



Dokument ze zasedání

A8-0259/2018

16.7.2018

*****I**
ZPRÁVA

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 (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodajka: Daniela Aiuto

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

Pozměňovacích návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem ■ nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	45
STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN	48
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	75
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU.....	76

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

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
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (COM(2017)0648),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C8-0391/2017),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na odůvodněné stanovisko předložené švédským parlamentem v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality uvádějící, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne xx¹,
 - po konzultaci s Evropským výborem regionů,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A8-0259/2018),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(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.***

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(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.

²¹ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7.

Pozměňovací návrh

(1) ***Obecným cílem této směrnice je zavést multimodální dopravní síť, která účinněji využívá zdroje, a snížit negativní dopad dopravy na znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, nehody, hluk a dopravní přetížení.***

Pozměňovací návrh

(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. ***Mají-li se dále omezit negativní účinky silniční nákladní dopravy, je třeba podporovat výzkum v oblasti osvědčených postupů a jejich sdílení mezi členskými státy vedoucí k lepšímu plánování trasy, optimalizaci sítě, zlepšení efektivity vytížení a možností zpoplatňování externích nákladů.***

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).

prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozměňovací návrh 3

Návrh směrnice Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(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.**

Pozměňovací návrh

(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, je **třeba uskutečnit zvýšením efektivity a zlepšením infrastruktury v odvětví železniční a vodní dopravy.**

Pozměňovací návrh 4

Návrh směrnice Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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, omezený rozsah jejích podpůrných opatření **a také byrokratické a protekcionistické překážky uvnitř odvětví železnic**, její dopad výrazně snížily.

Pozměňovací návrh 5

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4a) Tato směrnice by měla otevřít cestu pro účinné služby intermodální a multimodální nákladní dopravy a vytvořit rovné podmínky pro různé druhy dopravy.

Pozměňovací návrh 6

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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.**

(5) Směrnici 92/106/EHS je třeba zjednodušit a její provádění zlepšit pomocí revize ekonomických pobídek ke kombinované dopravě s cílem **zlepšit konkurenceschopnost železniční a vodní dopravy ve srovnání se silniční dopravou.**

Pozměňovací návrh 7

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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

(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.

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. ***Výjimka z pravidel pro kabotáž však zůstává omezena pouze na mezinárodní přepravní operace v rámci kombinované dopravy mezi členskými státy. Členské státy budou povinny provádět účinné kontroly, aby zajistily dodržování těchto pravidel a podpořily harmonizaci pracovních a sociálních podmínek mezi různými způsoby dopravy a jednotlivými členskými státy.***

Pozměňovací návrh 8

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(7a) S cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu by se na silniční úseky kombinované přepravní operace mělo vztahovat nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009^{1a} a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009^{1b}, pokud jsou součástí mezinárodní přepravní operace nebo vnitrostátní přepravní operace. Je rovněž nezbytné zajistit sociální ochranu řidičů, kteří vykonávají činnost v jiném členském státě. Ustanovení o vysílání řidičů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES^{1c} a o prosazování těchto ustanovení podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU^{1d} by se měla vztahovat na dopravce působící na silničních úsecích kombinovaných přepravních operací. Silniční úseky by

měly být považovány za nedílnou součást jediné kombinované přepravní operace. Zejména pravidla o mezinárodních přepravních operacích podle těchto směrnic by se měla vztahovat na silniční úseky, které jsou součástí mezinárodní kombinované přepravní operace. Kromě toho by v případě kabotáže měla pravidla pro kabotáž stanovená v nařízení 1072/2009 vztahovat na silniční úseky, které jsou součástí vnitrostátní kombinované přepravní operace.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

^{1b} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

^{1c} Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21. 1. 1997, s. 1).

^{1d} Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. L 159, 28.5.2014, s. 11).

Pozměňovací návrh 9

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Je nutno ujasnit, že jeřábem manipulovatelné přívěsy a návěsy mohou mít celkovou hmotnost ve výši 44 tun, pokud jsou nákladové jednotky určeny podle mezinárodních norem ISO6346 a EN13044.

Pozměňovací návrh 10

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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.

(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, **s cílem postupně ukončit používání papírových dokumentů.** 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.

Pozměňovací návrh 11

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) Aby se zvýšila konkurenceschopnost kombinované dopravy a její atraktivita pro provozovatele dopravy, zejména pro mikropodniky a malé a střední podniky, je třeba co nejvíce omezit administrativní zátěž, jež by mohla být spojena s realizací kombinované přepravní operace v porovnání s unimodální přepravní operací.

Pozměňovací návrh 12

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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.

(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 **a do digitálních technologií** nebo různé druhy ekonomické podpory. ***Pokud jde o digitální technologie, mělo by být stanoveno přechodné období pro dematerializaci dokumentů, které potvrzují, že došlo ke kombinované přepravě. Během tohoto období by měly být nástroje kontrolních orgánů technologicky vylepšeny. Členské státy by měly upřednostňovat investice do překládkových terminálů s cílem snížit***

dopravní přetížení na silnicích, zmenšit izolovanost průmyslových oblastí, kde tato infrastruktura chybí, a zlepšit přístupnost a fyzické i digitální připojení zařízení pro manipulaci s nákladem.

Pozměňovací návrh 13

Návrh směrnice Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(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

Pozměňovací návrh

(13) Hlavní úzké místo infrastruktury, které brzdí odklon od silniční nákladní dopravy k jiným druhům dopravy, je na úrovni překládkových terminálů **a je ještě zhoršeno chybějícím soudržným provedením sítě TEN-T**. 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 byly stávající překládkové terminály v případě potřeby rozšířeny a** aby se stavělo více překládkových terminálů pro kombinovanou dopravu a aby měli podnikatelé v dopravě k dispozici větší překládkovou kapacitu, **nebo aby v oblastech, kde je to potřeba, byla zřízena místa překládky**. 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

místa v Unii.

hlavní síť 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. ***Kombinovaná doprava by měla využívat příjmy z poplatků za externí náklady podle článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES^{1a}.***

^{1a} Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

Pozměňovací návrh 14

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) Členské státy by měly upřednostnit investice do překládkových terminálů, což by umožnilo zredukovat místa s omezenou propustností a oblastí dopravního přetížení, zejména v blízkosti městských a příměstských oblastí, s cílem usnadnit překonání přírodních překážek, jako jsou horské oblasti, zlepšit přeshraniční propojení, snížit emise látek znečišťujících ovzduší a zlepšit přístup do průmyslových oblastí, v nichž tato infrastruktura chybí.

Pozměňovací návrh 15

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14

(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.

(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, **jakož i opatření zaměřená na podporu a provedení digitalizace odvětví a jednotného evropského trhu**. Tato opatření mohou, **kromě jiných opatření**, zahrnovat snížení některých daní nebo přepravních poplatků, dotace na intermodální nákladové jednotky skutečně přepravované v kombinovaných přepravních operacích nebo částečnou refundaci nákladů na překládku. **Tato opatření by mohla zahrnovat podporu integrace propojených systémů a automatizace provozu, jakož i investice do digitální logistiky, inovačních informačních a komunikačních technologií pro nákladní dopravu a inteligentních dopravních systémů s cílem usnadnit tok informací. Tato opatření by mohla rovněž zahrnovat posilování environmentální výkonnosti, účinnosti a udržitelnosti kombinované dopravy podporováním používání čistých vozidel nebo vozidel s nízkou úrovní emisí a alternativních paliv, využíváním energetické účinnosti a energie z obnovitelných zdrojů během celého řetězce kombinované dopravy a omezováním různých škodlivých aspektů dopravy, včetně hluku.**

Pozměňovací návrh 16

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14a) Členské státy by při dosahování cílů této směrnice měly být i nadále podporovány jednotlivými fondy a programy Unie pro financování výzkumu.

Pozměňovací návrh 17

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14b) Investice do logistiky představují další významnou páku pro zvýšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy. Systematičtější využívání digitálních řešení, jako jsou informační a komunikační technologie nebo inteligentní propojené systémy, by umožnilo usnadnit výměnu údajů, zlepšit účinnost překládek a snížit náklady na ně a zkrátit dobu jejich trvání.

Pozměňovací návrh 18

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14c) K větší konkurenceschopnosti kombinované dopravy by rovněž přispěly investice do odborné přípravy pracovníků v logistickém řetězci, zejména těch, kteří pracují v překládkových terminálech.

Pozměňovací návrh 19

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(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).

Pozměňovací návrh

(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). ***Státní podpora usnadňuje rozvoj hospodářských činností, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, a je užitečným nástrojem napomáhajícím uskutečnění významných projektů společného evropského zájmu ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. V takových případech by proto měla Komise zvážit osvobození členských států od povinnosti informovat Komisi podle čl. 108 odst. 3 SFEU.***

Pozměňovací návrh 20

**Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16**

Znění navržené Komisí

(16) Podpůrná opatření ***by měla být podle potřeby koordinována*** mezi členskými státy a Komisí.

Pozměňovací návrh

(16) ***Aby se zabránilo případnému překrývání investic mezi členskými státy v bezprostřední blízkosti, měla by být podpůrná opatření mezi členskými státy a Komisí podle potřeby koordinována na základě úzké spolupráce příslušných orgánů členských států.***

Pozměňovací návrh 21

**Návrh směrnice
Bod odůvodnění 17**

Znění navržené Komisí

(17) Podpůrná opatření by měla být také pravidelně kontrolována členskými státy,

Pozměňovací návrh

(17) Podpůrná opatření by měla být také pravidelně kontrolována členskými státy,

aby byla zajištěna jejich účelnost a efektivnost.

aby byla zajištěna jejich účelnost a efektivnost, *a měl by být posouzen jejich celkový dopad na evropské odvětví dopravy, jak je uvedeno v Evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu. Nápravná opatření by měla být přijímána podle potřeby. Komise by měla na základě informací poskytnutých členskými státy provést posouzení různých opatření přijatých v členských státech a jejich účinnosti a podporovat sdílení osvědčených postupů.*

Pozměňovací návrh 22

Návrh směrnice Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18a) Absence srovnatelných a spolehlivých statistik je v současnosti překážkou pro hodnocení kombinované dopravy v Unii a pro přijetí opatření umožňujících využití jejího potenciálu.

Pozměňovací návrh 23

Návrh směrnice Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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.

(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, Radě a *příslušným orgánům členských států* o uplatňování této směrnice.

Pozměňovací návrh 24

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19a) Komise by měla být odpovědná za řádné provádění této směrnice a za dosažení cíle v oblasti rozvoje kombinované dopravy v celé EU pro roky 2030 a 2050. Za tímto účelem by měla pravidelně hodnotit pokrok ve zvyšování podílu kombinované dopravy v každém členském státě na základě informací, které jí jednotlivé členské státy poskytnou, a v případě nutnosti by měla předložit návrh na změnu stávající směrnice s cílem dosáhnout tohoto celounijního cíle.

Pozměňovací návrh 25

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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 externalitu 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.

(22) Protože cíle této směrnice, totiž **učinit kombinovanou dopravu konkurenceschopnou ve vztahu k silniční dopravě**, 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.

Pozměňovací návrh 26

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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, **včetně jeřábem manipulovatelných návěsů s maximální povolenou celkovou hmotností 44 tun**, kde je **intermodální** nákladová jednotka **bez doprovodu** překládána mezi různými druhy dopravy (**kombinovaná přepravní operace bez doprovodu**); nebo

Pozměňovací návrh 27

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

b) silničním vozidlem, které je v nesilničním úseku cesty **doprovázeno řidičem a** vezeno po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo námořní dopravou v doprovodu řidiče (**přepravní operace s doprovodem**).

Pozměňovací návrh 28

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 2 – pododstavec 1 a (nový)

Odchylně od těchto předpisů se však písm. a) tohoto odstavce do [Úř. věst. vložte prosím datum pět let od data po vstupu této směrnice v platnost] vztahuje i na přívěsy a návěsy nemanipulovatelné jeřábem v kombinované přepravní operaci bez doprovodu, které nejsou označené v souladu s identifikačním režimem stanoveným podle mezinárodních norem ISO6346 a EN13044.

Pozměňovací návrh 29

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

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.**

Pozměňovací návrh 30

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

a) **150 km vzdušnou čarou;**

Pozměňovací návrh

Pro účely kombinovaných přepravních operací se neberou v úvahu nesilniční úseky využívající vnitrozemskou vodní cestu nebo námořní dopravu, pro něž neexistuje žádná rovnocenná **nebo hospodářsky rentabilní** alternativa silniční dopravy.

Pozměňovací návrh

Žádný silniční úsek uvedený v odstavci 2 nesmí na území Unie překročit **vzdálenost 150 km.**

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).**

Pozměňovací návrh 31

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 3 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

Překročení limitu vzdálenosti **stanoveného v tomto odstavci** u silničního úseku u kombinovaných silničních/železničních přepravních operací **povolí členský stát** nebo **členské** státy, na jejichž území silniční úsek probíhá, **je-li to nutné**, aby mohl být dosažen geograficky nejbližší dopravní terminál **nebo bod překládky**, který má potřebné provozní překládkové možnosti pro naložení či vyložení z hlediska překládkového vybavení, kapacity terminálu, **provozní doby terminálu** a vhodných služeb železniční nákladní přepravy, **neexistuje-li překládkový terminál nebo místo překládky splňující všechny tyto podmínky v limitu vzdálenosti. Takové překročení by mělo být řádně odůvodněno v souladu s čl. 3 odst. 2 písm. ea). Členské státy mohou snížit 150km délku silničního úseku až o 50 % v případě kombinovaných silničních/železničních přepravních operací na přesně vymezené části svého území z důvodů zohledňujících životní prostředí za předpokladu, že se v daném limitu vzdálenosti nachází vhodný terminál.**

Pozměňovací návrh 32

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EES

Čl. 1 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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. ***Pro účely této směrnice se silniční úsek nebo nesilniční úsek či jejich část, které se uskutečňují mimo území Unie, nepovažují za součást kombinované přepravní operace.***

Pozměňovací návrh 33

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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.***

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby byla silniční doprava považována za součást kombinované přepravní operace podle této směrnice pouze v případě, že přepravce může předložit ***informace poskytující*** jednoznačné doklady prokazující, že tato silniční doprava představuje silniční úsek kombinované přepravní operace, ***a pokud jsou tyto informace řádně předány dopravci uskutečňujícímu přepravní operaci před začátkem operace.***

Pozměňovací návrh 34

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES
Čl. 3 – odst. 2 - návěti

Znění navržené Komisí

2. Doklady *podle odstavce 1* musí o každé kombinované přepravní operaci obsahovat tyto údaje:

Pozměňovací návrh

2. *Aby byly informace uvedené v odstavci 1 považovány za jasné* doklady, musí *být předloženy nebo předány ve formátu uvedeném v odstavci 5 a musí* o každé kombinované přepravní operaci obsahovat tyto údaje:

Pozměňovací návrh 35

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) liší-li se od přepravce, název/jméno, adresa, kontaktní údaje a podpis podnikatele v dopravě odpovědného za trasu kombinované přepravní operace;

Pozměňovací návrh 36

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 2 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) pokud tato vzdálenost přesahuje limity uvedené v čl. 1 odst. 3, odůvodnění v souladu s kritérii stanovenými v posledním pododstavci uvedeného odstavce;

Pozměňovací návrh 37

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3
Směrnice 92/106/EES
Čl. 3 – odst. 2 – písm. f

Znění navržené Komisí

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:

Pozměňovací návrh

f) popis trasy kombinované přepravní operace s podpisem **provozovatele odpovědného za plánování, kdy podpis může být i elektronický**, zahrnující alespoň tyto údaje o každém úseku operace v rámci Unie, a to pro každý druh dopravy, který tvoří nesilniční úsek:

Pozměňovací návrh 38

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3
Směrnice 92/106/EES
Čl. 3 – odst. 2 – písm. f – písm. ii

Znění navržené Komisí

– ii) název/jméno, adresa a kontaktní údaje přepravce;

Pozměňovací návrh

– ii) název/jméno, adresa a kontaktní údaje přepravce (**přepravců**);

Pozměňovací návrh 39

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3
Směrnice 92/106/EES
Čl. 3 – odst. 2 – písm. h – písm. i

Znění navržené Komisí

– i) **místo překládky na nesilniční úsek**;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 40

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3
Směrnice 92/106/EES
Čl. 3 – odst. 2 – písm. h – písm. ii

Znění navržené Komisí

- ii) vzdálenost počátečního silničního úseku **vzdušnou čarou** mezi místem nakládky a prvním **překládkovým** terminálem;

Pozměňovací návrh 41

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 2 – písm. h – písm. iii

Znění navržené Komisí

- iii) pokud je počáteční silniční úsek dokončen, podpis **přepравce** potvrzující, že byla provedena přepravní operace na silničním úseku;

Pozměňovací návrh 42

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 2 – písm. i – písm. ii

Znění navržené Komisí

- ii) vzdálenost konečného silničního úseku **vzdušnou čarou** mezi místem překládky a místem, kde kombinovaná přepravní operace v Unii končí);

Pozměňovací návrh 43

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 2 – písm. j – písm. ii

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- ii) vzdálenost počátečního silničního úseku mezi místem nakládky a prvním **dopravním** terminálem **nebo překládkovým terminálním bodem**;

Pozměňovací návrh

- iii) pokud je počáteční silniční úsek dokončen, podpis **dopravce** potvrzující, že byla provedena přepravní operace na silničním úseku;

Pozměňovací návrh

- ii) vzdálenost konečného silničního úseku mezi místem překládky a místem, kde kombinovaná přepravní operace v Unii končí;

Pozměňovací návrh

– 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.

– ii) pokud je k dispozici, podpis nebo razítko **příslušného železničního orgánu** nebo **odpovědného subjektu** v příslušných terminálech (železniční stanice nebo přístav) zapojených do operace na nesilničním úseku potvrzující, že byla dokončena příslušná část nesilničního úseku.

Pozměňovací návrh 44

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 2 – písm. j a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ja) pokud dojde k překročení limitu vzdálenosti silničního úseku v souladu s čl. 1 odst. 3 třetím pododstavcem, odůvodnění.

Pozměňovací návrh 45

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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.

4. Doklady podle odstavce 1 musí být předloženy nebo zaslány na žádost oprávněného kontrolního pracovníka členského státu, kde je prováděna kontrola, **a to ve formátu podle odstavce 5.** V případě silniční kontroly se předloží v průběhu této kontroly, **a to nejpozději do 45 minut. Nejsou-li v době silniční kontroly k dispozici, podpisy uvedené v odst. 2 písm. h) bodu iii) a písm. j) se předloží nebo předají do 5 pracovních dnů ode dne kontroly příslušnému orgánu dotčeného členského státu. Doklady 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 *poskytování informací* podle odstavce 2.

Pozměňovací návrh 46

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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)*.

Pozměňovací návrh

Prokazování může být provedeno pomocí přepravního dokladu, jako *jsou nákladní listy podle platných mezinárodních či vnitrostátních úmluv o přepravě, dokud Komise prováděcím aktem nestanoví standardizovaný formulář*.

Pozměňovací návrh 47

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

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*

Pozměňovací návrh

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 *platné mezinárodní či vnitrostátní úmluvy o přepravě. Od*

dopravě (eCMR) pro silniční část.

orgánů členských států se požaduje, aby přijímaly elektronické informace týkající se dokladů. Při výměně informací mezi orgány a dopravci prostřednictvím elektronických nástrojů se tyto výměny a uchování těchto informací provádějí pomocí metod elektronického zpracování dat.

Pozměňovací návrh 48

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 5 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy postupně dematerializují doklady a zavedou přechodné období trvající až do úplného upuštění od využívání tištěných dokladů.

Pozměňovací návrh 49

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3

Směrnice 92/106/EES

Čl. 3 – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

6. Pro účely silničních kontrol se povoluje nesrovnalost přepravní operace s předloženým dokladem, a to v údajích o trase podle odst. 2 písm. **f**), **h**) a **i**), pokud je řádně odůvodněna v případě výjimečných okolností mimo kontrolu **dopravce (dopravců)**, 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.

dokladem a skutečnou operací.

Pozměňovací návrh 50

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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:

Pozměňovací návrh

1. Členské státy předloží Komisi poprvé do [xx/xx/xxxx – **12** měsíců od provedení této směrnice] a poté každé dva roky zprávu obsahující tyto informace o kombinovaných přepravních operacích podle této směrnice na svém území:

Pozměňovací návrh 51

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) **spojení** vnitrostátní a přeshraniční dopravní sítě **používaná** při kombinovaných přepravních operacích;

Pozměňovací návrh

a) **koridory** vnitrostátní a přeshraniční dopravní sítě **používané** při kombinovaných přepravních operacích;

Pozměňovací návrh 52

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) **objem** kombinovaných přepravních operací v jednotkách TEU (jednotky odpovídající kontejneru o délce 20 stop) a v tunokilometrech podle typu přepravy

Pozměňovací návrh

b) **celkový a roční objem** kombinovaných přepravních operací v jednotkách TEU (jednotky odpovídající kontejneru o délce 20 stop) a v

(železniční, **silniční**/vnitrozemská vodní cesta **atd.**) a podle geografického pokrytí (vnitrostátní a v rámci Unie);

tunokilometrech podle typu přepravy (**silniční úsek / nesilniční úsek, tj.** železniční, vnitrozemská vodní cesta **a námořní trasy**) a podle geografického pokrytí (vnitrostátní a v rámci Unie);

Pozměňovací návrh 53

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

c) počet **překládek prostřednictvím bimodálních technologií a zeměpisné pokrytí těchto bodů překládky a také počet, lokalita** a geografické pokrytí terminálů obsluhujících kombinované přepravní operace **s rozčleněním podle druhu operace na terminál (silniční úsek / nesilniční úsek, tj. po železnici, vnitrozemských vodních cestách, námořních trasách)**, počet překládek za rok **a posouzení kapacity využívané v** terminálech;

Pozměňovací návrh 54

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vývoj podílu kombinované dopravy a jednotlivých druhů dopravy na jejich území;

Pozměňovací návrh 55

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4
Směrnice 92/106/EES
Čl. 5 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

d) přehled všech používaných i předpokládaných vnitrostátních podpůrných opatření, včetně jejich čerpání a posouzení dopadů ***na využití kombinované dopravy a jejího vlivu na sociální a environmentální udržitelnost, nedostatečnou kapacitu, přetížení, bezpečnost a účinnost;***

Pozměňovací návrh 56

Návrh směrnice
Čl. 1 – odst. 1 – bod 4
Směrnice 92/106/EES
Čl. 5 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) počet a zeměpisná lokalita operací, které překračují limit vzdálenosti silničního úseku uvedený v čl. 1 odst. 3.

Pozměňovací návrh 57

Návrh směrnice
Čl. 1 – odst. 1 – bod 4
Směrnice 92/106/EES
Čl. 5 – odst. 1 – písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) výchozí a konečná místa toků silniční nákladní dopravy na úrovni NUTS 3 transevropské dopravní sítě (TEN-T) ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013*;

**** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince***

2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

Odůvodnění

Členské státy shromažďují – přímo či prostřednictvím jimi určených subjektů – informace o tocích silniční nákladní dopravy na hlavních osách EU. Toto opatření by chránilo důvěrnost obchodních informací silničních dopravců a současně by mohlo pomoci připravit nové služby kombinované přepravy a podpořit přechod na jiný druh dopravy.

Pozměňovací návrh 58

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Komise zveřejní údaje předávané členskými státy v podobě umožňující srovnání mezi členskými státy.

Pozměňovací návrh 59

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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:

3. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv **a statistických údajů vypracovaných na základě indikací a metodik společných pro celou Unii** 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, **Radě** a **příslušným orgánům členských států** zprávu o:

Pozměňovací návrh 60

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) ekonomickém rozvoji kombinované přepravy **na úrovni členských států a Unie**, zejména z hlediska vývoje environmentálního profilu různých druhů přepravy;

Pozměňovací návrh 61

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 3 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) účelnosti a efektivnosti podpůrných opatření podle článku 6;

Pozměňovací návrh

c) účelnosti a efektivnosti podpůrných opatření podle článku 6, **přičemž upřesní opatření, jež považuje za nejúčinnější s ohledem na původní účel této směrnice a osvědčené postupy v členských státech;**

Pozměňovací návrh 62

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 3 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vývoji podílu kombinované dopravy v každém členském státu a na úrovni Unie s ohledem na dosažení dopravních cílů Unie pro roky 2030 a 2050;

Pozměňovací návrh 63

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EES

Čl. 5 – odst. 3 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

d) případných dalších opatřeních, včetně revize definice kombinované přepravy podle článku 1, ***zlepšení shromažďování údajů a zveřejňování těchto údajů na úrovni Unie*** a úpravy seznamu opatření podle článku 6, ***včetně možných změn pravidel pro státní podporu.***

Pozměňovací návrh 64

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 a (nový)

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 1 - pododst. 1

Platné znění

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby daně uvedené v odstavci 3, které se vztahují na silniční vozidla (nákladní automobily, tahače, přívěsy nebo ***návěsy***) použitá v kombinované dopravě, byly sníženy o standardní částku nebo nahrazeny standardní částkou nebo v poměru k délce cesty, kterou tato vozidla vykonají po železnici, a to v mezích a za podmínek a pravidel, které stanoví po konzultaci s Komisí.

Pozměňovací návrh

4a) V čl. 6 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

"1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby daně uvedené v odstavci 3, které se vztahují na silniční vozidla (nákladní automobily, tahače, přívěsy, ***návěsy, kontejner vnitrozemské vodní dopravy*** nebo ***multimodální nákladové jednotky***) použitá v kombinované dopravě, byly sníženy o standardní částku nebo nahrazeny standardní částkou nebo v poměru k délce cesty, kterou tato vozidla vykonají po železnici ***nebo vnitrozemské vodní cestě***, a to v mezích a za podmínek a pravidel, které stanoví po konzultaci s Komisí."

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Pozměňovací návrh 65

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 b (nový)

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 1 – pododstavec 2

Platné znění

Snížení nebo náhrady uvedené v prvním pododstavci poskytuje členský stát, v němž jsou uvedená vozidla registrována, na základě cesty vykonané po železnici na území tohoto členského státu.

Pozměňovací návrh

4b) V čl. 6 odst. 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

Snížení nebo náhrady uvedené v prvním pododstavci poskytuje členský stát, v němž jsou uvedená vozidla registrována, na základě cesty vykonané po železnici **nebo vodní cestě** na území tohoto členského státu.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Pozměňovací návrh 66

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 c (nový)

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 1 – pododstavec 3

Platné znění

Členské státy však mohou poskytnout tato snížení nebo náhrady na základě cest po železnici vykonaných částečně nebo úplně mimo území členského státu, v němž jsou tato vozidla registrována.

Pozměňovací návrh

4c) V čl. 6 odst. 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

Členské státy však mohou poskytnout tato snížení nebo náhrady na základě cest po železnici **nebo vnitrozemské vodní cestě** vykonaných částečně nebo úplně mimo území členského státu, v němž jsou tato vozidla registrována.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Pozměňovací návrh 67

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí

4. Pokud je to nutné pro dosažení cíle uvedeného v odstavci 8, přijmou členské státy nezbytná opatření na podporu investic do **překládkových** terminálů, pokud jde o:

Pozměňovací návrh

4. Pokud je to nutné pro dosažení cíle uvedeného v odstavci 8, přijmou členské státy nezbytná opatření na podporu investic do **dopravních terminálů a překládkových bodů**, pokud jde o:

Pozměňovací návrh 68

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) **v oblastech, kde nejsou k dispozici žádná vhodná zařízení v limitu vzdálenosti uvedeném v čl. 1 odst. 3, výstavbu dopravních terminálů nebo zřízení překládkových bodů** pro kombinovanou přepravu, **ledaže nejsou taková zařízení potřebná, protože nemají hospodářský význam nebo z důvodů souvisejících s geografickými či přírodními prvky dané oblasti;**

Pozměňovací návrh 69

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) **v oblastech, kde je třeba rozšířit kapacitu terminálů, rozšíření stávajících terminálů nebo zřízení dodatečných překládkových bodů a – na základě vyhodnocení hospodářského dopadu ukazující, že by trh nebyl negativně**

ovlivněn a že jsou nové terminály nezbytné, a za předpokladu, že byly zohledněny environmentální otázky – výstavbu nových terminálů pro kombinovanou přepravu;

Pozměňovací návrh 70

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) zvýšení provozní efektivity stávajících terminálů.

Pozměňovací návrh

b) zvýšení provozní efektivity stávajících terminálů, ***mj. zajištěním přístupu k těmto terminálům.***

Pozměňovací návrh 71

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Opatření na podporu kombinované přepravy se považují za slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 SFEU a jsou vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU za předpokladu, že nepředstavují více než 35 % celkových provozních nákladů.

Pozměňovací návrh 72

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 2

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 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 je limit uvedený v čl. 1 odst. 3 písm. a). ***Při přijímání opatření uvedených v tomto odstavci členské státy náležitě zohlední potřebu:***

- a) snížit dopravní přetížení, zejména v blízkosti městských a příměstských oblastí nebo v oblastech s přírodními omezeními;***
- b) zlepšit přeshraniční spojení;***
- c) zmírnit izolovanost oblastí s nedostatečnou infrastrukturou při zohlednění zvláštních potřeb a omezení okrajových a nejvzdálenějších regionů;***
- d) zlepšit dostupnost a propojení, zejména pokud jde o přístupovou infrastrukturu k překládkovým terminálům; a***
- e) urychlit přechod k digitalizaci; a***
- f) snížit dopad nákladní dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, například prostřednictvím podpory účinnosti vozidel, používání alternativních a méně znečišťujících paliv, využívání energie z obnovitelných zdrojů, a to i v terminálech, nebo účinnějšího využívání dopravních sítí prostřednictvím zavedení informačních a komunikačních technologií.***

Pozměňovací návrh 73

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 4

Znění navržené Komisí

Členské státy mohou určit další podmínky způsobilosti pro podporu.

Pozměňovací návrh

Členské státy mohou určit další podmínky způsobilosti pro podporu. ***Oznámí tyto podmínky zainteresovaným stranám.***

Pozměňovací návrh 74

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Členské státy ***přijmou do 31. prosince 2021*** další opatření ***hospodářské a legislativní povahy***, aby zlepšily konkurenceschopnost kombinovaných přepravních operací v porovnání s rovnocennými alternativními přepravními operacemi po silnici, ***zejména za účelem snížení času nezbytného pro překládku a nákladů s ní spojených.***

Pozměňovací návrh 75

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 5 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V zájmu snížení času a nákladů spojených s kombinovanými přepravními operacemi musí opatření uvedená v prvním pododstavci zahrnovat jednu nebo více z následujících pobídek:

a) osvobození dopravců od poplatků za externí náklady a/nebo poplatků za přetížení uvedených v článku 2 směrnice 1999/62/ES, zejména v případě vozidel

poháněných alternativními palivy, jak je uvedeno v článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU^{1a};

b) proplacení poplatků za využívání určité infrastruktury podnikům, které provádějí operace v rámci kombinované dopravy;

c) vynětí dopravců z omezení vyplývajících z vnitrostátních zákazů provozu.

^{1a} Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

Pozměňovací návrh 76

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 5 – pododstavec 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy při přijímání dodatečných opatření náležitě zohlední potřebu urychlit přechod k digitalizaci odvětví kombinované dopravy a zejména:

a) podpoří integraci propojených systémů a automatizaci operací;

b) zlepší investice do digitální logistiky, informačních a komunikačních technologií a inteligentních dopravních systémů; a

c) postupně ukončí používání papírových dokumentů v budoucnu.

Pozměňovací návrh 77

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 5 a (nový)

5 a. Tato dodatečná opatření motivují k využívání nesilničních úseků dopravy. Členské státy zahrnou opatření pro posílení konkurenceschopnosti vodní dopravy, například finanční pobídky pro využívání cest po moři na krátké vzdálenosti nebo vnitrozemských vodních cest, nebo pro vytvoření nových krátkých spojení po moři.

Odůvodnění

Cesty po moři na krátké vzdálenosti a doprava využívající vnitrozemských vodních cest by měly být zahrnuty mezi způsoby dopravy způsobilé pro vnitrostátní pobídky, a to bez diskriminace.

Pozměňovací návrh 78

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EES

Čl. 6 – odst. 8

Znění navržené Komisí

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.;

Pozměňovací návrh

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 **či vozidla s nízkými emisemi, nebo používání alternativních paliv s nižšími emisemi, jako jsou biopaliva, elektřina z obnovitelných zdrojů, zemní plyn nebo vodíkové palivové články**, aby se tak snížilo znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení.

Pozměňovací návrh 79

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Směrnice 92/106/EES

Čl. 9a – odst. 3

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

3. Členské státy zveřejní snadno přístupným způsobem a **zdarma na internetu** relevantní informace o opatřeních přijatých podle článku 6, jakož i další relevantní informace pro účely uplatňování této směrnice.

Pozměňovací návrh 80

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Směrnice 92/106/EES

Čl. 9a – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Komise zveřejní a v případě potřeby aktualizuje seznam příslušných orgánů podle odstavce 1, jakož i seznam opatření podle článku 6.;

Pozměňovací návrh

4. Komise **na internetu** zveřejní a v případě potřeby aktualizuje seznam příslušných orgánů podle odstavce 1, jakož i seznam opatření podle článku 6.;

Pozměňovací návrh 81

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 8

Směrnice 92/106/EES

Čl. 10a – odst. 2

Znění navržené Komisí

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].

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2 je svěřena **Komisi** na dobu **pěti let** od [data vstupu této (pozměňující) směrnice v platnost]. **Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomocí nejpozději devět měsíců před uplynutím tohoto pětiletého období. Přenesení pravomocí se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá**

období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Návrh Komise

Směrnice Rady 92/106/EHS (směrnice o kombinované přepravě) zavádí společná pravidla pro určité druhy kombinované přepravy zboží. Jejím cílem je omezit silniční nákladní dopravu spojením železniční, vnitrozemské a námořní dopravy. 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. Intermodální doprava využívá převážně způsoby dopravy, jako jsou železnice, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava, které způsobují méně negativních externalit (emise, hluk a nehody).

K revizi stávajících pravidel dochází po prověření současných právních předpisů ze strany Komise, která tuto problematiku konzultovala s členskými státy a zúčastněnými stranami. Toto prověření ukázalo, že ačkoli je dopad směrnice o kombinované dopravě jen mírný, je jedním z nástrojů, které zvyšují využívání intermodální nákladní dopravy. Její efektivnost a účelnost by mohlo zlepšit vyřešení zjištěných nedostatků. V současné situaci jsou hlavními problémy: 1) méně výhodné podmínky ve srovnání se silniční dopravou; a 2) nedostatečná kapacita a hustota intermodální infrastruktury. Revidovaná směrnice zejména:

- vyjasní a rozšíří definici kombinované dopravy;
- zlepší monitorování podmínek způsobilosti a vymáhání;
- zdokonalí podmínky směrnice týkající se předkládání zpráv a monitorování; a
- zvýší účinnost pobídek.

Komise navrhuje rozšířit oblast působnosti na vnitrostátní dopravu. Žádný silniční úsek kombinované přepravy nesmí překročit vzdálenost 150 km nebo 20 % délky celé trasy kombinované přepravy vzdušnou čarou, jestliže činí více než 150 km. Členské státy mohou v určitých případech povolit odchylku. Výjimky z kabotáže se vztahují pouze na vozidla, která zajišťují přepravu na silničních úsecích, jež jsou součástí mezinárodní kombinované dopravy.

Musí se předložit jasný důkaz pro vymezení kombinované přepravy. Komise navrhuje seznam dokumentů, které by měl přepravce poskytnout při silničních kontrolách. Tento doklad může být předložen nebo zaslán elektronicky.

Podle návrhu Komise předloží členské státy Komisi zprávu o poskytování informací týkajících se operací kombinované přepravy na svém území. Komise vypracuje a předloží zprávu hodnotící hospodářský rozvoj, účinky provádění směrnice, účinnost a účinnost podpůrných opatření přijatých členskými státy, možná další opatření, včetně revize definice kombinované přepravy.

Pokud jde o zvýšení efektivnosti pobídek, přijmou členské státy opatření nezbytná k podpoře investic do překládkových terminálů, přičemž se zajistí, aby žádná lokalita v Unii nebyla od takových terminálů ve větší vzdálenosti než 150 km.

A konečně, členské státy určí příslušný orgán nebo příslušné orgány odpovědné za provádění této směrnice.

Stanovisko zpravodajky

Zpravodajka zdůrazňuje význam upřednostňování kombinované dopravy při dodávkách zboží. Kombinovaná doprava může být důležitým způsobem, jak snížit dopady dopravy na zdraví a životní prostředí, podpořit přechod na méně znečišťující způsoby a přispět k dosažení cílů, pokud jde o snížení emisí skleníkových plynů.

Kombinovaná doprava je tedy příležitostí modernizovat odvětví dopravy a zlepšovat logistiku nákladní dopravy, přičemž se odlehčí provoz a lepší řízení překládkových terminálů. Jsou zapotřebí opatření, pokud jde o investice do infrastruktury a hospodářské pobídky.

Zpravodajka v obecné rovině podporuje návrh Komise a bere na vědomí výsledky předchozího posuzování směrnice v rámci programu REFIT, domnívá se však, že existuje řada oblastí, v nichž by se měl návrh zpřísnit a tudíž pozměnit. Další technická práce na vyjasnění definice kombinované přepravy by měla rovněž usnadnit provádění aktualizovaných pravidel v členských státech.

Působnost a definice

Zpravodajka navrhuje lépe vymežit vozidla patřící do působnosti směrnice a rozlišovat mezi vozidly / nákladovými jednotkami s doprovodem či bez doprovodu řidičů.

Aby nedocházelo k diskriminaci mezi hospodářskými subjekty a problémům v oblasti hospodářské soutěže mezi členskými státy, mělo by být povinné, aby všechny členské státy obecně povolily překročení maximálního limitu vzdálenosti silničního úseku, ale za velmi jasných podmínek a kritérií platných pro celou Unii.

Je třeba lépe vyjasnit definici kombinovaných přepravních operací s třetími zeměmi, zejména pro výpočet limitu vzdálenosti pro každý silniční úsek. Zpravodajka objasňuje, že pro účely této směrnice by se neměly brát v úvahu úseky mimo území Unie.

Doklady a digitální prostředky

Zpravodajka vítá podrobný seznam informací, které mají přepravci poskytnout při silničních kontrolách, a poskytuje určité objasnění.

Přesto je nutné umožnit určitou flexibilitu pro kontroly ex post v případě některých dokladů týkajících se počátečního silničního úseku a nesilničního úseku.

Digitalizace výrazně zvýší účinnost a konkurenceschopnost operací kombinované přepravy. Zpravodajka navrhuje řadu opatření, která by pomohla postupně ukončit používání papírových systémů a povzbudit provozovatele a členské státy k urychlení přechodu. Snížení nákladů, snížení administrativní zátěže a zvýšení účinnosti pomohou zvýšit výhody kombinované dopravy spíše než jiné způsoby.

Kabotáž a vysílání řidičů

Zpravodajka se domnívá, že kabotážní výjimka pro mezinárodní silniční úseky pomáhá podpořit odvětví kombinované dopravy, ale chce zajistit, aby stávající právní předpisy byly řádně uplatňovány s cílem předcházet nezákonné kabotáži.

Výjimka pro kabotáž, jak je definována v článku 4, se vztahuje na přeshraniční přepravu, ale neplatí pro silniční úseky vnitrostátní kombinované přepravní operace. První přepravní činnosti konkurují přímo přeshraniční čistě silniční dopravě.

Aby byla zajištěna sociální ochrana řidičů, kteří vykonávají činnost v jiném členském státě, měla by se ustanovení o vysílání řidičů ve směrnicih 96/71 a 2014/67 vztahovat na silniční úseky ve všech druzích přepravy.

Navíc zpravodajka navrhuje větší jasnost ohledně uplatňování výjimek z kabotáže a vysílání řidičů.

Předkládání zpráv členskými státy a posuzování Komisi

Zpravodajka vítá systém předkládání zpráv navržený Komisi a je přesvědčena, že přesnější shromažďování údajů pomůže posoudit dopady provádění směrnice na rozvoj kombinované dopravy.

Zpravodajka navrhuje výslovný odkaz na vnitrostátní cíle s cílem zajistit větší transparentnost, účinnost a soulad s cíli směrnice. Cíle se týkají zejména rozvoje kombinované dopravy, dopadu na zdraví a životní prostředí, snížení přetížení silnic a zvýšení bezpečnosti dopravy.

Je potřeba zaručit transparentnost a zveřejňovat srovnatelné údaje na úrovni Unie. Komise by měla zvážit zlepšení shromažďování a zveřejňování údajů prostřednictvím změny nařízení o Eurostatu.

Daňové pobídky

Zpravodajka je přesvědčena, že by členské státy měly přijmout další daňová opatření s cílem vytvořit hospodářskou výhodu pro kombinovanou dopravu ve srovnání s jinými druhy dopravy. Mohly by být zavedeno případné osvobození od poplatků za infrastrukturu (pro železniční a silniční úseky), poplatků za externí náklady a poplatků za přetížení, zejména u vozidel poháněných alternativními palivy.

Opatření na podporu investic do infrastruktury a přepravy

Zpravodajka vítá návrh Komise na zajištění vyváženého a dostatečného geografického rozložení vhodných zařízení v Unii, a zejména na hlavní síti TEN-T a globálních sítích. Členské státy náležitě zohlední potřebu omezit dopravní přetížení, zlepšit přeshraniční propojení, zlepšit přístupnost a propojení a urychlit přechod k digitalizaci.

Je nutné rozlišovat mezi výstavbou nových terminálů kombinované dopravy a rozšiřováním existujících terminálů, neboť potřeby se liší podle zeměpisných oblastí. V oblastech, v nichž je zapotřebí dodatečné kapacity terminálů, je třeba zvážit rozšíření stávajících překládkových terminálů a v případě potřeby výstavbu nových terminálů.

V případě poskytování státní podpory na výstavbu nových terminálů by měly členské státy ověřit, zda to nebude mít vliv na již existující terminály, v případě potřeby i provedením testů hospodářské vyváženosti.

17.5.2018

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

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
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Zpravodaj: Michel Dantin

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

V bílé knize z roku 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ si Unie stanovila cíl přesunout do roku 2030 celkem 30 % silniční nákladní přepravy zboží na jiné druhy dopravy, jako je železniční nebo vodní doprava, a do roku 2050 pak více než 50 %.

Směrnice 92/106/EHS představuje jediný evropský právní nástroj, který stanoví rámec pro přechod na jiné druhy dopravy, přičemž více než 25 let po vstupu v platnost zůstává zcela relevantní. V Evropské unii každým rokem předčasně umírá v důsledku znečištění 400 000 osob, v důsledku dopravních nehod 26 000 osob a náklady na dopravní přetížení se odhadují na 1,1 % evropského HDP. Kombinovaná doprava je součástí nástrojů, které mají reagovat na negativní dopad dopravy.

S ohledem na vývoj odvětví dopravy, šíření nových technologií, nedostatečnou jasnost a zastaralost některých ustanovení a na nedostatečné provádění v členských státech je však třeba současné znění směrnice přezkoumat s cílem využít plný potenciál kombinované dopravy v Evropě.

Zpravodaj celkově vítá návrh Komise, který reaguje na četné stávající nedostatky, přičemž upřesňuje znění směrnice a odstraňuje určité překážky bránící rozvoji přechodu na jiné druhy dopravy. Zpravodaj zejména podporuje přezkum definice kombinované dopravy, rozšíření jejího rozsahu na vnitrostátní přepravu, využívání elektronických dokumentů ze strany provozovatelů dopravy, rozšíření opatření v oblasti podpory, posílení spolupráce mezi členskými státy v oblasti investic do infrastruktur a výměnu informací o činnostech týkajících

se přechodu na jiné druhy dopravy.

Zpravodaj navrhuje posílit znění v několika hlavních aspektech:

Právní upřesnění

Zpravodaj navrhuje několik upřesnění, která mají zabránit rozdílným výkladům. Týkají se především pravidel pro kabotáž ve vnitrostátní kombinované přepravě a kritérií pro odchýlení se od pravidla 150 km.

Racionalizace investic do infrastruktur

Zpravodaj se domnívá, že investice do infrastruktur pro kombinovanou dopravu by měly být zaměřeny především na překládkové terminály. Mělo by se upřednostnit rozšíření a zlepšení výkonnosti stávajících infrastruktur. Pokud jde o vytvoření nových terminálů, zpravodaj má za to, že je třeba vypracovat předběžné posouzení dopadu, aby byla zaručena hospodářská a environmentální vhodnost těchto investic, přičemž by měla být zohledněna geografická a přírodní omezení daného území.

Zlepšení logistiky

Náklady na překládky a lhůty, které jsou pro ně nezbytné, jsou klíčovým faktorem, pokud jde o nedostatečnou konkurenceschopnost kombinované dopravy v porovnání s unimodální dopravou. Zpravodaj se domnívá, že zlepšení logistiky pomocí využití digitálních řešení, informačních a komunikačních technologií, propojených dopravních systémů nebo lepší odborné přípravy pracovníků by umožnilo zvýšit atraktivitu kombinované dopravy.

Podpora čisté energie a technologií

Ačkoli jedním z hlavních cílů, které směrnice stanoví, je snížení emisí látek znečišťujících ovzduší, současné znění neobsahuje žádná opatření, která by podporovala energetickou účinnost vozidel a infrastruktur, využití energií z obnovitelných zdrojů a inovativních technologií a digitálních řešení. Zpravodaj formuluje návrhy v tomto smyslu především tím, že upřesňuje oblast možných opatření v oblasti podpory.

Posílení opatření v oblasti podpory pro provozovatele dopravy

Zpravodaj si přeje, aby v každém členském státě bylo závazné přijmout do 31. prosince 2021 alespoň jedno další opatření v oblasti podpory, zejména s cílem omezit dopad nákladní dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Zpravodaj navrhuje, aby byla opatření v oblasti podpory přesněji zaměřena. Členské státy by měly upřednostnit investice do překládkových terminálů, což by umožnilo snížit úzká místa a oblasti dopravního přetížení, zejména v blízkosti městských a předměstských zón, podpořit překonání přírodních překážek, jako jsou horské oblasti, posílit přeshraniční spojení, snížit emise látek znečišťujících ovzduší a zajistit odstranění izolovanosti průmyslových oblastí, ve kterých tyto infrastruktury chybí.

Statistiky a evropský cíl týkající se přechodu na jiné druhy dopravy

Unie si stanovila cíl přesunout do roku 2030 celkem 30 % nákladní přepravy zboží na jiné druhy dopravy a do roku 2050 pak 50 %. Průběžné sledování vývoje podílu kombinované dopravy v členských státech a na úrovni Unie však vykazuje nedostatky, zejména z důvodu nedostatečných statistik, které jsou k dispozici. Zpravodaj posiluje povinnost podávání zpráv ze strany členských států a žádá Komisi, aby zajistila průběžné sledování toho, jak jsou plněny evropské cíle v oblasti kombinované dopravy.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby zohlednil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(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 vzroste* do roku 2050 o 60 procent.

Pozměňovací návrh

(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. ***Doprava v současné době představuje zhruba 23,2 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii a silniční doprava byla v roce 2014 odpovědná za 72,8 % emisí skleníkových plynů v dopravním odvětví EU. V důsledku znečištění ovzduší umírá v Unii každým rokem předčasně 400 000 osob, v důsledku dopravních nehod 26 000 osob a náklady na dopravní přetížení se odhadují na 1,1% HDP EU.*** Přestože je silniční doprava hlavním faktorem, který přispívá k těmto negativním důsledkům, silniční nákladní doprava ***by*** do roku 2050 ***mohla vzrůst*** o 60 procent.

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice Bod odůvodnění 2

(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.

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).

Pozměňovací návrh 3

Návrh směrnice Bod odůvodnění 3

(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,

(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. ***Mají-li se dále omezit negativní externality silniční nákladní dopravy, je třeba podporovat výzkum v oblasti osvědčených postupů a jejich sdílení mezi členskými státy, pokud jde o řešení týkající se lepšího plánování trasy, optimalizace sítě, zlepšení efektivity vytížení a možností zpoplatňování externích nákladů.***

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).

(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.

než bylo očekáváno, a podle současných prognóz nebude tento cíl splněn. *S ohledem na dosud nevyužitý potenciál kombinované dopravy může mít zlepšení současné směrnice značný dopad, pokud jde o příspěvek tohoto odvětví k dosažení cílů Pařížské dohody o klimatu.*

Pozměňovací návrh 4

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4a) Tato směrnice by měla otevřít cestu pro účinné služby intermodální a multimodální nákladní dopravy a vytvořit rovné podmínky pro různé druhy dopravy.

Pozměňovací návrh 5

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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.

(5) Směrnici 92/106/EHS je třeba zjednodušit a její provádění zlepšit pomocí revize **a posílení** ekonomických pobídek ke kombinované dopravě s cílem povzbudit odklon zboží ze silniční dopravy k **méně znečišťujícím** druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, bezpečnější, energeticky účinnější a které způsobují méně dopravního přetížení. **V této souvislosti je třeba podporovat výzkum v oblasti osvědčených postupů týkajících se přechodu od silniční k železniční dopravě a jejich sdílení.**

Pozměňovací návrh 6

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 6

(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.

(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. ***Výjimka pro pravidla pro kabotáž však zůstává omezena na mezinárodní kombinovanou dopravu mezi členskými státy. Členské státy budou muset provádět účinné kontroly, aby zajistily dodržování těchto pravidel a podpořily harmonizaci pracovních a sociálních podmínek mezi různými způsoby dopravy a jednotlivými členskými státy.***

Odůvodnění

Článek 4 směrnice 92/106/EHS týkající se výjimky pro pravidla pro kabotáž nebyl v návrhu Komise změněn. Protože byla oblast směrnice rozšířena na vnitrostátní kombinovanou dopravu, je třeba výslovně upřesnit, že se tato výjimka nevztahuje na vnitrostátní operace.

Pozměňovací návrh 7

Návrh směrnice Bod odůvodnění 8

(8) Současná definice kombinované

(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.

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. ***Komise by měla upřesnit kritéria, jež se při využití této flexibility uplatní, aby byly zajištěny rovné podmínky mezi členskými státy při uplatňování těchto pravidel. Je třeba zejména zohlednit dostupnost a efektivitu infrastruktury pro kombinovanou dopravu.***

Odůvodnění

Tato flexibilita je nezbytná, aby se neomezovaly příležitosti kombinované dopravy. Je však třeba upřesnit kritéria vymezující oblast působnosti této celounijní výjimky, aby se zabránilo rozdílným výkladům v jednotlivých členských státech a nerovnému zacházení s provozovateli dopravy na vnitřním trhu.

Pozměňovací návrh 8

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) Aby se zvýšila konkurenceschopnost kombinované dopravy a její atraktivita pro provozovatele, zejména pro velmi malé podniky a malé a střední podniky, je třeba co nejvíce omezit administrativní zátěž, jež by mohla být spojena s prováděním kombinované přepravy v porovnání s unimodální přepravou.

Pozměňovací návrh 9

Návrh směrnice Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh 10

Návrh směrnice Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(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

Pozměňovací návrh

(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 **a digitálních technologií** nebo různé druhy ekonomické podpory.

Pozměňovací návrh

(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 **v některých případech** nedostatečné, přesto dosahuje kapacita současných překládkových terminálů svého limitu, **zatímco jiné terminály nejsou využívány tak, jak by odpovídalo jejich skutečné kapacitě, díky níž by bylo možné zvládnout** celkový růst nákladní přepravy. Investování do kapacity překládkových terminálů, **optimalizace sítě a vývoj nových**

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.**

Pozměňovací návrh 11

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

technik překládky mohou snížit celkové náklady na překládku, a generovat tak odvozený přechod k jiným druhům dopravy, jak se ukázalo v některých členských státech.

Pozměňovací návrh

(13a) Členské státy by měly v koordinaci se sousedními členskými státy a Komisí zajistit, aby měli podnikatelé v dopravě k dispozici sítě efektivních, modernizovaných a plně využívaných terminálů s cílem pokrýt stávající a budoucí poptávku po dopravní infrastruktuře. 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. Pokrytí překládkovými terminály a navýšení jejich kapacity by mělo být přinejmenším zajištěno podél stávající hlavní sítě TEN-T a globálních sítí. V průměru by měl být alespoň jeden vhodný překládkový terminál pro kombinovanou dopravu ne dále než 150 km vzdušnou čarou od každého

přepraveného místa v Unii, a to i s ohledem na hospodářská kritéria.

Pozměňovací návrh 12

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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, ***nebo aby se omezila uhlíková stopa odvětví silniční nákladní dopravy***, čímž by se snížilo znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení. Tato opatření ***by se měla vztahovat především na citlivé oblasti, např. v horských regionech, dále na velké městské a průmyslové uzly, přeshraniční spojení, průmyslové oblasti, jimž takováto infrastruktura chybí, a překládkové terminály, a to s cílem odstranit úzká místa a dopravní přetížení***. 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, ***což přispěje ke snížení socioekonomických nákladů na dopravu a omezení zdravotních rizik spojených se znečištěním a s hlukem a zároveň bude v zájmu občanů, podniků a životního prostředí***.

Pozměňovací návrh 13

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14a) Členské státy by měly provést další opatření s cílem posílit environmentální výkonnost, účinnost a udržitelnost kombinované dopravy tím, že podpoří používání druhů dopravy s nulovými a nízkými emisemi a rovněž alternativních paliv, dále úsilí v oblasti energetické účinnosti a využívání energie z obnovitelných zdrojů během celého řetězce kombinované dopravy, a tím, že omezí různé škodlivé aspekty dopravy, včetně hluku, zejména v železničním odvětví a v blízkosti městských zón.

Pozměňovací návrh 14

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14b) Členské státy by při plnění cílů této směrnice měly být i nadále podporovány jednotlivými fondy a programy Unie pro financování výzkumu.

Pozměňovací návrh 15

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14c) Dalším významným způsobem, jak zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy, jsou investice do logistiky. Systematičtější využívání digitálních řešení, jako jsou informační a komunikační technologie a inteligentní propojené systémy, by usnadnilo výměnu údajů, napomohlo zefektivnění a zlevnění překládek a zkrátilo čas, který je pro jejich provedení zapotřebí.

Pozměňovací návrh 16

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 14 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14d) K větší konkurenceschopnosti kombinované dopravy by rovněž přispěly investice do odborné přípravy pracovníků v logistickém řetězci, zejména těch, kteří pracují v překládkových terminálech.

Pozměňovací návrh 17

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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).

(15) Aniž by byla dotčena pravidla pro státní podporu stanovená Smlouvou o fungování Evropské unie (SFEU), měla by opatření na podporu kombinovaných přepravních operací disponovat určitou mírou flexibility s cílem podnítit využívání státní podpory.

Pozměňovací návrh 18

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16) Podpůrná opatření by měla být podle potřeby koordinována mezi členskými státy a Komisí.

(16) Aby se zabránilo případnému překrývání investic mezi členskými státy v bezprostřední blízkosti, měla by být podpůrná opatření mezi členskými státy a Komisí podle potřeby koordinována na základě úzké spolupráce příslušných orgánů členských států.

Pozměňovací návrh 19

Návrh směrnice Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí

(17) Podpůrná opatření by měla být také pravidelně kontrolována členskými státy, aby byla zajištěna jejich účelnost a efektivnost.

Pozměňovací návrh

(17) Podpůrná opatření by měla být také pravidelně kontrolována členskými státy, aby byla zajištěna jejich účelnost a efektivnost, **a podle potřeby by měla být přijímána nápravná opatření. Komise by měla na základě informací poskytnutých členskými státy předkládat analýzu různých opatření přijatých v členských státech a jejich účinnosti a podporovat sdílení osvědčených postupů.**

Odůvodnění

Je třeba posílit šíření osvědčených postupů, tedy podpůrných opatření provedených členskými státy, která se ukázala být obzvláště účinná, s cílem poskytnout členským státům užitečné informace pro jejich volbu investic a podpůrných opatření v oblasti kombinované dopravy.

Pozměňovací návrh 20

Návrh směrnice Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18a) Absence srovnatelných a spolehlivých statistik je v současnosti překážkou pro hodnocení kombinované dopravy v Unii a pro přijetí opatření umožňujících využití jejího potenciálu.

Pozměňovací návrh 21

Návrh směrnice Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19) Aby členské státy mohly zvládnout

(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.

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, **Radě** a **příslušným orgánům členských států** o uplatňování této směrnice.

Pozměňovací návrh 22

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19a) Komise by měla být odpovědná za řádné provádění této směrnice a za dosažení cíle v oblasti rozvoje kombinované dopravy v celé EU pro roky 2030 a 2050. Za tímto účelem by měla pravidelně hodnotit pokrok ve zvyšování podílu kombinované dopravy v každém členském státě na základě informací, které jí jednotlivé členské státy poskytnou, a v případě nutnosti by měla předložit návrh na změnu stávající směrnice s cílem dosáhnout tohoto celounijního cíle.

Odůvodnění

Komise by měla hrát významnější úlohu při monitorování evropských cílů v oblasti kombinované dopravy a v případě potřeby přijímat nápravná opatření.

Pozměňovací návrh 23

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20) Pro všechny účastníky kombinovaných přepravních operací, zejména pro ty, na něž dopadá tato směrnice, je důležitá transparentnost. Za

(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*.

účelem podpoření této transparentnosti a další spolupráce by *měl* být v každém členském státu *určen příslušný orgán*.

Odůvodnění

Za účelem zlepšení viditelnosti kontaktního místa, zajištění soudržnosti při provádění směrnice, omezení zdvojení administrativy a usnadnění monitorování tohoto provádění je třeba počet příslušných orgánů snížit, tak aby v každém členském státě byl jen jeden.

Pozměňovací návrh 24

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(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.

Pozměňovací návrh

(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 *zejména* vzhledem k 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.

Pozměňovací návrh 25

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 1 – odst. 3 – pododstavec 2

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.

Limit vzdálenosti u silničního úseku může být překročen u kombinovaných přepravních operací, aby mohl být dosažen geograficky nejbližší **překládkový** terminál, který má potřebné provozní překládkové možnosti pro naložení či vyložení z hlediska překládkového vybavení, kapacity terminálu, **provozní doby** a vhodných služeb nákladní přepravy, **a to i tehdy, pokud se nachází v jiném členském státě. Aby se zabránilo rozdílným výkladům v jednotlivých členských státech, přijme Komise v souladu s článkem 10a akt v přenesené pravomoci doplňující tuto směrnici, ve kterém stanoví kritéria, na základě kterých mohou provozovatelé kombinované dopravy limit vzdálenosti silničního úseku u kombinovaných přepravních operací překročit. Členské státy nesou odpovědnost za zajištění dodržování těchto pravidel ze strany provozovatelů a předají Komisi nezbytné informace týkající se povolení, včetně důvodů pro udělení výjimek a doby jejich trvání.**

Pozměňovací návrh 26

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 1 – odst. 4

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.

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. **Kombinovaná přepravní operace může pro účely této směrnice začínat nebo končit ve třetí zemi či zahrnovat úsek ve třetí zemi.**

Pozměňovací návrh 27

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 5 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

c) počet a **zeměpisnou polohu** terminálů obsluhujících kombinované přepravní operace a počet překládek za rok na těchto terminálech **s ohledem na jejich příslušnou využívanou kapacitu**;

Odůvodnění

Jsou zapotřebí informace o skutečné poloze a dostupnosti dotčených terminálů i aktualizované posouzení jejich příslušné využívané kapacity nebo možného zlepšení.

Pozměňovací návrh 28

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 5 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vývoj podílu kombinované dopravy a jednotlivých druhů dopravy na jejich území;

Pozměňovací návrh 29

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 5 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv vypracuje Komise poprvé do

Pozměňovací návrh

3. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv, **rovněž včetně statistických údajů**

[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:

vypracovaných na základě indikací a metodik společných pro celou Unii, 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, **Radě a příslušným orgánům členských států** zprávu o:

Odivodnění

Tento pozměňovací návrh zdůrazňuje význam statistických údajů, které musí poskytovat členské státy a které musí vycházet z metodiky společné pro celou EU.

Pozměňovací návrh 30

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 5 – odst. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

a) ekonomickém rozvoji kombinované přepravy **na úrovni členských států a Unie**, zejména z hlediska vývoje environmentálního profilu různých druhů přepravy;

Pozměňovací návrh 31

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 5 – odst. 3 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) účelnosti a efektivnosti podpůrných opatření podle článku 6;

Pozměňovací návrh

c) účelnosti a efektivnosti podpůrných opatření podle článku 6, **přičemž upřesní opatření považovaná za nejúčinnější s ohledem na původní účel této směrnice a osvědčené postupy v členských státech**;

Pozměňovací návrh 32

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 5 – odst. 3 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vývoji podílu kombinované dopravy v jednotlivých členských státech a na úrovni Unie s ohledem na plnění cílů Unie pro roky 2030 a 2050;

Odůvodnění

Komise by měla hrát významnější úlohu při monitorování evropských cílů v oblasti kombinované dopravy a v případě potřeby přijímat nápravná opatření.

Pozměňovací návrh 33

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 6 – odst. 4 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

a) **rozšíření těchto překládkových terminálů nebo** v případě potřeby **výstavbu nových** terminálů pro kombinovanou přepravu. **Těmto investicím předchází posouzení dopadu, které má zajistit splnění cílů této směrnice a zaručit hospodářskou a environmentální vhodnost takových investic, přičemž zohlední geografická a přírodní omezení daného území. Členské státy upřednostní investice do vývoje nových technik překládky a rozvoje překládkových terminálů s cílem snížit výskyt úzkých míst a oblastí dopravního přetížení;**

Pozměňovací návrh 34

Návrh směrnice

PE619.311v03-00

66/76

RR\1159661CS.docx

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5
Směrnice 92/106/EHS
Čl. 6 – odst. 4 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) zvýšení provozní efektivity stávajících terminálů.

Pozměňovací návrh

b) zvýšení provozní efektivity stávajících **překládkových** terminálů, **což umožní vybudování sítě terminálů v Unii za účelem uspokojení poptávky v oblasti nákladní přepravy, přičemž mimo jiné podpoří integraci propojených systémů a automatizaci operací, jakož i investice do digitální logistiky, informačních a komunikačních technologií a inteligentních dopravních systémů.**

Pozměňovací návrh 35

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5
Směrnice 92/106/EHS
Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

Členské státy provádění těchto opatření koordinují se sousedními členskými státy, **a to zejména prostřednictvím úzké spolupráce příslušných orgánů**, a s Komisí a zajistí, aby bylo přednostně zajištěno dostatečné geografické rozložení **překládkových terminálů v celé 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 **vzdušnou čarou. Členské státy se mohou od pravidla 150 km odchýlit, pokud tato zařízení nemají hospodářský význam, nebo z důvodů souvisejících s geografickými či přírodními specifiky daného území. Tyto výjimky řádně odůvodní příslušný orgán.**

Pozměňovací návrh 36

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 6 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Členské státy **přijmou do 31. prosince 2021 alespoň jedno** další opatření **ekonomické a legislativní povahy**, aby – **i skrze využívání technologií** – zlepšily konkurenceschopnost kombinovaných přepravních operací v porovnání s rovnocennými alternativními přepravními operacemi po silnici, **zejména za účelem zkrácení času nutného pro překládkové operace a snížení nákladů s nimi spojených.**

Odůvodnění

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je dále přimět členské státy k tomu, aby stanovily politiky a opatření na podporu a rozvoj kombinované dopravy za účelem jejího zefektivnění; tyto politiky a opatření by měly být ekonomické i legislativní a měly by být prováděny zejména s využitím technologií.

Pozměňovací návrh 37

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 6 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

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.

Pozměňovací návrh

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, překládkové operace **či odborná příprava pracovníků.**

Pozměňovací návrh 38

Návrh směrnice

PE619.311v03-00

68/76

RR\1159661CS.docx

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5
Směrnice 92/106/EHS
Čl. 6 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Členské státy *přijmou do 31. prosince 2021 alespoň jedno další opatření, aby snížily dopad nákladní dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, například prostřednictvím podpory účinnosti vozidel, používání alternativních a méně znečišťujících paliv, využívání energie z obnovitelných zdrojů, a to i v terminálech, nebo účinnějšího využívání dopravních sítí prostřednictvím zavedení informačních a komunikačních technologií.*

Pozměňovací návrh 39

Návrh směrnice
Čl. 1 – odst. 1 – bod 5
Směrnice 92/106/EHS
Čl. 6 – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6. Členské státy *podávají Komisi zprávy o opatřeních přijatých podle tohoto článku a jejich specifikacích.*

6. Členské státy *posoudí dopad těchto podpůrných opatření, přehodnotí přinejmenším každé čtyři roky své potřeby a v případě nutnosti tato opatření upraví.*

Pozměňovací návrh 40

Návrh směrnice
Čl. 1 – odst. 1 – bod 5
Směrnice 92/106/EHS
Čl. 6 – odst. 7

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7. Členské státy *alespoň každé čtyři roky posoudí dopad těchto podpůrných opatření a přehodnotí své potřeby a v případě potřeby tato opatření upraví.*

7. Členské státy *podávají v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 5 odst. 1 Komisi zprávy o opatřeních přijatých podle tohoto článku, přičemž poskytnou*

podrobné údaje o nich samotných a jejich dopadu a uvedou veškerá případná nápravná opatření, at' již přijatá, nebo plánovaná, a jejich přesný harmonogram.

Pozměňovací návrh 41

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 6 – odst. 8

Znění navržené Komisí

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.;

Pozměňovací návrh

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 **či vozidla s nízkými emisemi, nebo používání alternativních paliv s nižšími emisemi, jako jsou biopaliva, elektřina z obnovitelných zdrojů, zemní plyn nebo vodíkové palivové články**, aby se tak snížilo znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení.

Odůvodnění

Jelikož je jedním z hlavních cílů této směrnice snížení emisí znečišťujících látek šířených vzduchem, je třeba podpořit používání vozidel a paliv s nižšími emisemi, zejména v silniční dopravě. Nízkouhliková těžká nákladní vozidla mají významný potenciál pro dekarbonizaci dopravy.

Pozměňovací návrh 42

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 9 a – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Členské státy pověří jeden **nebo více příslušných orgánů**, aby **zajišťovaly** provádění této směrnice a **působily** jako hlavní kontaktní místo pro její provádění.

Pozměňovací návrh

Členské státy pověří jeden **příslušný orgán**, aby **zajišťoval** provádění této směrnice a **působil** jako hlavní kontaktní místo pro její provádění.

Odůvodnění

Za účelem zlepšení viditelnosti kontaktního místa, zajištění soudržnosti při provádění směrnice, omezení zdvojení administrativy a usnadnění monitorování tohoto provádění je třeba počet příslušných orgánů snížit, tak aby v každém členském státě byl jen jeden.

Pozměňovací návrh 43

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 9 a – odst. 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Členské státy uvědomí ostatní členské státy a Komisi o **příslušných orgánech** podle prvního pododstavce.

Pozměňovací návrh

Členské státy uvědomí ostatní členské státy a Komisi o **příslušném orgánu** podle prvního pododstavce.

Odůvodnění

Za účelem zlepšení viditelnosti kontaktního místa, zajištění soudržnosti při provádění směrnice, omezení zdvojení administrativy a usnadnění monitorování tohoto provádění je třeba počet příslušných orgánů snížit, tak aby v každém členském státě byl jen jeden.

Pozměňovací návrh 44

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Směrnice 92/106/EHS

Čl. 9 a – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní příslušné orgány spolupracovaly s **příslušnými orgány z jiných členských států**. Za tímto účelem

Pozměňovací návrh

2. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní příslušné orgány **vzájemně** spolupracovaly, **zejména s cílem zlepšit přeshraniční dopravní spojení a zajistit**

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.

***kontinuitu a soudržnost investic
prováděných na obou stranách hranice.***

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.

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Společná pravidla pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy
Referenční údaje	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 29.11.2017
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	ENVI 29.11.2017
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Michel Dantin 29.1.2018
Projednáni ve výboru	19.3.2018
Datum přijetí	17.5.2018
Výsledek konečného hlasování	+: 53 -: 1 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Boleslaw G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

53	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francisc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
GUE/NGL	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Název	Společná pravidla pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy		
Referenční údaje	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
Datum předložení EP	8.11.2017		
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 29.11.2017		
Výbory požádané o stanovisko Datum oznámení na zasedání	ENVI 29.11.2017		
Zpravodajové Datum jmenování	Daniela Aiuto 11.12.2017		
Projednání ve výboru	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
Datum přijetí	9.7.2018		
Výsledek konečného hlasování	+: –: 0:	34 4 2	
Členové přítomní při konečném hlasování	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
Datum předložení	19.7.2018		

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

34	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Krzysztof Hetman, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

4	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se