinované dopravy na svém území, a to včetně údajů o příslušné infrastruktuře a přijatých opatřeních v oblasti vnitrostátní podpory. Umožňuje také, aby Komise přijala formou aktů v přenesené pravomoci opatření na pomoc členským státům při plnění jejich povinnosti prostřednictvím dalšího popisu obsahu informací, jež mají být předkládány.
- Odstavec 2 stanoví, že Komise na základě těchto národních zpráv posuzuje provádění směrnice, včetně její účelnosti a efektivnosti, a může také předjímat další opatření.
- Odstavec 3 stanoví, že členské státy informace a zprávy předkládají pravidelně každé dva roky.

Článek 6

Článek 6 obsahoval podmínky ekonomické podpory uplatňované na kombinovanou dopravu. Působnost těchto podpůrných opatření se rozšiřuje doplněním pěti nových odstavců:

- Odstavec 4 zavádí povinná podpůrná opatření na podporu nových investic členských států do infrastruktury a zařízení pro kombinovanou dopravu a zaměřuje se na základní priority, zejména na hustotu překládkových terminálů. Zahrnuje také podmínky pro koordinaci mezi členskými státy a Komisí, aby nedocházelo k případnému překrývání investic do překládkové infrastruktury, což by mohlo vést k nadbytečné kapacitě terminálů, zejména v koridorech TEN-T.
- Odstavec 5 stanoví další podpůrná opatření, jež mohou členské státy přijmout na doplnění stávajících opatření, aby snížily náklady na kombinovanou dopravu a zvýšily její konkurenceschopnost v porovnání s ekvivalentní přepravou pouze po silnici. Tato doplňková opatření mohou řešit jakoukoli část kombinované dopravy (jakýkoli úsek, vozidla používaná v jednotlivých úsecích, nákladovou jednotku nebo překládku).

- Odstavec 6 požaduje, aby členské státy oznamovaly Komisi přijatá podpůrná opatření.
- Odstavec 7 stanoví pravidelnou kontrolu přijatých opatření, aby byla zajištěna jejich účelnost.
- Odstavec 8 stanoví obecný cíl, který by podpůrná opatření měla řešit.

Článek 7 a článek 9

Články 7 a 9 obsahovaly zvláštní ustanovení řešící dopravu pro vlastní potřebu a jejich účelem bylo tuto přepravu usnadnit. Články 7 a 9 se zrušují. Podle hodnocení REFIT význam dopravy pro vlastní potřebu v silniční dopravě výrazně poklesl z 30 % v roce 1986 na 15 % v roce 2012, přičemž vnímaný přínos zvláštních článků o dopravě pro vlastní potřebu pro účastníky je jen malý.

Vzhledem ke zjednodušení navrhované nové definice kombinované dopravy a upřesnění prokazování přepravních operací v rámci kombinované dopravy již není potřebné rozlišovat v rámci této směrnice mezi kombinovanou dopravou pro cizí potřebu a kombinovanou dopravou pro vlastní potřebu. Nemá-li stanoveno jinak, jsou práva a povinnosti podle směrnice stejná pro oba druhy dopravy.

Článek 9a

Tento článek se doplňuje, aby byla zajištěna transparentnost pro všechny účastníky přepravních operací v rámci kombinované dopravy, pokud jde o provádění směrnice a zejména o podpůrná opatření, jež jsou k dispozici, a podmínky jejich uplatňování.

Za tímto účelem bude vytvořena síť příslušných orgánů, jež bude podporovat spolupráci mezi členskými státy výměnou relevantních informací a osvědčených postupů, zejména o podpůrných opatřeních, a poskytováním seznamu hlavních kontaktních bodů pro účastníky. Dále odstavec 4 stanoví, že Komise zpřístupní seznam příslušných orgánů a relevantních opatření přijatých členskými státy.

Článek 10a

Tento článek se doplňuje, aby stanovil postup pro výkon přenesených pravomocí Komise.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²⁰,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Negativní dopad dopravy na znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, nehody, hluk a dopravní přetížení stále představuje problém pro ekonomiku, zdraví a životní podmínky evropských občanů. Přestože je silniční doprava hlavním faktorem, který přispívá k těmto negativním důsledkům, očekává se, že silniční nákladní doprava [uvnitř Unie?] vzroste do roku 2050 o 60 procent.
- (2) Snížení negativního dopadu přepravních činností zůstává jedním z hlavních cílů dopravní politiky Unie. Směrnice Rady 92/106/EHS²¹, která stanoví opatření na podporu rozvoje kombinované dopravy, je na úrovni Unie jediným právním nástrojem, který přímo pobízí k přesunu od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy s nižšími emisemi, jako je vnitrozemská vodní doprava, námořní doprava a železniční doprava.
- (3) Dosažení cíle, jímž je přesunutí 30 % silniční nákladní dopravy na vzdálenost větší než 300 km do jiných druhů dopravy, jako je železniční nebo vodní doprava, do roku 2030 a více než 50 % do roku 2050, aby se optimalizovala výkonnost multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, je pomalejší, než bylo očekáváno, a podle současných prognóz nebude tento cíl splněn.

¹⁹ Úř. věst. C, , s. .

²⁰ Úř. věst. C, , s. .

²¹ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

- (4) Směrnice 92/106/EHS přispěla k vypracování politiky Unie v oblasti kombinované dopravy a pomohla odklonit značnou část nákladní dopravy ze silnic. Nedostatky v provádění uvedené směrnice, zejména nejednoznačné formulace a neaktuální ustanovení i omezený rozsah jejích podpůrných opatření, její dopad výrazně snížily.
- (5) Směrnici 92/106/EHS je třeba zjednodušit a její provádění zlepšit pomocí revize ekonomických pobídek ke kombinované dopravě s cílem povzbudit odklon zboží ze silniční dopravy k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, bezpečnější, energeticky účinnější a které způsobují méně dopravního přetížení.
- (6) Objem vnitrostátních intermodálních operací tvoří 19,3 % celkové intermodální dopravy v Unii. Vzhledem k omezenému rozsahu definice kombinované dopravy nemohou tyto přepravní operace v současnosti využívat podpůrná opatření podle směrnice 92/106/EHS. Negativní vliv vnitrostátních silničních přepravních operací, a zejména emise skleníkových plynů a dopravní přetížení, však mají dopad i mimo státní hranice. Proto je třeba působnost směrnice 92/106/EHS rozšířit na vnitrostátní (v rámci členského státu) přepravní operace v rámci kombinované dopravy, aby se podpořil další rozvoj kombinované dopravy v Unii a tedy i zintenzivnil přechod od silniční dopravy k dopravě po železnici, vnitrozemských vodních cestách a po moři na krátké vzdálenosti.
- (7) Kombinovanou přepravní operaci je třeba považovat za jednu přepravní operaci, která přímo konkuruje unimodální přepravní operaci z místa odjezdu do místa konečného určení. Právní podmínky by měly zajistit rovnocennost mezi mezinárodní kombinovanou dopravou a mezinárodní unimodální dopravou, respektive mezi vnitrostátní kombinovanou dopravou a vnitrostátní unimodální dopravou.
- (8) Současná definice kombinované dopravy zahrnuje různé limity vzdálenosti pro silniční úseky kombinované přepravní operace podle druhu nesilničního úseku, přičemž u železnice není stanoven pevný limit vzdálenosti, ale místo toho je umožněna koncepce „nejbližšího vhodného terminálu“, což poskytuje určitou flexibilitu pro zohlednění specifických situací. Tato definice vyvolává řadu obtíží při provádění v důsledku různých výkladů a specifické problémy při vytváření podmínek pro provádění. Bylo by užitečné tyto nejednoznačnosti odstranit, ale zároveň zajistit ponechání určité míry flexibility.
- (9) V současné definici kombinované dopravy zajišťuje minimální vzdálenost 100 km pro nesilniční úsek kombinované přepravní operace, že je pokryta většina kombinovaných přepravních operací. Železniční a krátké námořní úseky probíhají přes velké vzdálenosti, aby mohly konkurovat dopravě pouze po silnici. Tato minimální vzdálenost také zajišťuje vyloučení specifických operací, jako jsou krátké přejezdy trajektem nebo přeprava přes volné moře, k nimž by docházelo stejně. Při těchto limitech však řada operací na vnitrozemských vodních cestách kolem přístavů a v aglomeracích a jejich blízkosti, které značně přispívají ke snížení dopravního přetížení na silničních sítích v námořních přístavech a v bezprostředním okolí a k redukci environmentální zátěže v aglomeracích, není pro účely kombinovaných přepravních operací brána v úvahu. Bylo by proto užitečné tuto minimální vzdálenost zrušit, ale zachovat vyloučení některých operací, jako je přeprava na volném moři nebo krátké přejezdy trajektem.
- (10) Minimální limit pro velikost nákladových jednotek uvedený v definici kombinované dopravy by mohl zbrzdít budoucí rozvoj inovačních intermodálních řešení pro městskou dopravu. Naproti tomu schopnost identifikovat nákladové jednotky pomocí existujících standardů by mohla urychlit manipulaci s nimi v terminálech a usnadnit

průběh kombinovaných přepravních operací, aby bylo zajištěno snazší zpracování definovaných nákladových jednotek a aby byly použitelné i do budoucna.

- (11) Zastaralé používání razítek jako dokladu o tom, že proběhla kombinovaná přepravní operace, brání účinnému vymáhání či ověřování způsobilosti k opatřením stanoveným ve směrnici 92/106/EHS. Měly by být upřesněny doklady potřebné k prokázání skutečnosti, že probíhá kombinovaná přepravní operace, jakož i prostředky, s jejichž pomocí se to prokazuje. Mělo by být podporováno používání a přenos elektronických přepravních informací, což by zjednodušilo poskytování relevantních důkazů a jejich zpracování příslušnými orgány. Používaná forma by měla být spolehlivá a autentická. Regulační rámec a iniciativy zjednodušující správní postupy a digitalizaci aspektů přepravy by měly zohledňovat vývoj na úrovni Unie.
- (12) Rozsah stávajících opatření ekonomické podpory stanovený ve směrnici 92/106/EHS je velmi omezený a zahrnuje jen daňová opatření (a to refundaci nebo snížení daní), jež se týkají pouze kombinovaných železničních/silničních přepravních operací. Tato opatření by se měla rozšířit i na kombinované přepravní operace zahrnující vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu. Rovněž by měly být podporovány i jiné relevantní druhy opatření, jako je podpora investic do infrastruktury nebo různé druhy ekonomické podpory.
- (13) Hlavní úzké místo infrastruktury, které brzdí odklon od silniční nákladní dopravy k jiným druhům dopravy, je na úrovni překládkových terminálů. Stávající rozložení a dosah překládkových terminálů v Unii, alespoň u hlavní sítě TEN-T a globální sítě, je nedostatečné, přesto dosahuje kapacita současných překládkových terminálů svého limitu a bude se muset rozvíjet, aby zvládla celkový růst nákladní přepravy. Investování do kapacity překládkových terminálů může snížit celkové náklady na překládku a generovat tak odvozený přechod k jiným druhům dopravy, jak se ukázalo v některých členských státech. Členské státy by proto měly v koordinaci se sousedními členskými státy a s Komisí zajistit, aby se stavělo více překládkových terminálů pro kombinovanou dopravu a aby měli podnikatelé v dopravě k dispozici větší překládkovou kapacitu. Motivovalo by to k používání alternativ nákladní dopravy a zvýšilo přechod k jiným druhům dopravy, takže by kombinované přepravní operace byly konkurenčnější než silniční přeprava samotná. Minimálně by vedle stávající hlavní sítě TEN-T a globálních sítí mělo vzniknout větší pokrytí a kapacita překládkových terminálů. V průměru by měl být alespoň jeden vhodný překládkový terminál pro kombinovanou dopravu ne dále než 150 km od každého přepravního místa v Unii.
- (14) Členské státy by měly vedle stávajících opatření zavést i další ekonomická podpůrná opatření, zacílená na různé úseky kombinované přepravní operace, aby se snížila silniční nákladní doprava a povzbudilo používání jiných druhů dopravy, jako je železniční doprava, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava, čímž by se snížilo znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení. Tato opatření mohou zahrnovat snížení některých daní nebo přepravních poplatků, dotace na intermodální nákladové jednotky skutečně přepravované v kombinovaných přepravních operacích nebo částečnou refundaci nákladů na překládku.
- (15) Opatření na podporu kombinovaných přepravních operací by měla být prováděna v souladu s pravidly pro státní podporu stanovenými Smlouvou o fungování Evropské unie (SFEU).

- (16) Podpůrná opatření by měla být podle potřeby koordinována mezi členskými státy a Komisí.
- (17) Podpůrná opatření by měla být také pravidelně kontrolována členskými státy, aby byla zajištěna jejich účelnost a efektivnost.
- (18) Pro účely této směrnice by neměl být rozdíl mezi kombinovanou dopravou pro cizí potřebu a kombinovanou dopravou pro vlastní potřebu.
- (19) Aby členské státy mohly zvládnout vývoj dopravy v Unii, a zejména trh kombinované dopravy, měly by shromažďovat relevantní údaje a informace a pravidelně je předávat Komisi a Komise by měla každé čtyři roky předkládat zprávu Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování této směrnice.
- (20) Pro všechny účastníky kombinovaných přepravních operací, zejména pro ty, na něž dopadá tato směrnice, je důležitá transparentnost. Za účelem podpoření této transparentnosti a další spolupráce by měly být v každém členském státu určeny příslušné orgány.
- (21) Za účelem zohlednění vývoje na trhu a technického pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění této směrnice o další podrobnosti o informacích o kombinovaných přepravních operacích, jež mají členské státy předkládat. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016²². Aby se zajistila rovná účast na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci, měly by Evropský parlament a Rada obdržet všechny dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na zasedání odborných skupin Komise, které se přípravou aktů v přenesené pravomoci zabývají.
- (22) Protože cíle této směrnice, totiž dále podporovat odklon od silniční dopravy k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a snižovat tak negativní externality systému dopravy v Unii, nemohou dostatečně splnit členské státy, ale vzhledem k primárně přeshraniční povaze nákladní kombinované dopravy a propojené infrastruktury a vzhledem k problémům, jež má řešit tato směrnice, by mohly být lépe dosaženy na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice to, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.
- (23) Směrnice 92/106/EHS by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 92/106/EHS se mění takto:

- 1) název se nahrazuje tímto:

²² Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

„směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží“;

2) článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na operace kombinované přepravy.

2. Pro účely této směrnice se „kombinovanou přepravou“ rozumí přeprava zboží v přepravní operaci sestávající z počátečního nebo konečného silničního úseku cesty, případně z obou takových úseků, jakož i z nesilničního úseku cesty za použití železniční dopravy, vnitrozemské vodní cesty nebo námořní dopravy:

a) na přípojném vozidle nebo návěsu, s hnacím vozidlem nebo bez něj, na výměnné nástavbě nebo v kontejneru označeném v souladu s identifikačním režimem stanoveným podle mezinárodních norem ISO6346 a EN13044, kde je nákladová jednotka překládána mezi různými druhy dopravy; nebo

b) silničním vozidlem, které je v nesilničním úseku cesty vezeno po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo námořní dopravou.

Pro účely kombinovaných přepravních operací se neberou v úvahu nesilniční úseky využívající vnitrozemskou vodní cestu nebo námořní dopravu, pro něž neexistuje žádná rovnocenná alternativa silniční dopravy nebo které jsou při komerčně životaschopné přepravní operaci nevyhnutelné.

3. Žádný silniční úsek uvedený v odstavci 2 nesmí na území Unie překročit nejdelší z těchto vzdáleností:

a) 150 km vzdušnou čarou;

b) 20 % vzdálenosti vzdušnou čarou mezi místem nakládky u počátečního úseku a místem vykládky u konečného úseku, pokud činí více než vzdálenost uvedená v písmeni a).

Tento limit vzdálenosti silničního úseku platí pro celkovou délku každého silničního úseku včetně všech mezinakládek a mezivykládek. Nevztahuje se na přepravu prázdné nákladové jednotky ani na dopravu na místo nakládky zboží či z místa dodání zboží.

Limit vzdálenosti u silničního úseku může být překročen u kombinovaných silničních/železničních přepravních operací, pokud je to povoleno členským státem nebo členskými státy, na jejichž území silniční úsek probíhá, aby mohl být dosažen geograficky nejbližší dopravní terminál, který má potřebné provozní překládkové možnosti pro naložení či vyložení z hlediska překládkového vybavení, kapacity terminálu a vhodných služeb železniční nákladní přepravy.

4. Má se za to, že kombinovaná přepravní operace probíhá v Unii, pokud tato operace nebo její část probíhající v Unii splňuje požadavky stanovené v odstavcích 2 a 3.“;

3) článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

1. Členské státy zajistí, aby byla silniční doprava považována za součást kombinované přepravní operace podle této směrnice pouze v případě, že přepravce může předložit jednoznačné doklady prokazující, že tato silniční doprava představuje silniční úsek kombinované přepravní operace, včetně přepravy prázdných nákladových jednotek před přepravou zboží a po ní.
2. Doklady podle odstavce 1 musí o každé kombinované přepravní operaci obsahovat tyto údaje:
 - a) název/jméno, adresa, kontaktní údaje a podpis přepravce;[.]
 - b) místo a datum, kde a kdy kombinovaná přepravní operace v Unii začíná;
 - c) název/jméno, adresa a kontaktní údaje příjemce;
 - d) místo, kde kombinovaná přepravní operace v Unii končí;
 - e) vzdálenost vzdušnou čarou mezi místem, kde kombinovaná přepravní operace začíná, a místem, kde kombinovaná přepravní operace v Unii končí;
 - f) popis trasy kombinované přepravní operace s podpisem přepravce zahrnující alespoň tyto údaje o každém úseku operace v rámci Unie, a to pro každý druh dopravy, který tvoří nesilniční úsek:
 - i) pořadí úseku (tj. první úsek, nesilniční úsek nebo konečný úsek);
 - ii) název/jméno, adresa a kontaktní údaje přepravce;
 - iii) druh dopravy a její pořadí v operaci;
 - g) identifikaci přepravované intermodální nákladové jednotky;
 - h) u počátečního silničního úseku:
 - i) místo překládky na nesilniční úsek;
 - ii) vzdálenost počátečního silničního úseku vzdušnou čarou mezi místem nakládky a prvním překládkovým terminálem;
 - iii) pokud je počáteční silniční úsek dokončen, podpis přepravce potvrzující, že byla provedena přepravní operace na silničním úseku;
 - i) u konečného silničního úseku:
 - i) místo převzetí zboží z nesilničního úseku (železniční doprava, vnitrozemská vodní cesta nebo námořní doprava);
 - ii) vzdálenost konečného silničního úseku vzdušnou čarou mezi místem překládky a místem, kde kombinovaná přepravní operace v Unii končí);
 - j) u nesilničního úseku:
 - i) pokud je nesilniční úsek dokončen, podpis přepravce (nebo přepravců v případě dvou či více nesilničních operací na nesilničním úseku) potvrzující, že byla provedena přepravní operace na nesilničním úseku;

- ii) pokud je k dispozici, podpis nebo razítko příslušných železničních nebo přístavních orgánů v příslušných terminálech (železniční stanice nebo přístav) zapojených do operace na nesilničním úseku potvrzující, že byla dokončena příslušná část nesilničního úseku.
3. K prokázání skutečnosti, že přepravce provádí kombinovanou přepravní operaci, se nepožadují žádné další doklady.
 4. Doklady podle odstavce 1 musí být předloženy nebo zaslány na žádost oprávněného kontrolního pracovníka členského státu, kde je prováděna kontrola. V případě silniční kontroly se předloží v průběhu této kontroly. Musí být v úředním jazyce daného členského státu nebo v angličtině. Během silniční kontroly musí být řidiči umožněno kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt, který ho může podpořit při prokazování podle odstavce 2.
 5. Prokazování může být provedeno pomocí přepravního dokladu, který splňuje požadavky stanovené v článku 6 nařízení Rady č. 11, nebo pomocí jiných existujících přepravních dokladů, jako je přepravní doklad podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) nebo přepravní doklad podle Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM).

Tento doklad může být předložen nebo zaslán elektronicky v upravitelném strukturovaném formátu, který může být použit přímo pro uložení a počítačové zpracování, včetně doplnění elektronického nákladního listu podle Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (eCMR) pro silniční část.
 6. Pro účely silničních kontrol se povoluje nesrovnalost přepravní operace s předloženým dokladem, a to v údajích o trase podle odst. 2 písm. g), pokud je řádně odůvodněna v případě výjimečných okolností mimo kontrolu přepravce (přepravců), které vyvolaly změny v kombinované přepravní operaci. Za tímto účelem musí být řidiči umožněno kontaktovat ústředí, odpovědného zástupce pro dopravu nebo jinou osobu či subjekt, který může poskytnout další odůvodnění této nesrovnalosti mezi předloženým dokladem a skutečnou operací.

* Nařízení č. 11 o odstranění diskriminace v oblasti přepravních sazeb a podmínek, kterým se provádí čl. 79 odst. 3 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství (Úř. věst. 52, 16.8.1960, s. 1121).“;

”;

- 4) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

1. Členské státy předloží Komisi poprvé do [xx/xx/xxxx – 18 měsíců od provedení této směrnice] a poté každé dva roky zprávu obsahující tyto informace o kombinovaných přepravních operacích podle této směrnice na svém území:
 - a) spojení vnitrostátní a přeshraniční dopravní sítě používaná při kombinovaných přepravních operacích;

b) objem kombinovaných přepravních operací v jednotkách TEU (jednotky odpovídající kontejneru o délce 20 stop) a v tunokilometrech podle typu přepravy (železniční, silniční/vnitrozemská vodní cesta atd.) a podle geografického pokrytí (vnitrostátní a v rámci Unie);

c) počet a geografické pokrytí terminálů obsluhujících kombinované přepravní operace a počet překládek za rok na těchto terminálech;

d) přehled všech používaných i předpokládaných vnitrostátních podpůrných opatření, včetně jejich čerpání a posouzení dopadů.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a, kterými se tato směrnice doplňuje popisem obsahu a podrobnostmi o informacích o kombinovaných přepravních operacích uvedených v odstavci 1.

3. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv vypracuje Komise poprvé do [xx/xx/xxxx – 9 měsíců od uplynutí lhůty pro předložení zpráv členských států] a poté každé dva roky a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o:

a) ekonomickém rozvoji kombinované přepravy, zejména z hlediska vývoje environmentálního profilu různých druhů přepravy;

b) účincích provádění směrnice a souvisejících legislativních aktů Unie v této oblasti;

c) účelnosti a efektivnosti podpůrných opatření podle článku 6;

d) případných dalších opatřeních, včetně revize definice kombinované přepravy podle článku 1 a úpravy seznamu opatření podle článku 6.“

5) V článku 6 se doplňují nové odstavce 4, 5, 6, 7 a 8, které znějí:

„4. Pokud je to nutné pro dosažení cíle uvedeného v odstavci 9, přijmou členské státy nezbytná opatření na podporu investic do překládkových terminálů, pokud jde o:

a) výstavbu a v případě potřeby rozšíření těchto překládkových terminálů pro kombinovanou přepravu;

b) zvýšení provozní efektivnosti stávajících terminálů.

Členské státy provádění těchto opatření koordinují se sousedními členskými státy a s Komisí a zajistí, aby bylo přednostně zajištěno vyvážené a dostatečné geografické rozložení vhodných zařízení v Unii, a zejména na hlavní síti TEN-T a globálních sítích, které umožní, aby žádná lokalita v Unii nebyla od takového terminálu ve větší vzdálenosti než 150 km.

Členské státy zajistí, aby byla překládková zařízení bez diskriminace přístupná pro všechny provozovatele.

Členské státy mohou určit další podmínky způsobilosti pro podporu.

5. Členské státy mohou přijmout další opatření, aby zlepšily konkurenceschopnost kombinovaných přepravních operací v porovnání s rovnocennými alternativními přepravními operacemi po silnici.

Tato opatření mohou řešit jakoukoli část kombinované přepravní operace, jako je provoz silničního úseku nebo nesilničního úseku, včetně vozidel používaných na tomto úseku, nebo jako je nákladová jednotka nebo překládkové operace.

6. Členské státy podávají Komisi zprávy o opatřeních přijatých podle tohoto článku a jejich specifikacích.
7. Členské státy alespoň každé čtyři roky posoudí dopad těchto podpůrných opatření a přehodnotí své potřeby a v případě potřeby tato opatření upraví.“;
8. Členské státy zajistí, aby byla podpůrná opatření pro kombinované přepravní operace zaměřena na snížení objemu silniční nákladní dopravy a povzbuzení používání jiných druhů dopravy, jako je železniční doprava, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava, aby se tak snížilo znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení.“;

6) Články 7 a 9 se zrušují.

7) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

1. Členské státy pověří jeden nebo více příslušných orgánů, aby zajišťovaly provádění této směrnice a působily jako hlavní kontaktní místo pro její provádění.
Členské státy uvedomí ostatní členské státy a Komisi o příslušných orgánech podle prvního pododstavce.
2. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní příslušné orgány spolupracovaly s příslušnými orgány z jiných členských států. Za tímto účelem členské státy zajistí, aby si příslušné orgány navzájem předávaly informace potřebné pro uplatňování této směrnice. U předávaných informací zajistí přijímající orgán stejnou úroveň důvěrnosti jako orgán, který informaci poskytl.
3. Členské státy zveřejní snadno přístupným způsobem a zdarma relevantní informace o opatřeních přijatých podle článku 6, jakož i další relevantní informace pro účely uplatňování této směrnice.
4. Komise zveřejní a v případě potřeby aktualizuje seznam příslušných orgánů podle odstavce 1, jakož i seznam opatření podle článku 6.“;

8) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2 je Komisi svěřena na dobu neurčitou od [data vstupu této (pozměňující) směrnice v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.*
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky do dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.;“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do **XXXXXXX** [jednoho roku po přijetí této směrnice]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnici zrušenou touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*