



Rada
Evropské unie

Brusel 10. listopadu 2017
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2017/0290 (COD)

14213/17
ADD 2

TRANS 464
CODEC 1785
IA 176

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	10. listopadu 2017
Příjemce:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2017) 363 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu 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 SWD(2017) 363 final.

Příloha: SWD(2017) 363 final



V Bruselu dne 8.11.2017
SWD(2017) 363 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu

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

{COM(2017) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Souhrnný přehled

Posuzování dopadů změn směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

A. Potřeba opatření

V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?

Využívání intermodální dopravy v Evropě se nerozšířilo v dostatečné míře, a nesplnil se tak cíl pro převod na jiný druh dopravy, který byl vytyčen v roce 2011 v bílé knize, přestože směrnice o kombinované přepravě k převodu na jiný druh dopravy přispěla. Je to způsobeno:

- A) nedostatkem investic do intermodální infrastruktury, zejména do překládkového terminálu a
 B) nedostatky směrnice o kombinované přepravě, které vyplývají z hodnocení REFIT:
- 1) neúčinné provádění směrnice z důvodu složitosti kritérií způsobilosti s úzkou oblastí působnosti a nedostatek podmínek pro účinné prosazení;
 - 2) neúčinná a nedostatečná ekonomická podpora: úzká oblast podpůrných opatření, nedostatečná ekonomická podpora, omezené monitorování a nedostatečný mechanismus přezkumu.

Tyto problémy zasahují všechny aktéry zapojené do řetězce mezinárodní nákladní dopravy, jako jsou odesílatelé, přepravci nákladu, vnitrostátní orgány podílející se na prosazení podmínek kombinované přepravy atd. Tyto problémy rovněž brání účinnému provedení podpůrných opatření.

Pokud by nedošlo k zásahu, intermodální doprava zůstane méně konkurenceschopná vůči silniční dopravě a cíle pro převod na jiný druh dopravy pro rok 2030 vytyčené v bílé knize v roce 2011 nebudou splněny, což povede k přetrvávajícím následkům.

Čeho by se mělo dosáhnout?

Účelem této iniciativy je zlepšit účinnost směrnice o kombinované přepravě (složitá definice, omezené pobídky a zastaralá ustanovení) a posílit současná částečně neúčinná podpůrná opatření zaměřená na řešení selhání regulace a trhu, a pomoci tak širšímu uplatnění intermodální dopravy (převod na jiný druh dopravy). Nedostatky směrnice se týkají zejména definice směrnice o kombinované přepravě, omezení daňových pobídek a zastaralých opatření ohledně přepravních dokladů. Tři hlavní specifické cíle jsou: 1) objasnit definici podmínek způsobilosti pro kombinovanou přepravu; 2) nadále stimulovat konkurenceschopnost kombinované přepravy; 3) zvýšit investice do překládkových terminálů a zvýšit jejich kapacitu.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?

K řešení negativních důsledků dopravy (zvláště silniční dopravy) a propagaci převodu na jiný druh dopravy s cílem dosáhnout cílů vytyčených v bílé knize o dopravě z roku 2011, strategii pro nízkoemisní mobilitu a jiných politikách EU v této oblasti je potřebná koordinovaná činnost na úrovni EU v oblasti působnosti směrnice o kombinované přepravě. Je tedy nutné aktualizovat společnou definici a společná kritéria, aby se zajistilo, že výhody, které má směrnice přinést, se projeví stejným způsobem v celé EU, a to zejména vzhledem k tomu, že ze všech intermodálních operací v EU jich je 81 % přeshraničních. Pokud by členské státy používaly různé definice, prosazovaly směrnici různými způsoby a uplatňovaly odlišná podpůrná schémata, provozovatelé by možná nemohli využívat dané pobídky v celém dopravním řetězci.

B. Řešení

Jaké jsou varianty pro dosažení cílů? Je některá varianta upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.

Varianty politik jsou tvořeny balíčky politických opatření, které řeší specifické cíle, a zvláště nalezené hlavní příčiny problémů:

Varianta politiky č. 1(VP1): Minimální změna s důrazem na zjednodušení : v porovnání s výchozím stavem spočívá tato varianta ve zjednodušení definice (tj. délka silničního úseku je stanovena na 150 km); přijímání jednoduchých elektronických dokumentů jakožto dokladu o způsobilosti a rozšíření daňových pobídek na silniční nákladní dopravce, pokud jsou na mimosilničních úsecích využívány jiné způsoby dopravy kromě železnice (např. po vnitrozemských vodních cestách nebo po moři).

Varianta politiky č. 2: Zjednodušení a kontrola kritérií způsobilosti (definice) a poskytování účinnější ekonomické podpory. Dílčí varianty jsou dvě:

– s limitovanými ambicemi (VP2A): rozšíření geografické oblasti tak, aby zahrnovala vnitrostátní kombinovanou přepravu; společná definice silničního úseku (150 km nebo 20 % podle toho, co je delší); přijetí pouze těch částí nákladu, které jsou označené ISO/ILU; jasná definice požadavků pro doklad o způsobilosti a více možností

<p>ekonomické podpory,</p> <p>– s vyššími ambicemi (VP2B): v návaznosti na VP2A možnost flexibility pro členské státy ohledně délky silničního úseku; rozšíření části nákladu na všechny rozměry; povinná podpůrná opatření pro budování terminálů.</p> <p>Varianta politiky č. 3 (VP3): <u>Změna kritérií způsobilosti (definice), aby zahrnovaly celou intermodální dopravu s povinnými podpůrnými opatřeními: rozšířené geografické pokrytí jako u VP2; žádné limity na silničních úsecích i úsecích mimo silnice ani pro části nákladu; žádné vyžadování údajů pro doklad o způsobilosti; povinná podpůrná opatření (režim výhod) pro veškerou intermodální dopravu</u></p> <p>Upřednostňovaná možnost je varianta VP2B, která zajišťuje, že cíle pro převod na jiný druh dopravy pro rok 2030 budou splněny, a přináší vyšší návratnost investic (B/C) a vyšší účinnost pro ochranu životního prostředí než možnost VP3.</p>
<p>Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou variantu?</p> <p>Zúčastněné strany se z velké části shodují, že současný stav (výchozí pozici) nelze zachovávat a že podporují opatření, jimiž se vyjasní definice kombinované přepravy, usnadní její prosazování a poskytne rozsáhlejší podpora. Názory na způsob podpůrných opatření se liší: zatímco provozovatelé jsou pro rozšíření podpůrných opatření na všechny typy intermodální dopravy (varianta VP3) a jejich povinné poskytování, členské státy spíše upřednostňují určitou flexibilitu v podpůrných opatřeních, která by měla uplatnit nebo která uplatní (VP2A a VP2B). Členské státy rovněž podporují flexibilitu definice kombinované přepravy, pokud silniční úseky zůstanou „tak krátké, jak je jenom možné“ (VP2B). Většina zúčastněných stran (2/3 tvoří většinou provozovatelé) podporují geografické rozšíření na vnitrostátní kombinovanou přepravu (varianty VP2A, VP2B, VP3). Pozn.: Ohledně výjimky z tzv. kabotáže podporuje většina zúčastněných stran (provozovatelé a členské státy) zachování stávajících ustanovení, ačkoliv členské státy zdůrazňují potřebu zajistit lepší podmínky prosazování, a zabránit tak případnému obcházení pravidel „kabotáže“ pomocí směrnice o kombinované přepravě.</p>
<p>C. Dopady upřednostňované varianty</p>
<p>Jaké jsou výhody upřednostňované varianty? (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)</p> <p>– silný potenciál dosáhnout cíle převodu na jiný druh dopravy ve výši 30 % nebo nákladní dopravy (>300 km) do roku 2030,</p> <p>– pozitivní dopad z hlediska úspor (snížené náklady) pro odvětví (provozovatelé) díky jasnějším podmínkám provádění směrnice, používání elektronických dokladů a prostředků přepravy, rozsáhlejší ekonomická podpora atd.... Odhad je kolem 64,6 miliard EUR pro období mezi lety 2022 a 2030,</p> <p>– pozitivní dopad z hlediska externího snížení výdajů (díky převodu na jiný druh dopravy) kolem 1,62 miliardy EUR v období mezi lety 2022 a 2030,</p> <p>– pozitivní dopad z hlediska očekávaného vytvoření pracovních míst díky většímu množství investic do terminálů, jehož hospodářský přínos lze odhadnout na 361,41 milionu EUR pro období 2020 až 2030.</p>
<p>Jaké jsou náklady na upřednostňovanou variantu? (Je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní varianty).</p> <p>– kombinované dodatečné náklady pro orgány na dodatečná podpůrná opatření (provozní a investiční) pro období let 2022–2030 činí 2,9 miliard EUR.</p>
<p>Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?</p> <p>Zatímco provozovatelé intermodální dopravy v oblasti železniční dopravy a přepravy jsou spíše středně velkými nebo velkými společnostmi, provozovatelé silniční dopravy a dopravy po vnitrozemských vodních cestách jsou často malými a středními podniky. Lze očekávat, že pro ně dopad varianty politiky VP2B s sebou přinese významnější převod na intermodální dopravu díky širší definici kritérií způsobilosti. Nicméně zavedení elektronicky strukturovaných dat pro kontrolní účely s sebou může přinést relativně vysoké investiční náklady pro malé a střední podniky zapojené do organizace přepravy a přípravy dat (např. 137 250 EUR na podnik), ačkoliv se odhaduje, že úspory přinesou 145 000 EUR ročně na podnik. Dopad pro malé a střední podniky provozující silniční dopravu používající nový systém by tak měl být malý a pozitivní.</p>
<p>Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?</p> <p>Jak je uvedeno výše, upřednostňovaná varianta by zahrnovala dodatečné náklady vnitrostátních orgánů na prosazování pravidel (ale výrazně nižší než jsou úspory pro odvětví).</p>
<p>Očekávají se jiné významné dopady?</p> <p>Jak je uvedeno výše, očekává se, že iniciativa bude mít pozitivní dopady na životní prostředí (1,62 miliardy EUR vnějších úspor pro období mezi lety 2022 a 2030) a dopady na celkovou úroveň pracovních míst na úrovni EU (v rozmezí 1 428 a 4 759 pracovních míst mezi lety 2022 a 2030).</p>
<p>Proporcionalita?</p>

Upřednostňovaná varianta nepřekračuje to, co je nezbytné k vyřešení původního problému a ke splnění cílů iniciativy. Členské státy budou mít určitou flexibilitu ohledně použití některých ustanovení (definice silničního úseku) a přijímání podpůrných opatření, zatímco bude zajištěno jednotné chápání základního souboru pravidel.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Předpokládá se aktualizace podmínek monitorování a uplatnění mechanismu přezkumu, přičemž první zpráva bude vypracována po pěti letech od vstupu směrnice v platnost.