



V Bruseli 8. 11. 2017  
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi**

(Text s významom pre EHP)

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

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### • Dôvody a ciele návrhu

Zo správy o stave Únie z roku 2017 vyplýva jednoznačné posolstvo: EÚ by sa mala stať svetovým lídrom v dekarbonizácii a pretvárať svoju činnosť na pracovné miesta, rast a inovácie<sup>1</sup>. Po prijatí Parížskej dohody o zmene klímy sa bude musieť zrýchliť prechod na moderné a nízkouhlíkové hospodárstvo. V júni 2017 Európska rada<sup>2</sup> znovu potvrdila záväzok EÚ a jej členských štátov rýchlo a v plnej miere vykonať Parížsku dohodu a naďalej zastávať vedúce postavenie v boji proti zmene klímy, pričom Parížsku dohodu uznala za „kľúčový prvok modernizácie európskeho priemyslu a hospodárstva“.

Vzhľadom na významný podiel dopravy na emisiách skleníkových plynov a znečistení ovzdušia je udržateľnejšia doprava ústredným bodom dopravnej politiky EÚ. Prechod na energeticky účinné a dekarbonizované odvetvie dopravy bol v stratégii energetickej únie z februára 2015<sup>3</sup> identifikovaný ako mimoriadne dôležitý. Tento prechod podporujú konkrétne opatrenia uvedené v stratégii pre nízkoemisnú mobilitu<sup>4</sup> prijatej v júli 2016, ktorej cieľom je i) optimalizovať účinnosť dopravného systému prostredníctvom digitalizácie a intenzívnejšej propagácie multimodality; a ii) zintenzívniť využívanie nízkoemisnej alternatívnej energie v doprave zavedením vhodnej infraštruktúry pre alternatívne palivá s cieľom pokročiť smerom k vozidlám s nulovými emisiami. Tieto opatrenia sú v súčasnosti v štádiu vykonávania. V máji 2017 bola v oznámení Európa v pohybe predstavená agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých<sup>5</sup>, sprevádzaná prvým balíkom návrhov. V rámci druhého balíka Európy v pohybe sa v súčasnosti navrhujú ďalšie opatrenia vrátane revízie smernice o ekologických vozidlách alebo zmeny smernice o kombinovanej doprave.

Smernica 92/106/EHS<sup>6</sup> (smernica o kombinovanej doprave) je jediným právnym nástrojom na úrovni Únie, ktorý môže priamo stimulovať presun z cestnej nákladnej dopravy na nízkoemisné druhy dopravy, ako sú vnútrozemské vodné cesty, námorná a železničná doprava. Jej cieľom je zvýšiť konkurencieschopnosť cezhraničnej intermodálnej (a konkrétnejšie kombinovanej) dopravy v porovnaní s výhradne cestnou nákladnou dopravou.

Regulačné opatrenia zahŕňajú: i) zabezpečenie slobody poskytovať cezhraničné služby, t. j. ochrana kombinovanej dopravy pred vnútroštátnymi obmedzeniami (systémy povolení, regulované tarify a kvóty); ii) objasnenie toho, že obmedzenia cestnej kobotáže [nariadenie (ES) č. 1072/2009] sa neuplatňujú na úseky cesty medzinárodnej kombinovanej dopravy; a iii) povolenie [prostredníctvom pridania krížového odkazu na smernicu o hmotnostiach a rozmeroch (smernicu 53/96/ES)] ťažších nákladov v prípade vozidiel využívaných na úsekoch vykonaných cestnou dopravou na účely intermodálnej prepravy s cieľom kompenzovať vlastnú hmotnosť nákladovej jednotky, ako aj používanie kontajnerov s dĺžkou 45 stôp.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13\\_en](https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en)

<sup>2</sup> [http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588\\_en.pdf](http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf)

<sup>3</sup> COM(2015) 80.

<sup>4</sup> COM(2016) 501.

<sup>5</sup> COM(2017) 283.

<sup>6</sup> Smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi, Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38 – 42.

Opatrenia hospodárskej podpory zahŕňajú udeľovanie určitých fiškálnych stimulov, pokiaľ ide o niektoré dane vzťahujúce sa na cestné vozidlá, ktoré sú prevádzkované v kombinovanej doprave, ako aj rozšírenie vymedzenia pojmu doprava pre vlastné potreby. Ich cieľom bolo čiastočne odstrániť nerovnováhu medzi kombinovanou dopravou a výhradne cestnou dopravou, ktorú vytvárala existencia negatívnych externalít, ktoré sa v plnej miere nezohľadňovali v cene nákladnej dopravy.

Od prijatia smernice v roku 1992 sa však podstatne zmenili niektoré z jej podmienok, ako napríklad používanie papierových prepravných dokladov a pečiatok ako dôkazu oprávnenosti na kombinovanú dopravu, ale aj prostredie na trhu s nákladnou dopravou. Hoci smernica naďalej predstavuje prostriedok na dosahovanie cieľa dopravnej politiky EÚ, ktorý sa týka znižovania negatívnych externalít, jej účinnosť a efektívnosť možno prostredníctvom riadnej revízie ešte viac zlepšiť.

**Cieľom iniciatívy je ešte viac zvýšiť konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy v porovnaní s diaľkovou nákladnou dopravou, a tým posilniť presun z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy. Tým by sa mal znížiť podiel dopravných externalít z nákladnej dopravy. Tento cieľ sa dosiahne prostredníctvom:**

- objasnenia a rozšírenia vymedzenia pojmu kombinovaná doprava,
- zlepšenia monitorovania podmienok oprávnenosti a presadzovania,
- zvýšenia účinnosti stimulov a
- zlepšenia podávania správ a podmienok monitorovania smernice.

Iniciatíva prispieva k programu regulačnej vhodnosti (REFIT), pretože je zameraná na aktualizáciu a zjednodušenie smernice.

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

Cieľom tejto iniciatívy je podporiť multimodalitu a posilniť presun z cestnej nákladnej dopravy vyriešením nedostatkov existujúceho právneho predpisu (smernica 92/106/EHS), a najmä rozšírením jeho rozsahu pôsobnosti pomocou širšieho súboru možných podporných opatrení. Patrí medzi ne najmä investičná podpora infraštruktúry prekládky, ktorá bude predstavovať dodatočné stimuly a zmierni nedostatočnú konkurencieschopnosť medzi intermodálnou a výhradne cestnou nákladnou dopravou.

Iniciatívou sa dopĺňajú ostatné opatrenia zamerané na budovanie jednotného európskeho dopravného priestoru a prispieva sa ňou k prechodu na udržateľnejšie druhy dopravy. Patria medzi ne nariadenie (EÚ) č. 913/2010, ktorým sa zavádzajú medzinárodné železničné koridory nákladnej dopravy, smernica 2012/34/EÚ o jednotnom európskom železničnom priestore, smernica 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) a nariadenie (EÚ) č. 1315/2013 (TEN-T), v ktorom sa stanovujú usmernenia EÚ pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

- **Súlad s ostatnými politikami EÚ**

Iniciatíva je súčasťou úsilia Komisie o vytvorenie „odolnej energetickej únie“<sup>7</sup> uplatňujúcej výhľadovú politiku v oblasti zmeny klímy“ a návrhov súvisiacich s nízkoemisnou mobilitou.

---

<sup>7</sup> COM(2015) 80 final.

V oznámení Európa v pohybe<sup>8</sup> sa uvádza stratégia „sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých“. Spreádzala ho séria návrhov, ako napríklad revízia smernice o systéme Eurovignette (smernica 1999/62/ES), prepracované znenie smernice 2004/52/ES o interoperabilite elektronických mýtnych systémov, revízia nariadení o prístupe na trh a pracovných podmienkach v odvetví cestnej nákladnej dopravy, ako aj ďalšie kroky na vybudovanie základov kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility.

Na účely ďalšieho vykonávania tohto prechodu na nízkoemisnú mobilitu sa v súčasnosti tieto opatrenia dopĺňajú o ďalšie návrhy, ako sú revízia smernice o ekologických vozidlách (smernica 2009/33/ES), revízia nariadenia (ES) č. 1073/2009 o prístupe na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy, návrh nových noriem CO<sub>2</sub> pre automobily a dodávky po roku 2020, iniciatíva na zrýchlenie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá a táto navrhovaná zmena smernice o kombinovanej doprave.

Okrem pomoci pri optimalizácii účinnosti dopravy v podobe poskytnutia priamej podpory multimodalite tento návrh pomôže aj pri zavádzaní modernej a účinnej dopravnej infraštruktúry, pre ktorú sú potrebné ďalšie investície, ako sa zdôrazňuje v Investičnom pláne pre Európu<sup>9</sup>. Pomocou navrhovaného rozšírenia podporných opatrení, najmä investičnej podpory infraštruktúry pre intermodálne terminály, iniciatíva podporuje investície do potrebných prekladiskových zariadení v sieti TEN-T.

Navrhovaná zmena je v súlade s existujúcimi a navrhovanými novými pravidlami týkajúcimi sa podmienok kabotáže a vysielania pracovníkov cestnej dopravy. Súčasné znenie smernice o kombinovanej doprave obsahuje v článku 4 takzvanú výnimku z kabotáže, ktorou sa zabezpečuje, že všetci dopravcovia so sídlom v EÚ, ktorí spĺňajú podmienky prístupu na trh prepravy tovar medzi členskými štátmi, majú právo uskutočniť úsek vykonaný cestnou dopravou v rámci kombinovanej dopravy bez ohľadu na to, či úsek vykonaný cestnou dopravou prechádza hranicou alebo nie.

Podľa súčasného vymedzenia sa za kombinovanú dopravu považuje výlučne medzinárodná preprava. Potvrdilo sa to aj vo viacerých rozhodnutiach Súdneho dvora<sup>10</sup> a zdôrazňuje sa to v odôvodnení 16 nariadenia (ES) č. 1072/2009<sup>11</sup>. S cieľom stimulovať takúto prepravu sa musí medzinárodná kombinovaná doprava porovnať s medzinárodnou výhradne cestnou dopravou a riadiť sa rovnakými pravidlami. Väčšina zainteresovaných strán a dopravcov sa zhoduje na tom, že ide o základný predpoklad schopnosti medzinárodnej intermodálnej dopravy

<sup>8</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan\\_sk](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sk)

<sup>10</sup> Napríklad vo veci C-2/84, Komisia/Taliansko, Súdny dvor potvrdil, že úsek kombinovanej dopravy vykonaný cestnou dopravou tvorí neoddeliteľnú súčasť jednej medzinárodnej cesty kombinovanej dopravy z miesta odchodu do miesta príchodu a že sa preto nepovažuje za vnútroštátnu prepravu. „[...] kombinovaná preprava by sa mala považovať za jednu prepravnú činnosť z miesta odchodu do miesta príchodu [...]. Samotná skutočnosť, že v členskom štáte určenia sa tovar prepravuje výhradne po pozemných komunikáciách, nemôže byť dôvodom na odobratie výhod vyplývajúcich z kombinovanej cestnej/železničnej dopravy.“

<sup>11</sup> „Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia vzťahujúce sa na dovoz alebo odvoz tovaru vykonaných cestnou dopravou ako jedného z úsekov cesty v rámci kombinovanej dopravy, ako sa stanovuje v smernici Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru. Vnútroštátne cesty vykonané cestnou dopravou vnútri hostiteľského členského štátu, ktoré nie sú súčasťou kombinovanej dopravy podľa smernice 92/106/EHS, spadajú do vymedzenia pojmu kabotážna preprava a podľa toho by mali spĺňať požiadavky tohto nariadenia.“

konkurovať za rovnakých podmienok medzinárodnej výhradne cestnej doprave, ktorý by sa mal zachovať.

Niektoré zainteresované strany však tvrdia, že smernica o kombinovanej doprave otvára možnosti obchádzania pravidiel kabotáže, pretože pri preprave je zložité doložiť aspekt „medzinárodnej kombinovanej dopravy“. Na riešenie tejto otázky sa v nových opatreniach navrhovanej zmeny smernice o kombinovanej doprave, navrhovanej revízie pravidiel kabotáže v nariadení (ES) č. 1072/2009 a navrhovaných osobitných pravidiel týkajúcich sa niektorých aspektov smernice 96/71/ES o vysielaní šoférov v odvetví cestnej dopravy a smernice 2014/67/EÚ zavádzajú jednoduchšie vymedzenia a plne sa využíva možnosť, ktorú prináša revolúcia v oblasti digitálnej mobility a ktorá spočíva vo zvýšení účinnosti prepravy lepším využívaním výhod digitalizácie. Keď sa dopravcom povolí využívať na predkladanie požadovaných dôkazov orgánom elektronické prostriedky, zníži sa administratívne zaťaženie a náklady na postupy presadzovania predpisov. Aj vnútroštátne orgány tak budú môcť jednoznačnejšie rozlišovať úseky medzinárodnej kombinovanej dopravy vykonané cestnou dopravou od kabotážnej prepravy a zabraňovať možným zneužitiam.

Navrhované rozšírenie rozsahu pôsobnosti kombinovanej dopravy na vnútroštátnu prepravu podporí ďalší rozvoj kombinovanej dopravy v EÚ. Toto rozšírenie nebude mať vplyv na objem kabotážnej prepravy, pretože výnimka z kabotáže sa nebude vzťahovať na vnútroštátnu kombinovanú dopravu. V tomto prípade sa budú na úsek kombinovanej dopravy vykonanej cestnou dopravou vzťahovať pravidlá kabotáže podľa nariadenia (ES) č. 1072/2009 v znení zmien, ako aj nové navrhované pravidlá týkajúce sa vysielania pracovníkov. Tým by sa malo zabezpečiť, že prípadná kabotáž vo vnútroštátnej kombinovanej doprave nebude viesť k nekalej hospodárskej súťaži na trhu EÚ.

## **2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

### **• Právny základ**

Právnym základom smernice 92/106/EHS sú článok 75 a článok 84 ods. 2 Zmluvy o ES.

Právnym základom pre túto navrhovanú zmenu je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) (predtým článok 71 ZES). Tento článok poskytuje základ pre prijatie právnych predpisov EÚ, ktorými sa stanovujú najmä: a) spoločné pravidlá platné pre medzinárodnú dopravu do členského štátu alebo z neho, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov; b) podmienky, za ktorých môže prepravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte prevádzkovať dopravu; [...] d) ďalšie potrebné ustanovenia.

### **• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Cieľom zmeny smernice o kombinovanej doprave je ďalej propagovať presun z cestnej nákladnej dopravy na ekologickejšie druhy dopravy, a tým ďalej zmierňovať negatívne externality dopravného systému EÚ. K tomuto cieľu patrí rozšírenie rámca opatrení na podporu kombinovanej dopravy a zjednodušenie a objasnenie smernice. Nemožno ho uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, keďže väčšia časť nákladnej kombinovanej dopravy je cezhraničná a využíva intermodálnu infraštruktúru vo všetkých členských štátoch. Vyžaduje sa koordinovaný prístup k investovaniu do intermodálnej infraštruktúry prekládky.

Keďže takmer 20 % európskej intermodálnej dopravy je vnútroštátneho charakteru (v jednom členskom štáte) a v súčasnosti sa ňou smernica nezaobera, rozšírenie rozsahu pôsobnosti na

vnútroštátnu kombinovanú dopravu prinesie rozšírenie rozsahu pôsobnosti podporných opatrení, ktoré sú potrebné na podporu presunu na iný druh dopravy. Tým sa zároveň znížia celkové externality, najmä emisie skleníkových plynov a kongescia, čo môže mať vplyv presahujúci národné hranice. Kongescia na regionálnej alebo vnútroštátnej úrovni priamo ovplyvňuje všetkých účastníkov cestnej premávky. Európsky rozmer majú aj emisie skleníkových plynov a znečistenie ovzdušia.

Spoločné ciele podporných opatrení, ktoré majú prijať členské štáty, okrem toho zabraňujú tomu, aby mali osobitné opatrenia na podporu kombinovanej dopravy prijímané na vnútroštátnej úrovni prekrývajúci alebo odlišný účinok. Pokiaľ ide o investičné podporné opatrenia určené najmä pre terminály, na zabránenie nadmernej kapacity je potrebný spoločný cieľ, ktorý by sa týkal pokrytia terminálov.

- **Proporcionalita**

Navrhované opatrenia pomáhajú dosahovať ciele stanovené v pôvodnej smernici.

Na zintenzívnenie vplyvu smernice je potrebné rozšírenie rozsahu pôsobnosti s cieľom začleniť vnútroštátnu prepravu. Treba objasniť vymedzenie pojmu kombinovaná doprava a podmienky oprávnenosti s cieľom zabezpečiť účinnejšie uplatňovanie smernice, a to najmä pokiaľ ide o prínosy vyplývajúce z regulačných a hospodárskych podporných opatrení.

Podporné opatrenia neukladajú povinné úrovne hospodárskej podpory, rozsah a metodika na poskytovanie takejto podpory sa ponecháva na vnútroštátne právomoci. Náklady členských štátov, podnikov a jednotlivcov sú v porovnaní s možnými prínosmi obmedzené. Najmä investičná podpora terminálov by mala podľa očakávaní naďalej prinášať výhody aj po uplynutí skúmaného obdobia.

- **Výber nástroja**

Keďže právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je smernica, pozmeňujúci akt by mal mať rovnakú formu.

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

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

Komisia uverejnila svoje hodnotenie smernice 92/106/EHS v roku 2016<sup>12</sup>. V januári 2015 bola uverejnená aj štúdia s názvom Analýza kombinovanej dopravy EÚ<sup>13</sup>.

Z hodnotenia vyplynulo, že smernica je naďalej relevantným nástrojom na podporu kombinovanej dopravy. Stanovilo sa, že bez činnosti EÚ by služby cezhraničnej kombinovanej dopravy čelili prekážkam vyplývajúcim z odlišných právnych systémov a boli by tak menej príťažlivé a pravdepodobne neuskutočniteľné. V hodnotení sa zdôraznilo, že kombinovaná doprava pomáha zmierňovať negatívne externality prostredníctvom presunu na iný druh dopravy. Z hodnotenia však vyplynulo aj to, že existuje „široký priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti smernice, a to vzhľadom na skutočnosť, že niektoré jej ustanovenia sú zastarané, jej jazyk je miestami zastaraný a nejednoznačný a rozsah jej pôsobnosti

<sup>12</sup> Hodnotenie REFIT *ex post* záverečnej správy o smernici o kombinovanej doprave 92/106/EHS, SWD(2016) 140 final.

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

obmedzený“. Nedostatky súvisia najmä s vymedzením pojmu kombinovaná doprava, obmedzeniami fiškálnych stimulov a so zastaranými ustanoveniami, ktoré sa týkajú prepravných dokladov.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultácie so zainteresovanými stranami zodpovedali minimálnym normám pre konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré sú stanovené v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [KOM(2002) 704 v konečnom znení].

Konzultácie sa uskutočnili s cieľom zhromaždiť spätnú väzbu týkajúcu sa navrhovaných politických opatrení a ich pravdepodobného vplyvu. So zainteresovanými stranami sa konzultovali otázky, ktoré sa neriešili pri predchádzajúcich verejných konzultáciách (REFIT). Konzultácie poskytli prehľad názorov jednotlivých skupín zainteresovaných strán na navrhované politické opatrenia a možnosti politik, ich očakávaný vplyv na zainteresované strany a na ich základe sa určila uprednostňovaná možnosť zainteresovaných strán.

Konzultácie zahŕňali tieto činnosti:

1. Verejná konzultácia sa uskutočnila v podobe otvorenej internetovej verejnej konzultácie, ktorá trvala 12 týždňov. Prebiehala od 23. januára 2017 do 23. apríla 2017 prostredníctvom nástroja EUSurvey a konzultačnej stránky GR MOVE. Komisia prijala 79 vyplnených dotazníkov a šesť pozičných dokumentov zo 17 členských štátov a Švajčiarska, a to najmä z odvetvia doprava a logistiky: 43 % od záujmových združení (spomedzi ktorých 13 bolo európskych alebo medzinárodných organizácií), 36 % od súkromných podnikov, 11 % od orgánov, 8 % od MVO a 2 % od akademickej obce.
2. Cielená internetová konzultácia zainteresovaných strán sa uskutočnila od 10. do 31. marca 2017 s pomocou externého konzultanta. Bola zameraná najmä na vymedzenie a hospodárske stimuly a prispôbená rôznym skupinám zainteresovaných strán (odvetvie, členské štáty, sociálni partneri a iné záujmové skupiny). Komisia prijala 122 vyplnených dotazníkov z 12 členských štátov a zo Švajčiarska: 44 % od prevádzkovateľov dopravných služieb alebo odborových združení prevádzkovateľov, 17 % od používateľov dopravných služieb alebo odborových združení používateľov doprava, 25 % od vnútroštátnych orgánov a 14 % od iných dopravných združení.
3. Dňa 30. marca 2017 sa uskutočnilo stretnutie zainteresovaných strán, na ktorom sa schválila účasť skupín zainteresovaných strán na cielenej konzultácii zameranej na výmenu názorov. 35 zúčastnených zainteresovaných strán zastupovalo všetky druhy doprava, ako aj námorné a vnútrozemské prístavy, terminály, vlastníkov vagónov a odvetvie kombinovanej doprava.
4. Ďalšie stretnutie členských štátov sa konalo 10. apríla 2017 a bolo na ňom zastúpených 14 členských štátov.

*Súhrn prijatých vstupov a použitie výsledkov*

Subjekty odvetvia doprava a logistiky (zastúpené používateľmi doprava, prevádzkovateľmi a ich príslušnými združeniami) aj orgány vyjadrili potrebu naliehavej zmeny smernice o kombinovanej doprave. Existujúce právne predpisy sa považujú za zastarané, regulačná a hospodárska podpora kombinovanej doprava sa vníma ako nedostatočná a podmienky pre

oprávnené prepravné činnosti sa považujú za nevhodné pre moderné riešenia dodávateľského reťazca a konkurenčnú situáciu služieb kombinovanej dopravy.

Pokiaľ ide o vymedzenie pojmu kombinovaná doprava, väčšina zainteresovaných strán obhajovala rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice tak, aby zahŕňala aj vnútroštátnu dopravu a prepravu v rámci krajín mimo EÚ, pretože predpokladala zásadný pozitívny vplyv na objem kombinovanej dopravy a životné prostredie. Najviac pripomienok sa vzťahovalo na možnú zmenu obmedzenia dĺžky úseku kombinovanej doprave vykonaného cestnou dopravou, pričom väčšinou boli nesúhlasné: mnohé zainteresované strany a vnútroštátne orgány chcú zachovať súčasné obmedzenia, do ktorých by sa mohla maximálne zaviesť istá flexibilita, zatiaľ čo súkromný sektor podporuje zrušenie obmedzení týkajúcich sa dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou.

Napriek týmto rozdielom sa určil možný kompromis, ktorý by spočíval v zachovaní súčasného vymedzenia a ponechaní 150 km dĺžky, pričom by sa v prípade lepšieho vymedzenia zároveň vytvorila určitá flexibilita zachovaním pojmu najbližší vhodný terminál. Pokiaľ ide o úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou, zainteresované strany nevyjadrili zásadný postoj k úprave súčasnej minimálnej dĺžky 100 km; táto prahová hodnota sa považovala za nepodstatnú pre železničnú/cestnú prepravu, ale za kontraproduktívnu v prípade kombinovanej dopravy vnútrozemskými vodnými cestami.

Zainteresované strany vyjadrili názor, že podpora ponúkaná v rámci súčasnej smernice nie je vo všeobecnosti dostatočná na podporu kombinovanej dopravy v Únii. Dve regulačné podporné opatrenia sa však považovali za veľmi účinné:

- výnimku z obmedzení kabotáže pre úseky vykonané cestnou dopravou a
- 44-tonovú odchýlku od 40-tonového limitu pre kombinovanú dopravu v súlade so smernicou o hmotnostiach a rozmeroch.

Pokiaľ ide o hospodárske podporné opatrenia, bola vyjadrená všeobecná podpora rozšíreniu hospodárskej podpory na všetky pohyby v rámci kombinovanej dopravy v každej kombinácii druhov dopravy. Za opatrenia s najintenzívnejším pozitívnym vplyvom na objem kombinovanej dopravy sa považovali tieto: i) podpora priamych investícií do terminálov kombinovanej dopravy, eventuálne sprevádzaná grantmi na preloženú nákladovú jednotku; ii) stimuly investícií do IT pre kombinovanú dopravu alebo používanie inovačných riešení, ako sú ekologickjšie nákladné vozidlá; a iii) zníženie poplatkov za prístup pre železničnú kombinovanú dopravu. Členské štáty vyjadrili výhrady voči povinným podporným opatreniam.

Väčšina zainteresovaných strán uprednostňovala jasnejšie podmienky týkajúce sa dôkazu oprávnenosti na kombinovanú dopravu. Podporovali aj zavedenie systému elektronických dokladov, ktorý by mohol nahradiť zastaraný systém papierových dokladov a pečiatok. Toto členské štáty podporili.

Zainteresované strany vo všeobecnosti vyjadrili veľký záujem o pravidelné získavanie informácií o stave kombinovanej dopravy. Vyzývali na pravidelný zber a zverejňovanie údajov týkajúcich sa kombinovanej dopravy. Podporili aj vypracúvanie a zverejňovanie podrobnejších správ. Okrem toho navrhli preskúmanie zmenenej smernice po uplynutí určitého časového obdobia, napr. každých päť rokov, aby bola stále aktuálna.



- **Zber údajov a využívanie odborných poznatkov**

Vymedzenie problému vychádzalo najmä z hodnotenia REFIT<sup>14</sup> a externej štúdie<sup>15</sup>.

Ako základ posúdenia vplyvu sa využili externí dodávatelia:

- štúdia o zbere údajov o nákladoch<sup>16</sup>, vypracovaná v marci 2017,
- štúdia o aktualizácii trhového prehľadu kombinovanej dopravy<sup>17</sup>, vypracovaná v marci 2017 a
- štúdia so súhrnom konzultácií na podporu posúdenia vplyvu<sup>18</sup>, vypracovaná v júli 2017.

- **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému **výbor pre kontrolu regulácie** zaujal pozitívne stanovisko s výhradami. Výbor vypracoval odporúčania, v ktorých požaduje úpravy a objasnenia týkajúce sa:

- opisu obsahu a toho, ako iniciatíva zapadá do iného *acquis* EÚ a ďalších doplnkových snáh o presun na iný druh dopravy,
- identifikácie a kvalifikácie nedostatkov infraštruktúry (najmä intermodálnych terminálov) na účely rozvoja kombinovanej dopravy,
- odôvodnenia začlenenia vnútroštátnej kombinovanej dopravy do rozsahu pôsobnosti smernice z pohľadu subsidiarity a
- očakávaného vplyvu, najmä pokiaľ ide o základné predpoklady.

**Pripomienky sa zohľadnili v revidovanom posúdení vplyvu, ako je uvedené v prílohe I k správe o posúdení vplyvu.** Na riešenie uvedených otázok sa uskutočnili tieto úpravy:

- Predovšetkým do časti o kontexte politiky boli pridané vysvetlenia týkajúce sa toho, ako revízia smernice o kombinovanej doprave dopĺňa ostatné existujúce iniciatívy (na riešenie podpory multimodality a podpory presunu na iný druh dopravy).
- Boli pridané podrobnejšie vysvetlenia nedostatkov infraštruktúry a toho, ako ovplyvňujú celkové problémy, ktoré sa touto iniciatívou riešia. S cieľom pomôcť kvantifikovať tieto nedostatky a očakávané potrebné investície boli pridané osobitné odkazy, najmä na existujúce obmedzenia a potreby terminálov železničnej infraštruktúry.
- Boli pridané podrobnejšie vysvetlenia týkajúce sa subsidiarity, najmä pokiaľ ide o začlenenie vnútroštátnej kombinovanej dopravy do vymedzenia pojmu, ale aj prijatia opatrení týkajúcich sa investícií do infraštruktúry.

---

<sup>14</sup> SWD(2016) 140 final.

<sup>15</sup> Štúdia o kombinovanej doprave – analýza kombinovanej dopravy EÚ, 2014, <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

<sup>16</sup> TRL (2017) – Zber dodatočných údajov o kombinovanej doprave EÚ.

<sup>17</sup> ISL+KombiConsult (2017), Aktualizácia údajov o kombinovanej doprave EÚ – záverečná správa.

<sup>18</sup> KombiConsult-Intermodality (2017), Konzultácie a súvisiaca analýza v rámci posúdenia vplyvu zmeny smernice o kombinovanej doprave (92/106/EHS).

- Do príslušných častí, najmä do prílohy o analytických modeloch, bol pridaný podrobnejší opis základných predpokladov týkajúcich sa vplyvu a opis interného modelu použitého na odvodenie tohto vplyvu.

Posudzované **možnosti politiky** pozostávajú z balíkov politických opatrení na riešenie konkrétnych cieľov a konkrétnejšie na riešenie identifikovaných hlavných príčin problému:

- vymedzenie pojmu „kombinovaná doprava“, t. j. geografické rozloženie, úsek vykonaný cestnou dopravou, úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou, nákladová jednotka,
- kontrola oprávnenosti, t. j. požadované údaje (na kontrolu), prezentácia údajov, miesto kontroly,
- hospodárske podporné opatrenia, t. j. investičná podpora a prevádzková podpora (napr. úľavy na dani z motorových vozidiel) a
- administratívne opatrenia, t. j. preskúmanie podporných opatrení, zber údajov, spolupráca medzi členskými štátmi, transparentnosť.

Možnosti politiky vychádzali z čoraz lepšieho objasnenia, ambícií a kumulatívneho očakávaného vplyvu.

Možnosť politiky 1 pozostáva z menšej zmeny smernice so zameraním na zjednodušenie: vymedzenie kombinovanej dopravy sa zjednodušuje stanovením jedinej dĺžky úseku vykonaného po pozemných komunikáciách pre všetky druhy dopravy. Ako dôkaz oprávnenosti sa prijímajú jednoduché elektronické doklady (napr. súbory PDF) a fiškálny stimul pre cestných dopravcov na úseku kombinovanej dopravy vykonanom cestnou dopravou sa rozširuje na všetky druhy kombinovanej dopravy (nielen železničnú/cestnú).

Možnosť politiky 2 sa zameriava na zjednodušenie kritérií oprávnenosti (vymedzenie), lepšie vymedzenie podmienok presadzovania a rozšírenie hospodárskych podporných opatrení. Delí sa na dve čiastkové možnosti podľa úrovne ambícií:

- V čiastkovej možnosti politiky 2A sa rozsah pôsobnosti rozširuje tak, aby zahŕňal vnútroštátnu (domácu) kombinovanú dopravu. Úsek vykonaný cestnou dopravou má spoločné vymedzenie bez ohľadu na iný ako cestný druh dopravy (150 km alebo 20 % podľa toho, ktorý je dlhší). Za prijateľné sa považujú iba intermodálne nákladové jednotky s identifikáciou ISO/ILU. Stanovujú sa nové požiadavky na údaje týkajúce sa podmienok dôkazu oprávnenosti spolu s prijímaním elektronických údajov v revidovateľnom údajovom formáte. Ponúka sa aj súbor rôznych možností hospodárskej podpory.
- V čiastkovej možnosti politiky 2B obsahuje vymedzenie kombinovanej dopravy pre časť týkajúcu sa úseku vykonaného cestnou dopravou okrem opatrení uvedených v možnosti politiky 2A aj určitú flexibilitu, ktorá členským štátom umožňuje použiť ako obmedzenie „najbližší vhodný terminál“. Prijímajú sa nákladové jednotky všetkých veľkostí. Spomedzi všetkých hospodárskych podporných opatrení sa stáva povinným opatrenie týkajúce sa investícií do terminálov.

A nakoniec, možnosť politiky 3 pozostáva z rozšírenia opatrení stanovených v smernici na všetky intermodálne druhy dopravy bez ohľadu na obmedzenia dĺžky a druhy nákladových jednotiek. Táto možnosť neobsahuje požiadavky na údaje týkajúce sa dôkazu oprávnenosti. V tejto možnosti sa stanovuje aj to, že všetky možné podporné opatrenia sú povinné.

Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že možnosť politiky 2B je uprednostňovaná.

Možnosť politiky 3 by priniesla najväčšie absolútne hospodárske prínosy, pre členské štáty by však bola nákladná a jej celková návratnosť investícií nie je taká prítiažlivá ako v prípade ostatných možností, ktoré majú vyššiu návratnosť investícií. Možnosť politiky 3 je aj menej environmentálne účinná než možnosti politiky 2A a 2B. Možnosti politiky 1 a 2A neprispievajú k plneniu cieľa presunu na iný druh dopravy do roku 2030 z Bielej knihy z roku 2011. Keďže možnosť politiky 2B zabezpečuje dosiahnutie cieľa presunu na iný druh dopravy do roku 2030 a predstavuje vyššiu návratnosť investícií a environmentálnu efektívnosť než možnosť politiky 3, možnosť politiky 2B je uprednostňovaná.

MSP – najmä tie, ktoré obsluhujú úsek kombinovanej dopravy vykonaný cestnou dopravou, a malí prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej dopravy – využívajú výhodu podpory smernice o kombinovanej doprave, ktorá im pomáha konkurovať lacnejšej diaľkovej cestnej doprave, a možnosť politiky 2B pre nich predstavuje výhodu spočívajúcu vo zvýšení objemu kombinovanej dopravy. Je však potrebné poznamenať, že zavedenie elektronických štruktúrovaných údajov na účely kontroly môže znamenať určité počiatočné investičné náklady, hoci tie sa vyrovnávajú úsporami vyplývajúcimi z používania elektronických údajov v celom dodávateľskom reťazci.

#### • **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Rozmer REFIT tohto návrhu vychádza zo zjednodušenia a aktualizácie vymedzenia kombinovanej dopravy, ako aj z objasnenia podmienok a prostriedkov presadzovania (dôkaz oprávnenosti prepravnej činnosti, ktorá je kombinovanou dopravou).

Vymedzenie kombinovanej dopravy pozostáva z týchto častí:

- objasnenie a zjednodušenie vymedzenia úseku vykonaného cestnou dopravou, voľba presného vymedzenia (150 km alebo 20 % celkovej dĺžky) platného v kombinácii s každým druhom dopravy,
- zrušenie obmedzenia dĺžky pre úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou,
- podrobnejšia špecifikácia toho, že do úvahy sa budú brať len normalizované nákladové jednotky. Bude tak jednoduchšie vysledovať a spočítať nákladové jednotky pri výpočte objemu kombinovanej dopravy, pre ktorú sa požadujú podporné opatrenia.

V prípade podmienok týkajúcich sa dôkazu oprávnenosti sa jednoznačným stanovením požadovaného dôkazu a povolením používania elektronických dokladov orgánom vykonávajúcim cestné kontroly aj orgánom zaoberajúcim sa podpornými opatreniami zjednoduší overovanie aspektu kombinovanej dopravy.

A nakoniec, zjednodušenia sa týkajú aj niektorých zastaraných odkazov, ako je špecifický voľný režim pre dopravu pre vlastné potreby. Ako sa vysvetľuje v správe o hodnotení REFIT, toto už nie je vzhľadom na celkový pokles dopravy pre vlastné potreby v cestnej nákladnej doprave relevantné ani účinné.

#### • **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

#### 4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiaden vplyv na rozpočet EÚ.

#### 5. ĎALŠIE PRVKY

##### • Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Správa o posúdení vplyvu obsahuje súbor ôsmich ukazovateľov, ktoré by sa mali použiť na monitorovanie účinnosti a efektívnosti opatrení prijatých na plnenie hlavných politických cieľov:

- podiel intermodálnej a kombinovanej dopravy,
- presun z cestnej dopravy na iný druh dopravy,
- výsledné úspory externých nákladov,
- zvýšenie objemu intermodálnej dopravy na 1 EUR poskytovanej podpory,
- zvýšenie nákladovej kapacity intermodálnych nákladových jednotiek,
- skrátenie priemernej vzdialenosti medzi intermodálnymi terminálmi (na základe druhu dopravy),
- návratnosť investícií hospodárskej podpory pre intermodálnu dopravu a
- porovnanie nákladov, rozvoj výhradne cestnej dopravy a intermodálna doprava s rovnakou vzdialenosťou.

Na účely posúdenia vplyvu právneho predpisu bude po vykonaní všetkých zmien potrebné dôkladné hodnotenie. Komisia vykoná po 27 mesiacoch od uplynutia lehoty na transpozíciu smernice prvé hodnotenie, ktoré sa bude každé dva roky opakovať. Návrh obsahuje osobitné požiadavky na predkladanie správ o využívaní kombinovanej dopravy, ako aj o rozvoji infraštruktúry a vykonaných podporných opatreniach, ktoré sa týkajú členských štátov.

##### • Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti návrhu a skutočnosť, že sa ním len mení smernica 92/106/ES, ktorú všetky členské štáty transponovali v plnom rozsahu, sa nezdá odôvodnené ani primerané požadovať vysvetľujúce dokumenty.

##### • Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

V názve smernice sa uvádza: „...kombinovanej dopravy tovarov medzi členskými štátmi“. Tento názov sa upravuje tak, aby zohľadňoval rozšírený rozsah pôsobnosti, čiže sa odstraňuje znenie „medzi členskými štátmi“, aby sa zohľadnilo rozšírenie vymedzenia „kombinovanej dopravy“ tak, ako je uvedené v upravenom článku 1, na vnútroštátne prepravné činnosti (teda v rámci členského štátu).

#### Článok 1

V článku 1 sa uvádzal rozsah pôsobnosti smernice a vymedzenie pojmu „kombinovaná doprava“. Z dôvodu nejednoznačnosti, nedostatočného objasnenia tohto vymedzenia a jeho obmedzeného rozsahu pôsobnosti sa článok v smernici nahrádza upraveným a jednoznačnejším vymedzením pojmu „kombinovaná doprava“. Nové vymedzenie uvedené v tomto novom článku 1 je takéto:

- V odseku 4 sa rozsah pôsobnosti uplatňovania pojmu „kombinovaná doprava“ rozširuje na všetky prepravné činnosti v Únii vrátane vnútroštátnej kombinovanej dopravy.
- V odseku 3 sa objasňuje a podrobnejšie špecifikuje maximálna dĺžka úseku vykonaného cestnou dopravou ako 150 km alebo 20 % celkovej dĺžky bez ohľadu na typ úseku vykonaný inou ako cestnou dopravou (železničný, vnútrozemský vodný alebo námorný), pričom sa zabezpečuje flexibilita z dôvodu osobitných geografických alebo prevádzkových prekážok v členských štátoch.
- V odseku 2 sa vypúšťa obmedzenie týkajúce sa úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou, aby sa do rozsahu pôsobnosti smernice začlenila dôležitá kombinovaná doprava vnútrozemskými vodnými cestami.
- V odseku 2 sa ďalej špecifikujú prípustné druhy nákladových jednotiek (t. j. normalizované ISO/CEN) v kombinovanej doprave.

### Článok 3

Článok 3 obsahoval odkaz na prepravný doklad, ktorý možno použiť ako dôkaz oprávnenosti (odkaz na článok 6 nariadenia Rady č. 11 z 27. júna 1960), a poskytovala sa v ňom ďalšia špecifikácia informácií, ktoré sa majú pridať, a to najmä o používaní pečiatok na potvrdenie alebo overenie častí prepravnej činnosti. Vzhľadom na to, že tieto podmienky sa považovali za nejasné, a keďže pečiatky sa už v mnohých zariadeniach nepoužívajú, tento článok sa nahrádza presnejšou špecifikáciou podmienok a druhov dôkazu, ktorý sa môže použiť ako dôkaz oprávnenosti pre kombinovanú dopravu na účely cestných kontrol vykonávaných členskými štátmi na úseku prepravy vykonanom cestnou dopravou:

- V odseku 1 sa vymedzuje podmienka, že cestná doprava sa má považovať za súčasť kombinovanej dopravy.
- V odseku 2 sa uvádzajú a podrobne opisujú údaje, ktoré sa majú poskytnúť ako dôkaz.
- V odseku 3 sa stanovuje, že na preukázanie kombinovanej dopravy sa nevyžadujú žiadne dodatočné doklady.
- V odseku 4 sa uvádzajú podmienky predkladania dôkazu, a to aj na účely cestnej kontroly.
- V odseku 5 sa opisuje prijateľný formát údajov v súvislosti s dôkazom, ktorý sa má predložiť, a to najmä o možnom využívaní existujúcich prepravných dokladov, ale aj možnosť použitia elektronických prostriedkov s revidovateľným štruktúrovaným formátom.
- Odsek 6 pozostáva zo záruky pre prevádzkovateľov v prípade rozporu medzi skutočnými prepravnými činnosťami a informáciami uvedenými v dôkaze, ak rozpor vznikli v dôsledku výnimočných okolností.

### Článok 5

Článok 5 sa týkal povinností Komisie v oblasti predkladania správ (s pomocou členských štátov), ale chýbala v ňom systematická povinnosť zbierať príslušné údaje, ktorá by podporila túto povinnosť. V súčasnosti sa navrhuje upraviť podmienky a povinnosti v oblasti predkladania správ potrebné na zabezpečenie riadneho uplatňovania smernice:

- V odseku 1 sa zavádza povinnosť členských štátov predložiť správu Komisii 18 mesiacov po dátume transpozície smernice, údaje o podmienkach na trhu kombinovanej dopravy na ich území vrátane údajov o príslušnej infraštruktúre a prijatých vnútroštátnych podporných opatreniach. Uvádza sa v ňom aj možnosť Komisie prijať prostredníctvom delegovaných aktov opatrenia na pomoc členským štátom pri plnení ich povinnosti, a to podrobným špecifikovaním obsahu informácií, o ktorých sa majú predkladať správy.
- V odseku 2 sa uvádza, že Komisia na základe týchto vnútroštátnych správ posudzuje vykonávanie smernice vrátane jej účinnosti a efektívnosti a môže aj plánovať dodatočné opatrenia.
- V odseku 3 sa stanovuje, že poskytovanie informácií a podávanie správ členskými štátmi je pravidelné a uskutočňuje sa každé dva roky.

## Článok 6

Článok 6 obsahoval podmienky hospodárskej podpory platné pre kombinovanú dopravu. S cieľom rozšíriť rozsah pôsobnosti týchto podporných opatrení sa pridáva päť nových odsekov:

- V odseku 4 sa zavádzajú povinné podporné opatrenia na podporu nových investícií členských štátov do infraštruktúr a zariadení kombinovanej dopravy a najväčšia pozornosť sa venuje základným prioritám, najmä hustote intermodálnych terminálov. Obsahuje aj podmienky koordinácie medzi členskými štátmi a Komisiou na zabránenie možnému prekryvaniu investícií do infraštruktúry prekládok, ktoré by mohlo viesť k nadmernej kapacite terminálu, a to najmä v koridoroch siete TEN-T.
- V odseku 5 sa uvádzajú dodatočné podporné opatrenia, ktoré môžu členské štáty prijať na doplnenie existujúcich s cieľom znížiť náklady na kombinovanú dopravu a zabezpečiť jej lepšiu konkurencieschopnosť v porovnaní s ekvivalentnou výhradne cestnou dopravou. Tieto voliteľné opatrenia sa môžu týkať akejkoľvek časti kombinovanej dopravy (akéhokoľvek úseku, vozidla použitého v akomkoľvek úseku, nákladovej jednotky alebo prekládky).
- V odseku 6 sa vyžaduje, aby členské štáty podali Komisii správu o prijatých podporných opatreniach.
- V odseku 7 sa uvádza pravidelné preskúmanie prijatých opatrení na zabezpečenie ich účinnosti.
- V odseku 8 sa uvádza všeobecný cieľ podporných opatrení.

## Článok 7 a článok 9

Články 7 a 9 obsahovali osobitné ustanovenia týkajúce sa dopravy pre vlastné potreby a boli zamerané na uľahčenie takejto dopravy. Články 7 a 9 sa vypúšťajú. Podľa hodnotenia REFIT význam dopravy pre vlastné potreby v cestnej doprave podstatne klesol z 30 % v roku 1986 na 15 % v roku 2012 a vnímaný prínos konkrétnych článkov o vlastnej potrebe bol pre zainteresované strany obmedzený.

Vzhľadom na zjednodušenie navrhovaného nového vymedzenia pojmu kombinovaná doprava a objasnenie dôkazu pre kombinovanú dopravu nie je viac potrebné v kontexte tejto smernice rozlišovať medzi kombinovanou dopravou na prenájom alebo za odmenu a kombinovanou

dopravou pre vlastné potreby. Ak nie je uvedené inak, práva a povinnosti vyplývajúce zo smernice sú rovnaké pre oba druhy dopravy.

### **Článok 9a**

Tento článok sa pridáva s cieľom zabezpečiť transparentnosť pre všetky zainteresované strany zapojené do kombinovanej dopravy, pokiaľ ide o vykonávanie smernice, a najmä dostupné podporné opatrenia a podmienky ich uplatňovania.

Na tento účel bude zriadená sieť príslušných orgánov, ktorej cieľom bude posilniť spoluprácu medzi členskými štátmi na základe výmeny príslušných informácií a najlepších postupov, a to najmä v súvislosti s podpornými opatreniami, a vypracovania zoznamu hlavných kontaktných miest pre zainteresované strany. V odseku 4 sa okrem toho uvádza, že Komisia sprístupní zoznam príslušných orgánov a príslušných opatrení prijatých členskými štátmi.

### **Článok 10a**

Tento článok sa pridáva s cieľom poskytnúť postup na vykonávanie delegovaných právomocí Komisie.

## Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,****ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi**

(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 výboru<sup>19</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>20</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Negatívny vplyv dopravy na znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, nehody, hluk a dopravné preťaženie aj naďalej predstavujú pre hospodárstvo, zdravie a blahobyt európskych občanov problém. Napriek tomu, že cestná doprava je hlavným faktorom, ktorý prispieva k týmto negatívnym vplyvom, očakáva sa, že cestná nákladná doprava [v Únii] vzrastie do roku 2050 o 60 %.
- (2) Znižovanie negatívneho vplyvu dopravných činností zostáva jedným z hlavných cieľov politiky Únie v oblasti dopravy. Smernica Rady 92/106/EHS<sup>21</sup>, v ktorej sa stanovujú opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, je jediným legislatívnym aktom Únie, ktorý priamo podnecuje na prechod z cestnej nákladnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako napr. vnútrozemské vodné cesty, námorná a železničná doprava.
- (3) Cieľ presunúť 30 % objemu cestnej nákladnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosť väčšiu ako 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, do roku 2030, a viac ako 50 % do roku 2050, aby sa dosiahla optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov, a to aj intenzívnejším využívaním energeticky účinnejších druhov dopravy, sa dosahuje pomalšie, než sa očakávalo, a podľa súčasných prognóz ho ani nebude možné dosiahnuť.
- (4) Smernica 92/106/EHS prispela k rozvoju politiky Únie v oblasti kombinovanej dopravy a pomohla presunúť mimo ciest značný objem nákladu. Nedostatky, ktoré sa

<sup>19</sup> Ú. v. EÚ C ..., ..., s. ....<sup>20</sup> Ú. v. EÚ C ..., ..., s. ....<sup>21</sup> 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).



objavili pri vykonávaní uvedenej smernice, najmä nejednoznačné a zastarané ustanovenia, ako aj obmedzený rozsah pôsobnosti jej podporných opatrení, výrazne znížili jej vplyv.

- (5) Smernica 92/106/EHS by sa mala zjednodušiť a jej vykonávanie by sa malo zlepšiť preskúmaním hospodárskych stimulov pre kombinovanú dopravu s cieľom podporiť presun tovaru z cestnej dopravy na iné druhy dopravy, ktoré sú priaznivejšie pre životné prostredie, bezpečnejšie, energeticky účinnejšie a ktoré spôsobujú menej kongescií.
- (6) Objem vnútroštátnej intermodálnej prepravy predstavuje 19,3 % z celkovej kombinovanej dopravy v Únii. Takáto preprava v súčasnosti neťaží z výhod podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS v dôsledku obmedzeného rozsahu pôsobnosti vymedzenia kombinovanej dopravy. Dosah negatívneho vplyvu vnútroštátnej cestnej dopravy, a najmä emisií skleníkových plynov a kongescií však prekračuje štátne hranice. Preto treba rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice 92/106/EHS na vnútroštátnu (v rámci členského štátu) kombinovanú dopravu s cieľom podporiť ďalší rozvoj kombinovanej dopravy v Únii, a teda zvýšiť modálny presun z ciest na železnice, vnútrozemské vodné cesty a príbrežnú námornú dopravu.
- (7) Kombinovanú dopravu treba považovať za jediný systém prepravy, ktorý priamo konkuruje unimodálnej preprave z východiskového bodu do cieľového miesta určenia. Regulačnými podmienkami by sa mala zabezpečiť rovnocennosť medzi medzinárodnou kombinovanou dopravou a medzinárodnou unimodálnou dopravou, respektíve medzi vnútroštátnou kombinovanou dopravou a vnútroštátnou unimodálnou dopravou.
- (8) Súčasné vymedzenie pojmu kombinovaná doprava zahŕňa rôzne obmedzenia dĺžky úsekov kombinovanej dopravy realizovaných cestnou dopravou v závislosti od druhu dopravy vykonávanej na úseku realizovanom inou ako cestnou dopravou, v prípade železničnej dopravy však nie je stanovené obmedzenie dĺžky úseku, namiesto toho sa berie do úvahy pojem „najbližší vhodný terminál“, aby sa poskytla určitá flexibilita na zohľadnenie osobitných situácií. Toto vymedzenie pojmu spôsobilo mnohé ťažkosti pri jej vykonávaní vzhľadom na rôzne výklady a osobitné ťažkosti pri stanovovaní podmienok vykonávania. Bolo by užitočné odstrániť tieto nejasnosti a zabezpečiť pritom zachovanie určitej miery flexibility.
- (9) Podľa súčasného vymedzenia pojmu kombinovaná doprava sa minimálnou vzdialenosťou 100 km v prípade úsekov kombinovanej dopravy realizovaných inou ako cestnou dopravou zabezpečuje, že je pokrytá väčšina prepravy kombinovanej dopravy. Úseky železničnej a príbrežnej námornej dopravy sa využívajú na prepravu na veľké vzdialenosti, aby mohli konkurovať doprave, ktorá sa vykonáva iba po pozemných komunikáciách. Stanovením tejto minimálnej vzdialenosti sa zabezpečuje aj to, že sú z rozsahu pôsobnosti vylúčené osobitné druhy prepravy, ako napr. krátke prejazdy trajektom alebo preprava po šírom mori, ktoré by sa realizovali v každom prípade. Kvôli takýmto obmedzeniam však značná časť prepráv po vnútrozemských vodných cestách v okolí prístavov a v aglomeráciách aj v ich okolí, ktoré výrazne prispievajú k odľahčeniu cestných sietí v námorných prístavoch a v ich bezprostrednom okolí a k zníženiu environmentálnej záťaže v aglomeráciách, nie je považovaná za kombinovanú dopravu. Preto by bolo užitočné zrušiť túto minimálnu vzdialenosť a zároveň zachovať vylúčenie určitých druhov prepravy, napríklad takých, ktoré zahŕňajú prepravu po šírom mori alebo krátke prejazdy trajektom.

- (10) Minimálny veľkostný limit nákladových jednotiek aktuálne uvedený vo vymedzení pojmu kombinovaná doprava by mohol zabrzdiť budúci vývoj inovatívnych intermodálnych riešení pre mestskú dopravu. Schopnosť identifikovať nákladové jednotky prostredníctvom existujúcich noriem by naopak mohla urýchliť manipuláciu s nimi v termináloch a uľahčiť tok činností kombinovanej dopravy s cieľom zabezpečiť jednoduchšie zaobchádzanie s určenými nákladovými jednotkami a zabezpečiť, aby boli použiteľné aj v budúcnosti.
- (11) Zastarané používanie pečiatok ako dôkaz vykonania kombinovanej dopravy bráni účinnému presadeniu alebo overeniu oprávnenosti na použitie opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS. Mal by sa spresniť dôkaz potrebný na preukázanie vykonávania kombinovanej dopravy, ako aj spôsob, akým treba takýto dôkaz poskytnúť. Malo by sa podporiť využívanie a zasielanie elektronických dopravných informácií, čím by sa zjednodušilo poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi. Použitý formát by mal byť spoľahlivý a autentický. Regulačný rámec a iniciatívy na zjednodušenie administratívnych postupov a digitalizácie dopravných aspektov by mali zohľadňovať vývoj na úrovni Únie.
- (12) Rozsah pôsobnosti súčasných hospodárskych podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS je veľmi obmedzený a pozostáva z fiškálnych opatrení (konkrétne z vrátenia alebo zníženia daní), ktoré sa týkajú len kombinovanej železničnej/cestnej dopravy. Takéto opatrenia by sa mali rozšíriť aj o kombinovanú dopravu vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy. Treba podporiť aj iné relevantné typy opatrení, ako napríklad opatrenia na podporu investícií do infraštruktúry alebo rôzne hospodárske podporné opatrenia.
- (13) Najdôležitejšie úzke miesto v infraštruktúre, ktoré brzdí presun z cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy, sa nachádza na úrovni intermodálneho terminálu. Súčasné rozloženie a počet intermodálnych terminálov v Únii, minimálne v rámci existujúcej základnej a súhrnnej siete TEN-T, je nedostatočné. Zároveň kapacita existujúcich intermodálnych terminálov dosahuje svoj limit a bude sa musieť zväčšiť, aby zvládla celkový nárast objemu nákladnej dopravy. Investovaním do kapacity intermodálnych terminálov sa môžu znížiť celkové náklady na prekládku, čo by sa mohlo odraziť na miere presunu na iné druhy dopravy, ako sa ukázalo v niektorých členských štátoch. Členské štáty by preto mali v koordinácii so susednými členskými štátmi a s Komisiou zabezpečiť, aby sa postavilo alebo dopravcom sprístupnilo viac terminálov kombinovanej dopravy a zväčšila sa ich kapacita. Podnietilo by sa tým používanie alternatívnych druhov nákladnej dopravy a zvýšila by sa miera presunu na iné druhy dopravy, čím by sa kombinovaná doprava stala konkurencieschopnejšou než samotná cestná doprava. Zvýšené plošné pokrytie a kapacita intermodálnych terminálov by sa malo realizovať minimálne v rámci základnej a súhrnnej siete TEN-T. Akékoľvek miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 kilometrov od vhodného intermodálneho terminálu pre kombinovanú dopravu.
- (14) Členské štáty by mali popri už existujúcich hospodárskych podporných opatreniach zaviesť ďalšie, ktoré by boli zamerané na rôzne úseky kombinovanej dopravy, s cieľom znížiť objem cestnej nákladnej dopravy a nabádať k využívaniu iných druhov dopravy, napr. železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a námornej dopravy, a tým znížiť znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a kongesciu. Takéto opatrenia môžu zahŕňať zníženie niektorých daní alebo poplatkov za dopravu, subvencie na intermodálne nákladové jednotky skutočne prepravované kombinovanou dopravou, alebo čiastočnú úhradu nákladov na prekládky.

- (15) Podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu by sa mali vykonávať v súlade s predpismi o štátnej pomoci podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).
- (16) Podporné opatrenia by sa mali podľa potreby koordinovať medzi členskými štátmi a Komisiou.
- (17) Členské štáty by mali podporné opatrenia pravidelne preskúmať, aby zabezpečili ich účinnosť a efektívnosť.
- (18) Na účely tejto smernice by sa nemal robiť rozdiel medzi kombinovanou dopravou za poplatok alebo úhradu a kombinovanou dopravou pre vlastné potreby.
- (19) S cieľom držať krok s vývojom dopravy v Únii, a najmä trhu s kombinovanou dopravou, by členské štáty mali zbierať príslušné údaje a informácie a pravidelne ich oznamovať Komisii, ktorá by mala raz za štyri roky predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice.
- (20) Transparentnosť je dôležitá pre všetky zainteresované strany, ktoré sa podieľajú na kombinovanej doprave, najmä tie, ktorých sa týka táto smernica. V každom členskom štáte by sa mali určiť príslušné orgány, ktoré by boli poverené podporou tejto transparentnosti a presadzovaním ďalšej spolupráce.
- (21) S cieľom zohľadniť vývoj na trhu a technický pokrok by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie zamerané na doplnenie tejto smernice o ďalšie podrobné informácie týkajúce sa kombinovanej dopravy, ktoré majú oznamovať členské štáty. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>22</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (22) Keďže ciele tejto smernice ďalej podporovať presun z cestnej dopravy na druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, a tým znížiť negatívne externality dopravného systému Únie, nemožno uspokojuivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale najmä kvôli cezhraničnej povahe kombinovanej nákladnej dopravy a vzájomne prepojenej infraštruktúre, ako aj problémom, ktoré má táto smernica riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii môže Únia prijať opatrenia. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (23) Smernica 92/106/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

#### *Článok 1*

Smernica 92/106/EHS sa mení takto:

---

<sup>22</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

1. názov sa nahrádza takto:

„Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru“;

2. Článok 1 sa nahrádza takto:

#### „Článok 1

1. Táto smernica sa uplatňuje na kombinovanú dopravu.

2. Na účely tejto smernice sa pod pojmom „kombinovaná doprava“ rozumie preprava tovaru prostredníctvom dopravnej činnosti, ktorá zahŕňa počiatkový alebo koncový úsek cesty, alebo oba úseky, vykonané cestnou dopravou, ako aj úsek cesty vykonaný inou ako cestnou dopravou, pri ktorom sa využíva železničná, vnútrozemská vodná alebo námorná doprava:

- a) v prípojnom vozidle alebo návесе s ťahačom alebo bez neho, vo výmennej nadstavbe alebo v kontajneri označených v súlade s označovaním stanoveným na základe medzinárodných noriem ISO 6346 a EN 13044, pričom nákladová jednotka sa prekladá medzi rôznymi druhmi dopravy alebo
- b) cestným vozidlom, ktoré je na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou prepravované po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo námornou dopravou.

Na úseky vykonané inou ako cestnou dopravou, na ktorých sa využíva vnútrozemská vodná doprava alebo námorná doprava, v prípade ktorých neexistuje žiadna rovnocenná alternatíva cestnej dopravy alebo ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie hospodárskej rentabilnej dopravy, sa neprihliada na účely kombinovanej dopravy.

3. Žiaden úsek vykonaný cestnou dopravou uvedený v odseku 2 nesmie na území Únie prekročiť najdlhšiu z týchto vzdialeností:

- a) 150 km vzdušnou čiarou;
- b) 20 % vzdialenosti vzdušnou čiarou medzi miestom nakládky na počiatkovom úseku a miestom vykládky na koncovom úseku, ak je väčšia ako vzdialenosť uvedená v písmene a).

Toto obmedzenie dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou sa vzťahuje na celkovú dĺžku každého úseku vykonaného cestnou dopravou vrátane všetkých medzičlánkov vyzdvihnutia a dodávky. Nevzťahuje sa na dopravu prázdnej nákladovej jednotky alebo na dopravu na miesto vyzdvihnutia tovaru, či z miesta dodávky tovaru.

Obmedzenie dĺžky úseku vykonaného cestnou dopravou môže byť prekročené v prípade kombinovanej dopravy cesta-železnica, ak to povolí členský štát alebo členské štáty, na území ktorých sa daný úsek vykonáva cestnou dopravou s cieľom prísť do geograficky najbližšieho dopravného terminálu, ktorý má potrebnú prevádzkovú prekládkovú spôsobilosť na nakladanie alebo vykladanie, pokiaľ ide o vybavenie na účely prekládok, kapacitu terminálu a vhodné služby železničnej nákladnej dopravy.

4. Kombinovaná doprava sa považuje za vykonanú v Únii, pokiaľ doprava alebo jej časť uskutočňujúca sa v Únii splňa požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3.“ .

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

### „Článok 3

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa cestná doprava považovala za súčasť kombinovanej dopravy, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, len ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o tom, že táto cestná doprava predstavuje úsek kombinovanej dopravy vykonaný cestnou dopravou vrátane prepravy prázdnych nákladových jednotiek pred začatím a po ukončení prepravy tovaru.
2. Dôkaz uvedený v odseku 1 musí v prípade každej kombinovanej dopravy obsahovať tieto podrobné údaje:
  - a) meno, adresu, kontaktné údaje a podpis odosielateľa;[.]
  - b) miesto a dátum začiatku kombinovanej dopravy v Únii;
  - c) meno, adresu a kontaktné údaje príjemcu;
  - d) miesto, kde sa kombinovaná doprava v Únii končí;
  - e) vzdialenosť vzdušnou čiarou medzi miestom, kde sa kombinovaná doprava začína a miestom, kde sa kombinovaná doprava v Únii končí;
  - f) opis, ktorý podpísal odosielateľ, trasy kombinovanej dopravy, ktorá zahŕňa aspoň tieto podrobné údaje za každý úsek prepravy v rámci Únie aj za každý druh dopravy, ktorý sa využíva na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou:
    - i) poradie úsekov (t. j. prvý úsek, úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou alebo koncový úsek);
    - ii) meno, adresu a kontaktné údaje dopravcu;
    - iii) druhy dopravy a ich poradie v preprave;
  - g) označenie prepravovanej intermodálnej nákladovej jednotky;
  - h) za počiatočný úsek vykonaný cestnou dopravou:
    - i) miesto prekládky, odkiaľ nasleduje úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou;
    - ii) vzdialenosť vzdušnou čiarou medzi miestom nakládky a prvým intermodálnym terminálom prejdená na počiatočnom úseku po ceste;
    - iii) po ukončení počiatočného úseku vykonaného cestnou dopravou podpis dopravcu, ktorým potvrdzuje, že preprava na úseku vykonanom cestnou dopravou bola vykonaná;
  - i) za koncový úsek vykonaný cestnou dopravou:
    - i) miesto, kde bol tovar prevzatý z úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou (železničná, vnútrozemská vodná alebo námorná doprava);
    - ii) vzdialenosť vzdušnou čiarou medzi miestom prekládky a miestom, kde sa končí kombinovaná doprava v Únii, prejdená na koncovom úseku po ceste);
  - j) za úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou:
    - i) po ukončení úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou podpis dopravcu (alebo dopravcov v prípade dvoch alebo viacerých prepráv vykonaných inou ako cestnou dopravou na úseku vykonanom inou ako

cestnou dopravou), ktorým sa potvrdzuje, že preprava na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou bola vykonaná;

- ii) prípadne podpis alebo pečať príslušných železničných alebo prístavných orgánov v dotknutých príslušných termináloch (železničná stanica alebo prístav) na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou, ktorými sa potvrdzuje, že príslušná časť úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou bola ukončená.
3. Ďalšie doklady na preukázanie toho, že dopravca vykonáva kombinovanú dopravu, sa nebudú vyžadovať.
  4. Dôkaz uvedený v odseku 1 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávneného inšpektora z členského štátu, v ktorom sa kontrola vykonáva. Pri cestných kontrolách sa takýto dôkaz predloží v priebehu takejto kontroly. Musí byť vystavený v úradnom jazyku uvedeného členského štátu alebo v anglickom jazyku. Počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré mu môžu pomôcť s poskytnutím dôkazu uvedeného v odseku 2.
  5. Dôkazom môže byť prepravný doklad, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v článku 6 nariadenia Rady č. 11, alebo iné existujúce prepravné doklady, ako napr. prepravný doklad podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (CMR) alebo prepravný doklad podľa Jednotných pravidiel pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM).

Takýto dôkaz môže byť predložený alebo odovzdaný elektronicky s použitím upraviteľného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a spracovanie počítačom, a v prípade časti úseku vykonávaného po ceste sa môže doplniť aj elektronický nákladný list podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (eCMR).
  6. Na účely cestných kontrol sa nezrovnalosť medzi dopravou a poskytnutým dôkazom, najmä pokiaľ ide o informácie o trase uvedené v odseku 2 písm. g) v riadke odôvodnených prípadoch povoľuje, ak nastali výnimočné okolnosti mimo kontroly dopravcu (-ov), ktoré spôsobili zmeny v kombinovanej doprave. V takom prípade sa vodič môže obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť dodatočné odôvodnenie tejto nezrovnalosti medzi poskytnutým dôkazom a skutočnou dopravou.

---

\* Nariadenie č. 11 týkajúce sa odstránenia diskriminácie v oblasti cien a podmienok dopravy pri uplatňovaní článku 79 ods. 3 Zmluvy o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva (Ú. v. ES 52, 16.8.1960, s. 1121).“;

“;

4. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

1. Členské štáty predložia Komisii prvýkrát do [xx/xx/xxxx – 18 mesiacov po transpozícii tejto smernice] a potom každé dva roky správu obsahujúcu nasledujúce informácie o kombinovanej doprave na ich území, na ktorú sa vzťahuje táto smernica:

- a) vnútroštátne a cezhraničné spojenia dopravnej siete využívané pri kombinovanej doprave;
  - b) objem kombinovanej dopravy v TEU (Twenty-foot Equivalent Unit - ekvivalent 20 stopového kontajnera) a v tonokilometroch, podľa druhu dopravy (železničná, cestná/vnútrozemská vodná atď...) a geografického rozloženia (vnútroštátne a v rámci Únie);
  - c) počet a geografické rozloženie terminálov využitých pri kombinovanej doprave a ročný počet prekládok v týchto termináloch;
  - d) prehľad všetkých využitých a plánovaných vnútroštátnych podporných opatrení vrátane ich miery využitia a zhodnoteného vplyvu.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a na doplnenie tejto smernice s cieľom určiť obsah informácií a podrobné údaje o kombinovanej doprave uvedené v odseku 1.
3. Na základe analýzy správ jednotlivých štátov vypracuje Komisia prvýkrát [xx/xx/xxxx – 9 mesiacov po skončení lehoty na predloženie správ ČŠ] a potom o dva roky a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o:
- a) hospodárskom rozvoji kombinovanej dopravy, najmä pokiaľ ide o vývoj environmentálnej výkonnosti rôznych druhov dopravy;
  - b) vplyvoch vykonávania smernice a súvisiacich právnych aktov Únie v tejto oblasti;
  - c) účinnosti a efektívnosti podporných opatrení stanovených v článku 6;
  - d) možných ďalších opatreniach vrátane revízie vymedzenia pojmu kombinovanej dopravy podľa článku 1 a úpravy zoznamu opatrení stanovených v článku 6.“
5. V článku 6 sa dopĺňajú tieto odseky 4, 5, 6, 7 a 8:
- „4. Ak je to potrebné na dosiahnutie cieľa uvedeného v odseku 9, členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na podporu investícií do intermodálnych terminálov, pokiaľ ide o:
- a) výstavbu a v prípade potreby rozšírenie takýchto intermodálnych terminálov kombinovanej dopravy;
  - b) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti existujúcich terminálov.
- Členské štáty spolupracujú so susednými členskými štátmi a Komisiou a zabezpečia, aby sa v Únii pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostnilo geograficky dostatočne vyvážené rozloženie vhodných zariadení, najmä na základnej a súhrnnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude nachádzať vo vzdialenosti viac ako 150 km od takéhoto terminálu.
- Členské štáty zabezpečia, aby boli podporované prekladiskové zariadenia prístupné pre všetky hospodárske subjekty bez diskriminácie.
- Členské štáty môžu stanoviť dodatočné podmienky oprávnenosti na podporu.
5. Členské štáty môžu prijať dodatočné opatrenia na zlepšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s rovnocennou alternatívnou cestnou dopravou.

Takéto opatrenia sa môžu týkať akejkolvek kombinovanej dopravy alebo jej časti, ako je napríklad preprava na úseku vykonanom cestnou dopravou alebo inou ako cestnou dopravou vrátane použitého vozidla na takomto úseku alebo ako je nákladová jednotka alebo prekládka.

6. Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach prijatých podľa tohto článku a o ich špecifikáciách.
7. Členské štáty posudzujú vplyv takýchto podporných opatrení a prehodnocujú ich potrebu aspoň každé štyri roky a v prípade potreby tieto opatrenia prispôbujú.“;
8. Členské štáty zabezpečia, aby boli podporné opatrenia v oblasti kombinovanej dopravy zamerané na zníženie objemu cestnej nákladnej dopravy a aby nabádali k využívaniu iných druhov dopravy, ako je napríklad železničná, vnútrozemska vodná a námorná doprava, a tým znížili znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a kongescie.“;

6. Články 7 a 9 sa vypúšťajú.

7. Vkladá sa tento článok:

#### „Článok 9a

1. Členské štáty určia jeden alebo viacero príslušných orgánov, aby zabezpečili vykonávanie tejto smernice a pôsobili ako hlavné kontaktné miesto, pokiaľ ide o jej vykonávanie.

Členské štáty oznámia ostatným členským štátom a Komisii príslušné orgány uvedené v prvom pododseku.

2. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné vnútroštátne orgány spolupracovali s príslušnými orgánmi z iných členských štátov. Členské štáty na tento účel zabezpečia, aby si príslušné orgány navzájom poskytovali informácie potrebné na uplatňovanie tejto smernice. Pokiaľ ide o poskytovanie informácií, prijímajúci orgán zabezpečí rovnakú úroveň ich dôveryhodnosti ako poskytovajúci orgán.
3. Členské štáty uverejnia ľahko prístupným spôsobom a bezplatne príslušné informácie týkajúce sa opatrení prijatých podľa článku 6, ako aj ďalšie relevantné informácie na účely uplatňovania tejto smernice.
4. Komisia zverejní a v prípade potreby aktualizuje zoznam príslušných orgánov uvedených v odseku 1, ako aj zoznam opatrení uvedených v článku 6.“;

8. Vkladá sa tento článok:

#### „Článok 10a

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa [nadobudnutia účinnosti tejto (pozmeňujúcej) smernice].
3. Delegovanie právomoci uvedenej v článku 5 ods. 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, 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 o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.\*
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu 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.

---

\* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.; “

### Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do **XXXXXX** [rok po prijatí smernice]. Znenie uvedených opatrení oznámia bezodkladne Komisii.  
Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

### Článok 3

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

### Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*