



Dokument na schôdzu

A8-0259/2018

19.7.2018

*****I**
SPRÁVA

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Daniela Aiuto.

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má navrhovaným aktom zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok, v ktorom sa nachádza platný akt, a štvrtý riadok, v ktorom sa uvádza príslušné ustanovenie uvedeného aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	45
STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN	48
POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU	74
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE	75

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0648),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0391/2017),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality švédskym parlamentom, ktorý tvrdí, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 19. apríla 2018¹,
 - po porade s Európskym výborom regiónov,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A8-0259/2018),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahradí, podstatne zmení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

¹ Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice

Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

(1) Negatívny vplyv dopravy na znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, nehody, hluk a dopravné preťaženie ***nad'alej zostávajú problémom pre hospodárstvo, zdravie a životné podmienky európskych občanov. Napriek tomu, že cestná doprava je hlavným faktorom, ktorý prispieva k uvedeným negatívnym účinkom, podľa odhadov vzrastie nákladná cestná doprava do roku 2050 o 60 %.***

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh smernice

Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) Znižovanie negatívneho vplyvu dopravných činností zostáva jedným z hlavných cieľov politiky Únie v oblasti dopravy. Smernica Rady 92/106/EHS²¹, v ktorej sa stanovujú opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, je jediným legislatívnym aktom Únie, ktorý priamo stimuluje na prechod z nákladnej cestnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako napr. vnútrozemské vodná, námorná a železničná doprava.

Pozmeňujúci návrh

(1) ***Celkovým cieľom tejto smernice je založiť sieť multimodálnej dopravy efektívne využívajúcej zdroje a znížiť negatívny vplyv dopravy na znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, nehody, hluk a dopravné preťaženie.***

Pozmeňujúci návrh

(2) Znižovanie negatívneho vplyvu dopravných činností zostáva jedným z hlavných cieľov politiky Únie v oblasti dopravy. Smernica Rady 92/106/EHS²¹, v ktorej sa stanovujú opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, je jediným legislatívnym aktom Únie, ktorý priamo stimuluje na prechod z nákladnej cestnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako napr. vnútrozemské vodná, námorná a železničná doprava. ***V záujme ďalšieho znižovania negatívnych účinkov nákladnej cestnej dopravy by sa mal podnecovať výskum odporúčaných postupov a ich výmena medzi členskými štátmi v oblasti riešení vedúcich k vhodnejšiemu vedeniu trás, optimalizácii sietí, nárastu efektívnosti nakládky a možnostiam spoplatnenia externých nákladov.***

²¹ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) Cieľ presunúť 30 % nákladnej cestnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosť väčšiu ako 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, do roku 2030 a viac ako 50 % do roku 2050, **aby sa optimalizovala výkonnosť multimodálnych logistických reťazcov, a to aj intenzívnejším využívaním energeticky účinnejších druhov dopravy, sa dosahuje pomalšie, než sa očakávalo, a podľa súčasných prognóz ho ani nebude možné dosiahnuť.**

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) Smernica 92/106/EHS prispela k rozvoju politiky Únie v oblasti kombinovanej dopravy a pomohla presunúť mimo ciest značný objem nákladu. Nedostatky, ktoré sa prejavili pri vykonávaní uvedenej smernice, najmä nejasný text, zastarané ustanovenia **a** obmedzená pôsobnosť jej podporných opatrení, výrazne znížili jej dosah.

²¹ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozmeňujúci návrh

(3) Cieľ presunúť 30 % nákladnej cestnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosť väčšiu ako 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, do roku 2030 a viac ako 50 % do roku 2050, **sa má dosiahnuť zvýšením efektívnosti a zdokonalením infraštruktúry v odvetví železničnej a vodnej dopravy.**

Pozmeňujúci návrh

(4) Smernica 92/106/EHS prispela k rozvoju politiky Únie v oblasti kombinovanej dopravy a pomohla presunúť mimo ciest značný objem nákladu. Nedostatky, ktoré sa prejavili pri vykonávaní uvedenej smernice, najmä nejasný text, zastarané ustanovenia, obmedzená pôsobnosť jej podporných opatrení, **ako aj byrokratické a protekcionistické prekážky v odvetví železničnej dopravy**, výrazne znížili jej dosah.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice

Odôvodnenie 4a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4a) Táto smernica by mala pripraviť pôdu pre účinné intermodálne a multimodálne služby nákladnej dopravy, ktoré poskytnú rovnaké podmienky pre rôzne druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice

Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5) Smernica 92/106/EHS by sa mala zjednodušiť a jej vykonávanie by sa malo zlepšiť prehodnotením hospodárskych stimulov pre kombinovanú dopravu s cieľom **podporiť presun tovaru z cestnej dopravy na iné druhy dopravy, ktoré sú ekologickejšie, bezpečnejšie, energeticky účinnejšie a spôsobujú menej dopravného pret'azenia.**

(5) Smernica 92/106/EHS by sa mala zjednodušiť a jej vykonávanie by sa malo zlepšiť prehodnotením hospodárskych stimulov pre kombinovanú dopravu s cieľom **zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej a vodnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou.**

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice

Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6) Objem vnútroštátnej intermodálnej prepravy predstavuje 19,3 % z celkovej kombinovanej dopravy v Únii. Takáto preprava v súčasnosti nemá prospech z podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS v dôsledku obmedzenej pôsobnosti vymedzenia kombinovanej dopravy. Negatívny účinok

(6) Objem vnútroštátnej intermodálnej prepravy predstavuje 19,3 % z celkovej kombinovanej dopravy v Únii. Takáto preprava v súčasnosti nemá prospech z podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS v dôsledku obmedzenej pôsobnosti vymedzenia kombinovanej dopravy. Negatívny účinok

vnútroštátnej cestnej dopravy, a najmä emisií skleníkových plynov a dopravného preťaženia, siahajú však aj za štátne hranice. Preto treba rozšíriť pôsobnosť smernice 92/106/EHS na vnútroštátnu (v rámci členského štátu) kombinovanú dopravu s cieľom podporiť ďalší rozvoj kombinovanej dopravy v Únii, a teda zvýšiť modálny presun z cesty na železnicu, vnútrozemské vodné cesty a príbrežnú námornú dopravu.

vnútroštátnej cestnej dopravy, a najmä emisií skleníkových plynov a dopravného preťaženia, siahajú však aj za štátne hranice. Preto treba rozšíriť pôsobnosť smernice 92/106/EHS na vnútroštátnu (v rámci členského štátu) kombinovanú dopravu s cieľom podporiť ďalší rozvoj kombinovanej dopravy v Únii, a teda zvýšiť modálny presun z cesty na železnicu, vnútrozemské vodné cesty a príbrežnú námornú dopravu. **Výnimka z pravidiel kabotáže je však nad'alej obmedzená na medzinárodnú kombinovanú dopravu medzi členskými štátmi. Členské štáty budú musieť vykonávať účinné kontroly s cieľom zabezpečiť dodržiavanie uvedených pravidiel a presadzovať harmonizáciu pracovných a sociálnych podmienok u jednotlivých druhov dopravy a v jednotlivých členských štátoch.**

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice Odôvodnenie 7a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(7a) Na zabezpečenie dobrého fungovania vnútorného trhu by sa na úseky kombinovanej dopravy vykonané cestnou dopravou malo vzťahovať nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009^{1a} a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009^{1b}, ak sa vykonávajú v rámci medzinárodnej dopravy alebo vnútroštátnej dopravy. Je tiež potrebné zabezpečiť sociálnu ochranu vodičov, ktorí vykonávajú činnosti v inom členskom štáte. Ustanovenia o vysielaní vodičov uvedené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES^{1c} a ustanovenia o presadzovaní týchto ustanovení uvedené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/ES^{1d} by sa mali vzťahovať na

dopracovcov, ktorí pôsobia na úsekoch vykonávaných cestnou dopravou v rámci kombinovanej dopravy. Úseky vykonávané cestnou dopravou treba považovať za neoddeliteľnú súčasť jedinej operácie kombinovanej dopravy. Predovšetkým tie ustanovenia o medzinárodnej doprave, ktoré sa nachádzajú v uvedených smerniciach, by sa mali vzťahovať na úseky, ktoré sú súčasťou medzinárodnej kombinovanej dopravy a sú vykonávané cestnou dopravou. Okrem toho by sa v prípade kabotážnych operácií ustanovenia o kabotáži uvedené v nariadení 1072/2009 mali vzťahovať na úseky, ktoré sú súčasťou vnútroštátnej kombinovanej dopravy a sú vykonávané cestnou dopravou.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

^{1b} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

^{1c} Smernica Európskeho parlamentu a Rady 96/71/ES zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 21.1.1997, s. 1).

^{1d} Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ z 15. mája 2014 o presadzovaní smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci

prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu (nariadenie o IMI) (Ú. v. EÚ L 159, 28.5.2014, s. 11).

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice

Odôvodnenie 9a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

9a) Treba objasniť, že ak sú nakladacie jednotky označené podľa medzinárodných noriem ISO 6346 a EN 13044, celková prípustná hmotnosť žeriavom presúvateľných privesov a návesov môžu byť 44 ton.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice

Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11) Zastarané používanie pečiatok ako dôkazu kombinovanej dopravy bráni účinnému presadzovaniu alebo overovaniu oprávnenosti uplatnenia opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS. Mal by sa spresniť dôkaz potrebný na preukázanie toho, že sa vykonáva kombinovaná doprava, ako aj spôsob, akým treba takýto dôkaz poskytnúť. Malo by sa podporiť využívanie a zasielanie elektronických dopravných informácií, čím by sa zjednodušilo poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi. Použitý formát by mal byť spoľahlivý a autentický. Regulačný rámec a iniciatívy na zjednodušenie administratívnych postupov a digitalizácie dopravných aspektov by mali zohľadňovať vývoj na úrovni Únie.

(11) Zastarané používanie pečiatok ako dôkazu kombinovanej dopravy bráni účinnému presadzovaniu alebo overovaniu oprávnenosti uplatnenia opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS. Mal by sa spresniť dôkaz potrebný na preukázanie toho, že sa vykonáva kombinovaná doprava, ako aj spôsob, akým treba takýto dôkaz poskytnúť. Malo by sa podporiť využívanie a zasielanie elektronických dopravných informácií, čím by sa zjednodušilo poskytovanie relevantných dôkazov a ich spracovanie príslušnými orgánmi **s cieľom v budúcnosti postupne odstrániť používanie papierových dokumentov.** Použitý formát by mal byť spoľahlivý a autentický. Regulačný rámec a iniciatívy na zjednodušenie administratívnych postupov a digitalizácie dopravných aspektov by mali zohľadňovať vývoj na

úrovni Únie.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice

Odôvodnenie 11a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11a) S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť a atraktívnosť kombinovanej dopravy pre prevádzkovateľov, najmä veľmi malé podniky a malé a stredné podniky (MSP), treba čo najviac znížiť potenciálnu administratívnu záťaž spojenú s vykonávaním kombinovanej dopravy v porovnaní s unimodálnou dopravou.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice

Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12) Pôsobnosť súčasných hospodárskych podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS je veľmi obmedzená a pozostáva z daňových opatrení (konkrétne z vrátenia alebo zníženia daní), ktoré sa vzťahujú len na kombinovanú železničnú/cestnú dopravu. Takéto opatrenia by sa mali rozšíriť aj o kombinovanú dopravu vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy. Treba podporiť aj iné relevantné typy opatrení, ako napríklad opatrenia na podporu investícií do infraštruktúry alebo rôzne hospodárske podporné opatrenia.

(12) Pôsobnosť súčasných hospodárskych podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS je veľmi obmedzená a pozostáva z daňových opatrení (konkrétne z vrátenia alebo zníženia daní), ktoré sa vzťahujú len na kombinovanú železničnú/cestnú dopravu. Takéto opatrenia by sa mali rozšíriť aj o kombinovanú dopravu vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy. Treba podporiť aj iné relevantné typy opatrení, ako napríklad opatrenia na podporu investícií do infraštruktúry ***a digitálnych technológií*** alebo rôzne hospodárske podporné opatrenia. ***Pokiaľ ide o digitálne technológie, malo by sa stanoviť prechodné obdobie pre dematerializáciu dokumentov potvrdzujúcich, že kombinovaná doprava bola vykonaná. V uvedenom období by sa nástroje kontrolných orgánov mali***

technologicky zmodernizovať. Členské štáty by mali uprednostňovať investície do intermodálnych terminálov s cieľom znížiť dopravné preťaženie ciest, zmierniť izoláciu priemyselných oblastí, ktoré takúto infraštruktúru nemajú, a zlepšiť dostupnosť i fyzické a digitálne prepojenie zariadení na manipuláciu s nákladom.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(13) Najvýznamnejšie úzke miesto v infraštruktúre, ktoré brzdí presun z nákladnej cestnej dopravy na iné druhy dopravy, sa nachádza na úrovni intermodálneho terminálu. Súčasná rozloženie a počet intermodálnych terminálov v Únii, minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnnej siete TEN-T, je nedostatočné. Kapacita súčasných intermodálnych terminálov zároveň dosahuje svoj limit a bude sa musieť zvýšiť, aby zvládla celkový nárast objemu nákladnej dopravy. Investovaním do kapacity intermodálnych terminálov sa môžu znížiť celkové náklady na prekládku, čo by sa mohlo odraziť na miere presunu na iné druhy dopravy, ako sa to ukázalo v niektorých členských štátoch. Členské štáty by preto mali v koordinácii so susednými členskými štátmi a s Komisiou zabezpečiť, aby sa postavilo alebo dopravcom sprístupnilo viac terminálov kombinovanej dopravy a zväčšila sa ich kapacita. To by podnietilo využívanie alternatívnych druhov nákladnej dopravy a zvýšila by sa miera presunu na iné druhy dopravy, čím by sa kombinovaná doprava stala konkurencieschopnejšou než samotná cestná doprava. Zvýšené plošné pokrytie a kapacita intermodálnych terminálov by sa mali realizovať minimálne v rámci

Pozmeňujúci návrh

(13) Najvýznamnejšie úzke miesto v infraštruktúre, ktoré brzdí presun z nákladnej cestnej dopravy na iné druhy dopravy, sa nachádza na úrovni intermodálneho terminálu, **príčom situáciu ešte zhoršuje nedôsledná realizácia siete TEN-T.** Súčasná rozloženie a počet intermodálnych terminálov v Únii, minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnnej siete TEN-T, je nedostatočné. Kapacita súčasných intermodálnych terminálov zároveň dosahuje svoj limit a bude sa musieť zvýšiť, aby zvládla celkový nárast objemu nákladnej dopravy. Investovaním do kapacity intermodálnych terminálov sa môžu znížiť celkové náklady na prekládku, čo by sa mohlo odraziť na miere presunu na iné druhy dopravy, ako sa to ukázalo v niektorých členských štátoch. Členské štáty by preto mali v koordinácii so susednými členskými štátmi a s Komisiou zabezpečiť, aby sa **súčasnú intermodálnu terminály v prípade potreby rozšírili a aby sa v oblastiach, kde je to potrebné,** vybuďovalo alebo dopravcom sprístupnilo viac terminálov multimodálnej kombinovanej dopravy, zväčšila sa ich prekládková kapacita **alebo sa zriadovali prekladiská.** To by podnietilo využívanie alternatívnych druhov nákladnej dopravy a zvýšila by sa

súčasnej základnej a súhrnej siete TEN-T. Každé miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 km od vhodného intermodálneho terminálu kombinovanej dopravy.

miera presunu na iné druhy dopravy, čím by sa kombinovaná doprava stala konkurencieschopnejšou než samotná cestná doprava. Zvýšené plošné pokrytie a kapacita intermodálnych terminálov by sa mali realizovať minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnej siete TEN-T. Každé miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 km od vhodného intermodálneho terminálu kombinovanej dopravy. **Kombinovaná doprava by mala mať možnosť využívať príjmy z poplatkov na pokrytie externých nákladov, ako sa uvádza v článku 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES^{1a}.**

^{1a} *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).*

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh smernice Odôvodnenie 13a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13a) Členské štáty by mali uprednostniť investície do intermodálnych terminálov na odstránenie úzkych miest a oblastí dopravného preťaženia, najmä v blízkosti mestských a predmestských oblastí, na ľahšie prekonávanie prírodných prekážok, ako sú horské oblasti, na skvalitnenie cezhraničných spojení, na znížovanie emisií škodlivých častíc do ovzdušia a zlepšovanie prístupu do a z priemyselných oblastí, ktoré takúto infraštruktúru nemajú.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Členské štáty by mali popri súčasných hospodárskych podporných opatreniach zaviesť ďalšie, ktoré by boli zamerané na rôzne úseky kombinovanej dopravy, s cieľom znížiť objem nákladnej cestnej dopravy a nabádať k využívaniu iných druhov dopravy, napr. železničnej, vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, a tým znižovať znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie. Takéto opatrenia môžu zahŕňať zníženie niektorých daní alebo poplatkov za dopravu, podporu na intermodálne nákladové jednotky skutočne prepravované kombinovanou dopravou, alebo čiastočnú úhradu nákladov na prekládky.

Pozmeňujúci návrh

(14) Členské štáty by mali popri súčasných hospodárskych podporných opatreniach zaviesť ďalšie, ktoré by boli zamerané na rôzne úseky kombinovanej dopravy, s cieľom znížiť objem nákladnej cestnej dopravy a nabádať k využívaniu iných druhov dopravy, napr. železničnej, vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, a tým znižovať znečistenie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie, **ako aj podporiť opatrenia na posilnenie a zavedenie digitalizácie do tohto odvetvia na vnútornom trhu**. Takéto opatrenia môžu **okrem iného** zahŕňať zníženie niektorých daní alebo poplatkov za dopravu, podporu na intermodálne nákladové jednotky skutočne prepravované kombinovanou dopravou, alebo čiastočnú úhradu nákladov na prekládku. **Takéto opatrenia by mohli zahŕňať podporu integrácie prepojených sústav a automatizácie operácií, ako aj investície do digitálnej logistiky, inovačných systémov na manipuláciu s nákladom a komunikačných technológií a inteligentných dopravných systémov s cieľom uľahčiť toky informácií. Takéto opatrenia by mohli zahŕňať aj posilňovanie environmentálnej výkonnosti, efektívnosti a udržateľnosti kombinovanej dopravy stimuláciou používania ekologických vozidiel alebo vozidiel s nízkymi emisiami a alternatívnych palív, podporou úsilia o energetickú efektívnosť a využívaním obnoviteľných zdrojov energie v celom reťazci kombinovanej dopravy a znižovaním rôznych škodlivých účinkov súvisiacich s dopravou vrátane hluku.**

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh smernice Odôvodnenie 14a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

14a) Rôzne fondy a programy Únie na financovanie výskumu by mali naďalej podporovať členské štáty pri dosahovaní cieľov tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice Odôvodnenie 14b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14b) Investície do logistiky sú ďalším dôležitým nástrojom zvyšovania konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy. Systematickejšie využívanie digitálnych riešení vrátane informačných a komunikačných technológií alebo inteligentných prepojených systémov by uľahčilo výmenu údajov, napomohlo zvyšovať účelnosť a znižovať náklady na prekládku, ako aj skrátiť jej trvanie.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice Odôvodnenie 14c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14c) Investície do odbornej prípravy pracovníkov logistického reťazca, najmä intermodálnych terminálov, tiež umožnia posilňovať konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(15) Podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu by sa mali vykonávať v súlade s pravidlami štátnej pomoci podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

Pozmeňujúci návrh

(15) Podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu by sa mali vykonávať v súlade s pravidlami štátnej pomoci podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). **Štátna pomoc ul'ahčuje rozvoj hospodárskych činností, ak neovplyvňuje podmienky obchodu v takej miere, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, a je užitočným nástrojom na podporu realizácie významných projektov v spoločnom európskom záujme v zmysle článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. V takýchto prípadoch by preto Komisia mala zvážiť oslobodenie členských štátov od požiadavky, aby ju informovali v zmysle článku 108 ods. 3 ZFEÚ.**

Pozmeňujúci návrh 20

**Návrh smernice
Odôvodnenie 16**

Text predložený Komisiou

(16) **Podporné** opatrenia by sa mali podľa potreby koordinovať medzi členskými štátmi a Komisiou.

Pozmeňujúci návrh

(16) **S cieľom zabrániť novej duplicite investícií medzi členskými štátmi v tesnej blízkosti by sa podporné opatrenia mali podľa potreby koordinovať medzi členskými štátmi a Komisiou formou úzkej spolupráce príslušných orgánov členských štátov.**

Pozmeňujúci návrh 21

**Návrh smernice
Odôvodnenie 17**

Text predložený Komisiou

(17) Členské štáty by mali podporné opatrenia pravidelne preskúmať, aby zabezpečili ich účinnosť a efektívnosť.

Pozmeňujúci návrh

(17) Členské štáty by mali pravidelne prehodnocovať aj podporné opatrenia s cieľom zabezpečiť ich účinnosť a efektívnosť **a mal by sa hodnotiť ich**

celkový vplyv na európske odvetvie dopravy, ako sa uvádza v európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu. Podľa potreby by sa mali prijímať nápravné opatrenia. Komisia by mala na základe informácií od členských štátov vyhodnocovať jednotlivé opatrenia prijímané v členských štátoch a ich účinnosť a mala by podporovať výmenu osvedčených postupov.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh smernice

Odôvodnenie 18a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(18a) Nedostatok porovnateľných a spoľahlivých štatistických údajov je v súčasnosti prekážkou hodnotenia kombinovanej dopravy v Únii a prijatia opatrení na odblokovanie jej potenciálu.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice

Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(19) S cieľom držať krok s vývojom dopravy v Únii, a najmä trhu kombinovanej dopravy, by členské štáty mali zhromažďovať príslušné údaje a informácie a pravidelne ich oznamovať Komisii, ktorá by mala každé štyri roky Európskemu parlamentu a Rade predkladať správu o uplatňovaní tejto smernice.

(19) S cieľom držať krok s vývojom dopravy v Únii, a najmä trhu kombinovanej dopravy, by členské štáty mali zhromažďovať príslušné údaje a informácie a pravidelne ich oznamovať Komisii, ktorá by každé štyri roky mala predložiť Európskemu parlamentu, Rade a príslušným orgánom členských štátov správu o uplatňovaní tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Odôvodnenie 19a (nové)

19a) Komisia by mala byť zodpovedná za riadne uplatňovanie tejto smernice a dosiahnutie cieľ a rozvoja kombinovanej dopravy v celej EÚ v horizonte rokov 2030 a 2050. Na tento účel by mala pravidelne hodnotiť pokrok vo zvyšovaní podielu kombinovanej dopravy v každom členskom štáte na základe informácií od členských štátov a v prípade potreby by mala predložiť návrh na zmenu tejto smernice s cieľom dosiahnuť uvedený cieľ v rámci celej Únie.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh smernice Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

(22) Keďže ciele tejto smernice **d'alej podporovať presun z cestnej dopravy na ekologickjšie druhy dopravy, a tým znižovať negatívne externality dopravného systému Únie**, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale najmä z dôvodu cezhraničnej povahy nákladnej kombinovanej dopravy a vzájomne prepojenej infraštruktúry, ako aj problémov, ktoré má táto smernica riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh smernice Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Pozmeňujúci návrh

(22) Keďže ciele tejto smernice, konkrétne **dosiahnutie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy voči cestnej doprave**, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale najmä z dôvodu cezhraničnej povahy nákladnej kombinovanej dopravy a vzájomne prepojenej infraštruktúry, ako aj problémov, ktoré má táto smernica riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.

Text predložený Komisiou

a) v prípojnom vozidle alebo návесе s ťahačom alebo bez neho, vo výmennej nadstavbe alebo v kontajneri označených v súlade so systémom označovania na základe medzinárodných noriem ISO 6346 a EN 13044, pričom nákladová jednotka sa prekladá medzi rôznymi druhmi dopravy; alebo

Pozmeňujúci návrh

a) v prípojnom vozidle alebo návесе s ťahačom alebo bez neho, vo výmennej nadstavbe alebo v kontajneri označených v súlade so systémom označovania na základe medzinárodných noriem ISO 6346 a EN 13044, **vrátane žeriavom presúvateľných návěsov s najvyššou povolenou celkovou hmotnosťou 44 ton, pričom intermodálna nákladová jednotka bez sprievodu** sa prekladá medzi rôznymi druhmi dopravy (**nesprevádzaná kombinovaná doprava**); alebo

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) cestným vozidlom, ktoré je na úseku vykonávanom inou ako cestnou dopravou prepravované po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo námornou dopravou.

Pozmeňujúci návrh

b) cestným vozidlom **v sprievode jeho vodiča**, ktoré je na úseku vykonávanom inou ako cestnou dopravou prepravované po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo námornou dopravou (**sprevádzaná doprava**).

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 2 – pododsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na základe výnimky sa písmeno a) tohto odseku do [vlozte dátum päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice] vzťahuje aj na žeriavom

nepresúvateľné prívesy a návesy v nesprevádzanej kombinovanej doprave, ktoré nie sú označené v súlade so systémom označovania na základe medzinárodných noriem ISO 6346 a EN 13044.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Na úseky vykonané inou ako cestnou dopravou, na ktorých sa využíva vnútrozemská vodná alebo námorná doprava, v prípade ktorých neexistuje žiadna rovnocenná **alebo hospodársky rentabilná** alternatíva cestnej dopravy, sa na účely kombinovanej dopravy neprihliada.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 3 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

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

Pozmeňujúci návrh

Žiaden úsek vykonaný cestnou dopravou uvedený v odseku 2 nesmie na území Únie **prekročiť vzdialenosť 150 km.**

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 3 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Obmedzenie dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou **môže byť prekročené** v prípade kombinovanej dopravy cesta-železnica, **ak to povolí** členský štát alebo členské štáty, na území ktorých sa daný úsek vykonáva cestnou dopravou, s cieľom dosiahnuť geograficky najbližší dopravný terminál s potrebnou intermodálnou prevádzkovou kapacitou na nakládku alebo vykládku z hľadiska vybavenosti na prekládku, kapacity terminálu a príslušných služieb nákladnej železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

Prekročenie obmedzenej dĺžky úseku vykonávanej cestnou dopravou stanovené v tomto odseku v prípade kombinovanej dopravy cesta-železnica povolí členský štát alebo členské štáty, na území ktorých sa daný úsek vykonáva cestnou dopravou, ak je to potrebné na dosiahnutie geograficky najbližšieho intermodálneho terminálu alebo prekladiska, ktorý má potrebnú intermodálnu prevádzkovú kapacitu na nakládku alebo vykládku z hľadiska vybavenosti na prekládku, kapacity terminálu, pracovného času terminálu a príslušných služieb nákladnej železničnej dopravy v prípade, že neexistuje intermodálny terminál alebo prekladisko spĺňajúce všetky tieto podmienky v rámci obmedzenej dĺžky úseku. Takéto prekročenie by v súlade s článkom 3 ods. 2 písm. ea) malo byť náležité odôvodnené. Členské štáty môžu obmedziť dĺžku cestného úseku 150 km až o 50 % v prípade kombinovanej dopravy cesta-železnica na presne vymedzenej časti svojho územia z dôvodov ochrany životného prostredia za predpokladu, že sa v rámci uvedenej obmedzenej dĺžky úseku nachádza vhodný terminál.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Kombinovaná doprava sa považuje

Pozmeňujúci návrh

4. Kombinovaná doprava sa považuje

za vykonanú v Únii, pokiaľ doprava alebo jej časť vykonaná v Únii spĺňa požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3.

za vykonanú v Únii, pokiaľ doprava alebo jej časť vykonaná v Únii spĺňa požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3. ***Na účely tejto smernice sa úsek vykonaný cestnou dopravou a/alebo úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou alebo jeho časť, ktoré sa vykonávajú mimo územia Únie, nepovažujú za súčasť kombinovanej dopravy.***

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa cestná doprava považovala za súčasť kombinovanej dopravy, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, len ak dopravca môže predložiť jednoznačný dôkaz o tom, že takáto cestná doprava predstavuje úsek kombinovanej dopravy vykonaný cestnou dopravou ***vrátane prepravy prázdnych nákladových jednotiek pred začatím a po skončení prepravy tovaru.***

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa cestná doprava považovala za súčasť kombinovanej dopravy, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, len ak dopravca môže predložiť ***informácie poskytujúce*** jednoznačný dôkaz o tom, že uvedená cestná doprava predstavuje úsek kombinovanej dopravy vykonaný cestnou dopravou, ***a ak sú uvedené informácie riadne poskytnuté prepravcovi vykonávajúcemu túto prepravu pred jej začatím.***

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

2. Dôkaz uvedený v odseku 1 musí v každom prípade kombinovanej dopravy obsahovať tieto údaje:

Pozmeňujúci návrh

2. ***Na to, aby sa informácie uvedené v odseku 1 považovali za jednoznačný dôkaz, musia byť v prípade každej kombinovanej dopravy predložené alebo zaslané vo formáte uvedenom v odseku 5 a pre každý prípad kombinovanej dopravy***

obsahovať tieto údaje:

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno aa (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) meno/názov, adresu, kontaktné údaje a podpis prevádzkovateľa zodpovedného za trasu kombinovanej dopravy, ak ide o iný subjekt ako je odosielateľ;

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno ea (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ea) odôvodnenie v súlade s kritériami stanovenými v poslednom pododseku, ak uvedená vzdialenosť presahuje obmedzenia uvedené v článku 1 ods. 3;

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno f

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

f) opis trasy kombinovanej dopravy, ktorá obsahuje aspoň tieto údaje za každý úsek prepravy v rámci Únie aj za každý druh dopravy, ktorý sa využíva na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou, s

f) opis trasy kombinovanej dopravy, ktorá obsahuje aspoň tieto údaje za každý úsek prepravy v rámci Únie aj za každý druh dopravy, ktorý sa využíva na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou, s **podpisom prevádzkovateľa zodpovedného**

podpisom odosielateľa:

za plánovanie, pričom podpis môže byť aj elektronický:

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno f – bod ii

Text predložený Komisiou

– ii) meno/názov, adresu a kontaktné údaje dopravcu;

Pozmeňujúci návrh

– ii) meno/názov, adresu a kontaktné údaje dopravcu (*-ov*);

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno h – bod i

Text predložený Komisiou

– *i) miesto prekládky, odkiaľ nasleduje úsek vykonaný inou ako cestnou dopravou;*

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno h – bod ii

Text predložený Komisiou

– ii) vzdialenosť *vzdušnou čiarou* medzi miestom nakládky a prvým intermodálnym terminálom prejdená na počiatocnom úseku po ceste;

Pozmeňujúci návrh

– ii) vzdialenosť počiatocného úseku cestnej dopravy medzi miestom nakládky a prvým *dopravným terminálom alebo* intermodálnym *prekladiskom*;

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno h – bod iii

Text predložený Komisiou

- iii) po ukončení počiatočného úseku vykonaného cestnou dopravou podpis **dopravcu**, ktorým potvrdzuje, že preprava na úseku cestnou dopravou bola vykonaná;

Pozmeňujúci návrh

- iii) po ukončení počiatočného úseku vykonaného cestnou dopravou podpis **dopravcu**, ktorým potvrdzuje, že preprava na úseku cestnou dopravou bola vykonaná;

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno i – bod ii

Text predložený Komisiou

- ii) vzdialenosť **vzdušnou čiarou** medzi miestom prekládky a miestom, kde sa v Únii končí kombinovaná doprava prejdená na koncovom úseku po ceste);

Pozmeňujúci návrh

- ii) vzdialenosť medzi miestom prekládky a miestom, kde sa v Únii končí kombinovaná doprava prejdená na koncovom úseku po ceste;

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno j – bod ii

Text predložený Komisiou

- ii) prípadne podpis alebo pečať príslušných železničných **alebo prístavných orgánov** v dotknutých príslušných termináloch (železničná stanica alebo prístav) na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou, ktorými sa potvrdzuje, že príslušná časť úseku vykonávaného inou ako cestnou dopravou bola ukončená.

Pozmeňujúci návrh

- ii) prípadne podpis alebo pečať príslušného železničného **orgánu alebo orgánu zodpovedného** v dotknutých príslušných termináloch (železničná stanica alebo prístav) na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou, ktorými sa potvrdzuje, že príslušná časť úseku vykonávaného inou ako cestnou dopravou bola ukončená.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 2 – písmeno ja (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ja) ak sú prekročené obmedzenia dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou, v súlade s článkom 1 ods. 3 tretím pododsekom vysvetlenie ich dôvodov.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Dôkaz uvedený v odseku 1 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávneného inšpektora z členského štátu, v ktorom sa kontrola vykonáva. Pri cestných kontrolách sa predloží v priebehu takejto kontroly. **Dôkaz** musí byť vystavený v úradnom jazyku uvedeného členského štátu alebo v anglickom jazyku. Počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu či subjekt, ktoré mu môžu pomôcť s poskytnutím **dôkazu** uvedeného v odseku 2.

4. Dôkaz uvedený v odseku 1 sa predloží alebo odovzdá na žiadosť oprávneného inšpektora z členského štátu, v ktorom sa kontrola vykonáva, **vo formáte uvedenom v odseku 5**. Pri cestných kontrolách sa predloží počas takejto kontroly, **a to najneskôr do 45 minút. Ak podpisy uvedené v ods. 2 písm. h) bode iii) a ods. 2 písm. j) nemôžu byť poskytnuté v čase cestnej kontroly, musia sa predložiť alebo zaslať do 5 pracovných dní odo dňa kontroly príslušnému orgánu dotknutého členského štátu.** Dôkaz musí byť vystavený v úradnom jazyku uvedeného členského štátu alebo v anglickom jazyku. Počas cestnej kontroly sa môže vodič obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré mu môžu pomôcť poskytnutím **informácií** uvedených v odseku 2.

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Dôkazom môže byť **prepravný doklad, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v článku 6 nariadenia Rady č. 11, alebo iné** platné prepravné doklady, *ako napr. prepravný doklad podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (CMR) alebo prepravný doklad podľa Jednotných pravidiel pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave tovaru (CIM).*

Pozmeňujúci návrh

Ako dôkaz môžu byť poskytnuté platné prepravné doklady, ako sú **listy o zásielke stanovené v platných medzinárodných alebo vnútroštátnych dopravných dohovoroch dovedy, kým Komisia nestanovení normalizovaný formulár prostredníctvom vykonávacích aktov.**

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Takýto dôkaz môže byť predložený alebo odovzdaný elektronicky s použitím upraviteľného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a spracovanie počítačom, a v prípade časti úseku vykonávaného po ceste sa môže doplniť aj elektronický nákladný list **podľa Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej nákladnej cestnej doprave (eCMR).**

Pozmeňujúci návrh

Takýto dôkaz môže byť predložený alebo odovzdaný elektronicky s použitím upraviteľného štruktúrovaného formátu, ktorý možno priamo použiť na uloženie a spracovanie počítačom, a v prípade časti úseku vykonávaného po ceste sa môže doplniť aj elektronický nákladný list **podľa platného dohovoru o medzinárodnej alebo vnútroštátnej doprave. Od orgánov členských štátov sa požaduje, aby akceptovali elektronické informácie týkajúce sa dôkazov. Pri elektronickej výmene informácií medzi orgánmi a prevádzkovateľmi sa takéto výmeny a ukladanie takýchto informácií vykonávajú postupmi elektronického spracovania údajov.**

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 5 – pododsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty postupne dokumentáciu dematerializujú a poskytnú prechodné obdobie na úplnú elimináciu používania papierovej dokumentácie.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 92/106/EHS

Článok 3 – odsek 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6. Na účely cestných kontrol sa nezrovnalosť medzi dopravou a poskytnutým dôkazom, najmä pokiaľ ide o informácie o trase uvedené v odseku 2 **písm. g)** v riadne odôvodnených prípadoch povoľuje, ak nastali výnimočné okolnosti mimo kontroly **dopravcu** (-ov), ktoré spôsobili zmeny v kombinovanej doprave. Za týmto účelom sa vodič môže obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť dodatočné odôvodnenie tejto nezrovnalosti medzi poskytnutým dôkazom a skutočnou dopravou.

6. Na účely cestných kontrol sa nezrovnalosť medzi dopravou a poskytnutým dôkazom, najmä pokiaľ ide o informácie o trase uvedené v odseku 2 **písm. f), h) a i)**, v riadne odôvodnených prípadoch povoľuje, ak nastali výnimočné okolnosti mimo kontroly **dopravcu** (-ov), ktoré spôsobili zmeny v kombinovanej doprave. Za týmto účelom sa vodič môže obrátiť na ústredie, vedúceho dopravy alebo inú osobu alebo subjekt, ktoré môžu poskytnúť dodatočné odôvodnenie tejto nezrovnalosti medzi poskytnutým dôkazom a skutočnou dopravou.

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) vnútroštátne a cezhraničné **spojenia** dopravnej siete využívané pri kombinovanej doprave;

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) objem kombinovanej dopravy v TEU (Twenty-foot Equivalent Unit – ekvivalent 20-stopového kontajnera) a v tonokilometroch podľa druhu dopravy (železničná, **cestná/vnútrozemská** vodná **atď.** ...) a geografického rozloženia (vnútroštátne a v rámci Únie);

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty predložia Komisii prvýkrát do [xx/xx/xxxx – **12** mesiacov po transpozícii tejto smernice] a potom každé dva roky správu s týmito informáciami o kombinovanej doprave na ich území, na ktorú sa vzťahuje táto smernica:

Pozmeňujúci návrh

a) vnútroštátne a cezhraničné **koridory** dopravnej siete využívané pri kombinovanej doprave;

Pozmeňujúci návrh

b) **celkový a ročný** objem kombinovanej dopravy v TEU a v tonokilometroch podľa druhu dopravy (**úseky vykonané cestnou alebo inou ako cestnou dopravou, najmä** železničnou, **vnútrozemskou** vodnou a **námornou dopravou**); a geografického rozloženia (vnútroštátne a v rámci Únie);

Text predložený Komisiou

c) počet a geografické rozloženie terminálov využívaných v kombinovanej doprave a ročný počet prekládok v **uvedených** termináloch;

Pozmeňujúci návrh

c) **počet prekládok vykonaných prostredníctvom bimodálnych technológií a geografické rozloženie týchto prekladísk, ako aj počet, umiestnenie a geografické rozloženie terminálov využívaných v kombinovanej doprave a rozdelených podľa typu dopravy na terminál (úseky vykonané cestnou alebo inou ako cestnou dopravou, najmä železničnou, vnútrozemskou vodnou a námornou dopravou) a ročný počet prekládok a posúdenie kapacity využíwanej v termináloch;**

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1 – písmeno ca (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) **vývoj podielu kombinovanej dopravy a rôznych druhov dopravy na území;**

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

d) prehľad všetkých využívaných a plánovaných vnútroštátnych podporných opatrení vrátane miery ich využívania a odhadovaného vplyvu.

d) prehľad všetkých využívaných a plánovaných vnútroštátnych podporných opatrení vrátane miery ich využívania a odhadovaného vplyvu **na využívanie kombinovanej dopravy a ich účinku na udržateľnosť zo sociálneho a**

environmentálneho hľadiska, z hľadiska úzkych miest, dopravného preťaženia, bezpečnosti a efektívnosti.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 1 – písmeno da (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

da) počet a geografická poloha prepravných činností prekračujúcich obmedzenie dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou, ktorá je uvedená v článku 1 ods. 3.

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1 – písmeno db (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

db) východisková stanica a stanica určenia nákladnej prepravy na cestách transeurópskej dopravnej siete TEN-T vymedzených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 na úrovni NUTS 3;*

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).*

Odôvodnenie

Členské štáty priamo alebo prostredníctvom orgánov, ktoré určia, zhromažďujú informácie o tokoch nákladnej cestnej dopravy na hlavných osiach EÚ. Pri zachovaní dôvernosti

obchodných informácií cestných dopravcov by takéto opatrenie pomohlo navrhnuť nové služby kombinovanej dopravy a podporiť presun na iné druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Komisia zverejní údaje od členských štátov v podobe, ktorá umožní porovnávanie medzi členskými štátmi.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Na základe analýzy správ jednotlivých štátov vypracuje Komisia prvýkrát [xx/xx/xxxx – 9 mesiacov po uplynutí lehoty na predkladanie správ ČŠ] a potom každé dva roky a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o:

3. Na základe analýzy správ jednotlivých štátov **a štatistických údajov vypracovaných na základe spoločných ukazovateľov a metodík na úrovni Únie** vypracuje Komisia prvýkrát [xx/xx/xxxx – 9 mesiacov po uplynutí lehoty na predloženie správ ČŠ] a potom každé dva roky a predloží Európskemu parlamentu, Rade **a príslušným orgánom členských štátov** správu o:

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

a) hospodárskom rozvoji

a) hospodárskom rozvoji

kombinovanej dopravy, najmä pokiaľ ide o vývoj environmentálnej výkonnosti rôznych druhov dopravy;

kombinovanej dopravy **na úrovni členských štátov a Únie**, najmä pokiaľ ide o vývoj environmentálnej výkonnosti rôznych druhov dopravy;

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) účinnosti a efektívnosti podporných opatrení stanovených v článku 6;

Pozmeňujúci návrh

c) účinnosti a efektívnosti podporných opatrení stanovených v článku 6, **pričom spresní opatrenia považované za najúčinnnejšie vzhľadom na pôvodný účel tejto smernice a osvedčené postupy v členských štátoch;**

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno ca (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) **vývoji podielu kombinovanej dopravy v jednotlivých členských štátoch a na úrovni Únie v záujme dosiahnutia cieľov Únie v horizonte rokov 2030 a 2050;**

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) ďalších možných opatreniach vrátane revízie vymedzenia pojmu

Pozmeňujúci návrh

d) ďalších možných opatreniach vrátane revízie vymedzenia pojmu

kombinovanej dopravy podľa článku 1 a úpravy zoznamu opatrení stanovených v článku 6.

kombinovanej dopravy podľa článku 1, **skvalitnenia zberu údajov a zverejňovania týchto údajov na úrovni Únie** a úpravy zoznamu opatrení stanovených v článku 6 **vrátane prípadných zmien pravidiel štátnej pomoci**.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4a (nový)

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 1 – pododsek 1

Platný text

1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie zníženia alebo vrátenia daní uvedených v odseku 3, ktorých predmetom sú cestné vozidlá (nákladné automobily, ťahače, prívesy, návesy, **kontajnery pre vnútrozemské vodné cesty alebo multimodálne nákladné jednotky**) pri používaní v kombinovanej doprave, buď v štandardnej výške alebo úmerne k podielu ciest, ktoré tieto vozidlá vykonávajú železničnou alebo **vnútrozemskou vodnou dopravou** v rámci obmedzení a v súlade s podmienkami a pravidlami, ktoré stanovujú po porade s Komisiou.

Pozmeňujúci návrh

(4a) V článku 6 ods. 1 prvý pododsek sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie zníženia alebo vrátenia daní uvedených v odseku 3, ktorých predmetom sú cestné vozidlá (nákladné automobily, ťahače, prívesy, návesy, **kontajnery pre vnútrozemské vodné cesty alebo multimodálne nákladné jednotky**) pri používaní v kombinovanej doprave, buď v štandardnej výške alebo úmerne k podielu ciest, ktoré tieto vozidlá vykonávajú železničnou alebo **vnútrozemskou vodnou dopravou** v rámci obmedzení a v súlade s podmienkami a pravidlami, ktoré stanovujú po porade s Komisiou.“

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

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4b (nový)

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 1 – pododsek 2

Platný text

Pozmeňujúci návrh

4b V článku 6 ods. 1 sa druhý

Zníženie vrátenej dane uvedené v prvom odseku povoľuje štát, v ktorom sú vozidlá evidované, na základe ciest po železnici na území uvedeného štátu.

pododsek nahrádza takto:

„Zníženie vrátenej dane uvedené v prvom odseku povoľuje štát, v ktorom sú vozidlá evidované, na základe ciest po železnici **alebo vnútrozemských vodných cestách** na území uvedeného štátu.“

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

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4c (nový)

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 1 – pododsek 3

Platný text

Členské štáty však môžu toto zníženie alebo vrátenie daní povoliť na základe ciest po železnici, ktoré sa uskutočňujú čiastočne alebo úplne mimo členského štátu, v ktorom sú vozidlá evidované.

Pozmeňujúci návrh

4c) V článku 6 ods. 1 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Členské štáty však môžu toto zníženie alebo vrátenie daní povoliť na základe ciest po železnici **alebo vnútrozemských vodných cestách**, ktoré sa uskutočňujú čiastočne alebo úplne mimo členského štátu, v ktorom sú vozidlá evidované.“

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

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

4. Ak je to potrebné na dosiahnutie cieľa uvedeného v odseku 8, členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na podporu investícií do **intermodálnych terminálov**, pokiaľ ide o:

Pozmeňujúci návrh

4. Ak je to potrebné na dosiahnutie cieľa uvedeného v odseku 8, členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na podporu investícií do **dopravných terminálov a prekladísk**, pokiaľ ide o:

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) výstavbu, *prípadne rozšírenie takýchto intermodálnych terminálov* pre kombinovanú dopravu;

Pozmeňujúci návrh

a) výstavbu *dopravných terminálov alebo zriadenie prekladísk* kombinovanej dopravy *v oblastiach bez vhodných zariadení do vzdialenosti uvedenej v článku 1 ods. 3, pokiaľ takéto zariadenia nie sú hospodársky irelevantné, alebo z dôvodov súvisiacich so zemepisnými alebo prírodnými charakteristikami daného územia;*

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 1 – písmeno aa (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) výstavbu *nových terminálov kombinovanej dopravy v oblastiach s potrebou ďalšej kapacity terminálov, rozšírenie existujúcich terminálov alebo zriadenie ďalších prekladísk na základe posúdenia vplyvov na hospodárstvo, podľa ktorého trh nebude negatívne ovplyvnený a nové terminály sú potrebné, ako aj za predpokladu, že sa zohľadnia environmentálne záujmy;*

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti súčasných terminálov.

Pozmeňujúci návrh

b) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti súčasných terminálov, **vrátane zabezpečenia prístupu k týmto terminálom.**

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 ZFEÚ a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ za predpokladu, že nepredstavujú viac ako 35 % celkových prevádzkových nákladov.

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty koordinujú svoju činnosť so susednými členskými štátmi a s Komisiou a zabezpečia, aby sa v Únii pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostňovalo zabezpečenie vyváženého a dostatočného geografického rozloženia vhodných zariadení, najmä v základnej a súhrnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude od takéhoto terminálu nachádzať vo vzdialenosti väčšej ako **150 km**.

Členské štáty koordinujú svoju činnosť so susednými členskými štátmi a s Komisiou a zabezpečia, aby sa v Únii pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostňovalo zabezpečenie vyváženého a dostatočného geografického rozloženia vhodných zariadení, najmä v základnej a súhrnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude od takéhoto terminálu nachádzať vo vzdialenosti väčšej ako je **obmedzenie uvedené v článku 1 ods. 3 písm. a)**.
Členské štáty pri prijímaní opatrení

uvedených v tomto odseku náležite zohľadnia potrebu:

a) znížiť dopravné preťaženie, najmä v blízkosti mestských a prímestských oblastí alebo v oblastiach s prírodnými obmedzeniami;

b) zlepšiť cezhraničné prepojenia;

c) zmierniť izoláciu oblastí, ktoré nie sú vybavené infraštruktúrou, a zároveň zohľadniť osobitné potreby a obmedzenia okrajových a najvzdialenejších regiónov;

d) zlepšiť dostupnosť a prepojitelnosť, najmä pokiaľ ide o infraštruktúru na prístup do intermodálnych terminálov;

e) urýchliť prechod na digitalizáciu a

f) znížiť vplyv nákladnej dopravy na životné prostredie a verejné zdravie, napríklad podporou účinnosti vozidiel, používania alternatívnych a menej znečisťujúcich palív, využívania obnoviteľných zdrojov energie, a to aj v termináloch, alebo efektívnejšieho využívania dopravných sietí prostredníctvom zavádzania informačných a komunikačných technológií.

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 4

Text predložený Komisiou

Členské štáty môžu stanoviť dodatočné podmienky oprávnenosti na podporu.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty môžu stanoviť dodatočné podmienky oprávnenosti na podporu. **O týchto podmienkach informujú záujemcov.**

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Členské štáty *môžu* prijať dodatočné opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s rovnocennou alternatívnou cestnou dopravou.

Pozmeňujúci návrh

Do 31. decembra 2021 členské štáty prijímú dodatočné opatrenia **hospodárskej a legislatívnej povahy** na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s rovnocennou alternatívnou cestnou dopravou, **najmä s cieľom skrátiť čas prekládky a znížiť náklady na ňu.**

Pozmeňujúci návrh 75

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5 – pododsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V záujme zníženia času a nákladov spojených s kombinovanou dopravou musia takéto opatrenia uvedené v prvom pododseku zahŕňať jeden alebo viaceré týchto stimulov:

- a) oslobodenie dopravcov od povinnosti platiť poplatky na pokrytie externých nákladov a/alebo poplatky za dopravné preťaženie uvedené v článku 2 smernice 1999/62/ES, najmä zvýhodňovaním vozidiel na alternatívne palivá, ako sa uvádza v článku 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ^{1a};**
- b) náhradu poplatkov za používanie určitej infraštruktúry podnikom, ktoré vykonávajú činnosti v rámci kombinovanej dopravy;**
- c) oslobodenie dopravcov od obmedzení vyplývajúcich z vnútroštátnych zákazov**

jazdy.

1a Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5 – pododsek 2b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Pri prijímaní dodatočných opatrení členské štáty náležite zohľadnia aj potrebu urýchliť digitalizáciu odvetvia kombinovanej dopravy, najmä:

- a) podporia integráciu prepojených systémov a automatizáciu operácií;*
- b) zvýšia investície do digitálnej logistiky, informačných a komunikačných technológií a inteligentných dopravných systémov a*
- c) postupne ukončia používanie papierových dokumentov v budúcnosti.*

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Takéto dodatočné opatrenia budú zahrňať stimuly na zvýhodnenie dopravných úsekov vykonaných inou ako cestnou dopravou. Členské štáty zahrnú opatrenia na posilnenie konkurencieschopnosti vodnej dopravy, ako napríklad finančné stimuly za

využívanie príbrežných námorných ciest alebo vnútrozemských vodných ciest alebo na vytvorenie nových krátkych námorných spojení.

Odôvodnenie

Príbrežná námorná doprava a doprava na vnútrozemských vodných cestách by mali byť nediskriminačne zaradené medzi druhy dopravy oprávnené na vnútroštátne stimuly.

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. Členské štáty zabezpečia, aby boli podporné opatrenia v oblasti kombinovanej dopravy zamerané na zníženie objemu nákladnej cestnej dopravy a aby podnecovali využívanie iných druhov dopravy, ako je napríklad železničná, vnútrozemská vodná a námorná doprava, a tým znižovali znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie.

Pozmeňujúci návrh

8. Členské štáty zabezpečia, aby boli podporné opatrenia v oblasti kombinovanej dopravy zamerané na zníženie objemu nákladnej cestnej dopravy a aby podnecovali využívanie iných druhov dopravy, ako je napríklad železničná, vnútrozemská vodná a námorná doprava **či vozidlá s nízkymi emisiami, alebo používanie alternatívnych palív s nižšími emisiami, napríklad biopalív, elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov, zemného plynu alebo vodíkových palivových článkov**, a tým znižovali znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie.

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 92/106/EHS

Článok 9a – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Členské štáty dostupne a bezplatne uverejnia príslušné informácie o

Pozmeňujúci návrh

3. Členské štáty dostupne a bezplatne uverejnia **na internete** príslušné informácie

opatreniach prijatých podľa článku 6, ako aj ďalšie relevantné informácie na účely uplatňovania tejto smernice.

o opatreniach prijatých podľa článku 6, ako aj ďalšie relevantné informácie na účely uplatňovania tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 92/106/EHS

Článok 9a – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Komisia zverejní a v prípade potreby aktualizuje zoznam príslušných orgánov uvedených v odseku 1, ako aj zoznam opatrení uvedených v článku 6.

Pozmeňujúci návrh

4. Komisia **na internete** uverejní a v prípade potreby aktualizuje zoznam príslušných orgánov uvedených v odseku 1, ako aj zoznam opatrení uvedených v článku 6.

Pozmeňujúci návrh 81

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 92/106/EHS

Článok 10a – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 sa Komisii udeľuje na **dobu neurčitú** odo dňa [nadobudnutia účinnosti tejto (pozměňujúcej) smernice].

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 sa Komisii udeľuje na obdobie **piatich rokov** od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto (pozměňujúcej) smernice]. **Komisia vypracuje správu o delegovaní právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predĺži o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada najneskôr tri mesiace pred uplynutím každého obdobia nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku.**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Návrh Komisie

V smernici 92/106/EHS (smernica o kombinovanej doprave) sa stanovujú spoločné pravidlá pre určité druhy kombinovanej dopravy tovaru. Jej cieľom je znížiť objem nákladnej cestnej dopravy prepojením železničnej, vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy. Smernica o kombinovanej doprave je jediným právnym nástrojom na úrovni Únie, ktorý môže priamo stimulovať prechod z nákladnej cestnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami. Intermodálna doprava vo veľkej miere využíva druhy dopravy – napríklad železničnú, vnútrozemskú vodnú a námornú dopravu – ktoré spôsobujú menej negatívnych externalít (emisie, hluk a nehody).

Revízia súčasných pravidiel nadväzuje na kontrolu vhodnosti platných právnych predpisov, ktorú vykonala Komisia, a to vrátane konzultácií s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami. Táto kontrola ukázala, že hoci má smernica o kombinovanej doprave nevelký vplyv, ide o jeden z nástrojov, ktorými sa využívanie nákladnej intermodálnej dopravy posilňuje. Jej účinnosť a efektívnosť možno zvýšiť riešením zistených nedostatkov. V súčasnosti medzi hlavné problémy patria: 1) menej výhodné podmienky v porovnaní s cestnou dopravou a 2) nedostatočná kapacita a hustota intermodálnej infraštruktúry. Revidovaná smernica najmä:

- objasní a rozšíri vymedzenie pojmu kombinovaná doprava,
- zlepši monitorovanie podmienok oprávnenosti a presadzovania,
- zlepši podmienky nahlasovania a monitorovania smernice a
- zvýši účinnosť stimulov.

Komisia navrhuje rozšíriť jej pôsobnosť na vnútroštátnu dopravu. Žiaden úsek kombinovanej dopravy nesmie byť dlhší ako 150 km vzdušnou čiarou, ani dlhší ako 20 % celej trasy kombinovanej dopravy vzdušnou čiarou, ak dosahuje viac ako 150 km. Členské štáty môžu v určitých prípadoch povoliť výnimky. Výnimky z kabotáže sa budú vzťahovať len na vozidlá zabezpečujúce prepravu na úsekoch vykonávaných cestnou dopravou, ktoré sú súčasťou medzinárodnej kombinovanej dopravy.

Na vymedzenie kombinovanej dopravy sa musia predložiť jednoznačné dôkazy. Komisia navrhuje zoznam dokumentov, ktoré by mal dopravca poskytovať pri cestných kontrolách. Takéto dôkazy sa môžu predkladať alebo zasielať elektronicky.

Podľa návrhu Komisie členské štáty predložia Komisii správu, v ktorej uvedú informácie o kombinovanej doprave na ich území. Komisia vypracuje a predloží správu, v ktorej posúdi hospodársky vývoj, účinky vykonávania smernice, účinnosť a efektívnosť podporných opatrení prijatých členskými štátmi a prípadné ďalšie opatrenia vrátane revízie vymedzenia kombinovanej dopravy.

Čo sa týka zvýšenia účinnosti stimulov, členské štáty prijímú potrebné opatrenia na podporu investícií do intermodálnych terminálov a zabezpečia, aby sa žiadne miesto v Únii nenachádzalo vo vzdialenosti viac ako 150 km od takýchto terminálov.

Napokon členské štáty určia jeden alebo viacero príslušných orgánov, ktoré zabezpečia vykonávanie tejto smernice.

Stanovisko spravodajkyne

Spravodajkyňa zdôrazňuje význam uprednostňovania kombinovanej dopravy v prípade dodávok tovaru.

Kombinovaná doprava môže byť významným spôsobom znižovania vplyvu dopravy na zdravie a životné prostredie, keďže podporuje prechod na menej znečisťujúce formy a pomáha dosahovať ciele v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov.

Preto je kombinovaná doprava príležitosťou zmodernizovať odvetvie dopravy a skvalitniť logistiku nákladnej dopravy, pričom sa odľahčí premávka a zlepši riadenie intermodálnych terminálov. Potrebné sú opatrenia z hľadiska investícií do infraštruktúry a hospodárskych stimulov.

Spravodajkyňa celkovo podporuje návrh Komisie a berie na vedomie zistenia vyplývajúce z predchádzajúceho hodnotenia REFIT, domnieva sa však, že je viacero oblastí, v ktorých treba návrh sprísniť, a preto pozmeniť. Ďalšie práce technického charakteru na objasnenie vymedzenia pojmu kombinovaná doprava by tiež mali uľahčiť vykonávanie aktualizovaných pravidiel v členských štátoch.

Rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

Spravodajkyňa navrhuje, aby sa lepšie vymedzili vozidlá, ktoré patria do pôsobnosti tejto smernice, a aby sa odlíšili vozidlá/nákladové jednotky v sprievode alebo bez sprievodu vodiča.

Na predchádzanie diskriminácii medzi prevádzkovateľmi a problémom v oblasti hospodárskej súťaže medzi členskými štátmi by členské štáty mali vo všeobecnosti mať povinnosť umožniť prekročenie obmedzenej maximálnej dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou len na základe veľmi jednoznačných podmienok a kritérií platných v celej Únii.

Treba jednoznačnejšie vymedziť kombinovanú dopravu uskutočňovanú v spolupráci s tretími krajinami, najmä na účely výpočtu obmedzenej dĺžky jednotlivých úsekov vykonaných cestnou dopravou. Spravodajkyňa objasňuje, že na účely tejto smernice by sa úseky mimo územia Únie nemali zohľadňovať.

Dôkazy a digitálne prostriedky

Spravodajkyňa víta podrobný zoznam informácií, ktoré majú dopravcovia poskytnúť pri cestných kontrolách, a uvádza určité spresnenia.

Napriek tomu je však potrebné umožniť pri kontrolách ex post určitú flexibilitu v prípade niektorých dôkazov týkajúcich sa počiatočného úseku vykonaného cestnou dopravou a úseku vykonaného inou ako cestnou dopravou.

Efektívnosť a konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy podstatne zvýši digitalizácia. Spravodajkyňa navrhuje rad opatrení s cieľom postupne ukončiť používanie papierových dokumentov a podporiť prevádzkovateľov a členské štáty pri urýchlíovaní tejto zmeny. V porovnaní s inými možnosťami pomôže výhody kombinovanej dopravy posilniť znižovanie nákladov, menšia administratívna záťaž a vyššia efektívnosť.

Kabotáž a vysielanie vodičov

Spravodajkyňa sa domnieva, že výnimka z pravidiel kabotáže pre medzinárodné úseky vykonávané cestnou dopravou pomôže posilniť odvetvie kombinovanej dopravy, chce sa však uistiť, že platné právne predpisy sa budú náležite uplatňovať s cieľom predchádzať

nezákonnej kabotáži.

Výnimka z kabotáže, ako sa vymedzuje v článku 4, sa vzťahuje na cezhraničnú dopravu, ale nebude sa vzťahovať na úseky vykonané cestnou dopravou, ktoré sú súčasťou vnútroštátnej kombinovanej dopravy. Prvé prepravné činnosti priamo konkurujú cezhraničnej nákladnej doprave vykonávanej iba po ceste.

Na zabezpečenie sociálnej ochrany vodičov, ktorí vykonávajú činnosť v inom členskom štáte, by sa mali ustanovenia o vysielaní vodičov uvedené v smerniciach 96/71 a 2014/67 vzťahovať na úseky vykonané cestnou dopravou vo všetkých typoch dopravy.

Okrem toho spravodajkyňa navrhuje objasnenie, pokiaľ ide o uplatňovanie výnimiek z kabotáže a vysielanie vodičov.

Nahlasovanie členských štátov a posudzovanie Komisie

Spravodajkyňa víta systém nahlasovania, ktorý navrhla Komisia, a domnieva sa, že zber presnejších údajov pomôže posudzovať účinky vykonávania smernice na rozvoj kombinovanej dopravy.

Navrhuje výslovný odkaz na vnútroštátne ciele, aby sa zabezpečila väčšia transparentnosť, účinnosť a súlad s cieľmi smernice. Ciele sa budú týkať najmä rozvoja kombinovanej dopravy, vplyvu na zdravie a životné prostredie, zníženia dopravného preťaženia ciest a zvýšenia bezpečnosti dopravy.

Treba zaručiť transparentnosť a uverejňovať porovnateľné údaje na úrovni Únie. Komisia by mala zvážiť skvalitnenie zberu údajov a ich uverejňovania zmenou nariadenia o Eurostate.

Daňové stimuly

Spravodajkyňa sa domnieva, že členské štáty by mali prijať ďalšie daňové opatrenia s cieľom vytvoriť hospodársku výhodu pre kombinovanú dopravu v porovnaní s inými druhmi dopravy. Mohlo by sa zaviesť prípadné oslobodenie od poplatkov za využívanie infraštruktúry (pre úseky vykonávané železničnou, ako aj cestnou dopravou), od poplatkov na pokrytie externých nákladov a poplatkov za dopravné preťaženie, a to najmä v prípade vozidiel na alternatívne palivá.

Opatrenia na podporu investícií do infraštruktúry a prepravy

Spravodajkyňa víta návrh Komisie, ktorým sa má zabezpečiť vyvážené a dostatočné geografické rozloženie vhodných zariadení v Únii, najmä v rámci základnej a súhrnnej siete TEN-T. Členské štáty náležite zohľadnia potrebu znížiť dopravné preťaženie, skvalitniť cezhraničné spojenia, zlepšiť prístupnosť a prepojitelnosť a urýchliť prechod na digitalizáciu.

Treba rozlišovať medzi budovaním nových terminálov kombinovanej dopravy a rozširovaním už existujúcich terminálov, keďže potreby líšia sa v závislosti od geografických oblastí. V oblastiach, kde je potrebná ďalšia kapacita terminálov, by sa malo zvážiť rozšírenie existujúcich intermodálnych terminálov a v prípade potreby výstavba nových.

V prípade štátnej pomoci na výstavbu nových terminálov by členské štáty mali overiť, či to nebude mať vplyv na už existujúce terminály, v prípade potreby aj testovaním hospodárskej rovnováhy.

17.5.2018

STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Michel Dantin

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Únia si vo svojej bielej knihe z roku 2011 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje stanovila za cieľ presunúť časť nákladnej cestnej dopravy napríklad na železniciu alebo vodné cesty, a to 30 % do roku 2030 a viac než 50 % do roku 2050.

Smernica 1992/106/EHS je jediným európskym právnym nástrojom, ktorý upravuje prechod na iné druhy dopravy, a aj viac ako 25 rokov po nadobudnutí účinnosti je stále plne relevantný. Znečistenie ovzdušia každoročne zapríčiňuje v Únii 400 000 predčasných úmrtí, nehody na cestách spôsobujú smrť 26 000 osôb a náklady spojené s dopravným preťažením predstavujú sa odhadujú vo výške 1,1 % európskeho HDP. Pri riešení neblahých vplyvov dopravy je čiastočnou odpoveďou kombinovaná doprava.

Vzhľadom na zmeny v odvetví dopravy, šírenie nových technológií, nedostatočnú jasnosť a zastaranosť niektorých ustanovení smernice, ako aj na nedostatky týkajúce sa jej vykonávania v členských štátoch je však potrebná revízia tejto smernice, a tak naplno využiť potenciál kombinovanej dopravy v Európe.

Spravodajca vo všeobecnosti víta návrh Komisie, ktorý reaguje na mnohé súčasné nedostatky, a zároveň objasňuje text a odstraňuje niektoré prekážky brániace prechodu na iné druhy dopravy. Predovšetkým podporuje revíziu vymedzenia pojmu kombinovanej dopravy, rozšírenie pôsobnosti na vnútroštátnu dopravu, používanie elektronických dokumentov, rozšírenie podporných opatrení, posilnenie spolupráce medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o investície do infraštruktúry, ako aj výmenu informácií o činnostiach v oblasti prechodu na iné druhy dopravy.

Spravodajca navrhuje posilniť text vo viacerých dôležitých aspektoch.

Právne objasnenia

Spravodajca navrhuje viaceré objasnenia s cieľom predchádzať rozdielnemu výkladu. Objasnenia sa týkajú najmä pravidiel kabotáže vo vnútroštátnej kombinovanej doprave a kritérií pre výnimku z pravidla o 150 km.

Racionalizácia investícií do infraštruktúry

Spravodajca zastáva názor, že investície do infraštruktúry kombinovanej dopravy by sa mali prioritne zamerať na intermodálne terminály, a to s dôrazom na rozšírenie súčasnej infraštruktúry a zvyšovanie jej efektívnosti. Pokiaľ ide o zakladanie nových terminálov, spravodajca je presvedčený, že im má predchádzať posúdenie vplyvov s cieľom zabezpečiť hospodársku a environmentálnu relevantnosť investícií s ohľadom na miestne zemepisné a prírodné obmedzenia.

Zlepšenie logistiky

Náklady spojené s prekládkou a čas na ňu potrebný sú kľúčovými faktormi nedostatočnej konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s unimodálnou dopravou. Spravodajca sa domnieva, že kombinovaná doprava by sa mohla zatriktívniť využívaním digitálnych riešení, informačných a komunikačných technológií, systémov prepojených s dopravou alebo kvalitnejšej odbornej prípravy pracovných síl.

Podpora čistých energií a technológií

Napriek tomu, že jedným z hlavných cieľov smernice je znížiť znečisťovania ovzdušia, súčasné znenie neobsahuje žiadne ustanovenie na podporu využívania energetickej účinnosti vozidiel a infraštruktúry, energie z obnoviteľných zdrojov či inovačných technológií a digitálnych riešení. Spravodajca v tomto zmysle formuluje niekoľko návrhov a spresňuje pôsobnosť možných podporných opatrení.

Posilnenie podporných opatrení pre prevádzkovateľov

Spravodajca vyjadruje želanie, aby bol každý členský štát do 31. decembra 2021 povinný prijať aspoň jedno ďalšie podporné opatrenie na zníženie vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie a verejné zdravie.

Navrhuje aj presnejšie zacielenie podporných opatrení. Členské štáty by mali uprednostniť investície do intermodálnych terminálov na zredukovanie úzkych miest a oblastí dopravného preťaženia, najmä v blízkosti mestských a predmestských oblastí, na ľahšie prekonávanie prírodných prekážok, ako sú horské oblasti, na zlepšenie cezhraničných prepojení, na zníženie emisií škodlivých častíc do ovzdušia a na zlepšenie prístupu do priemyselných oblastí, ktoré takúto infraštruktúru nemajú.

Štatistické údaje a európsky cieľ prechodu na iné druhy dopravy

Únia si stanovila za cieľ presunúť 30 % nákladov prepravovaných po ceste do roku 2030 a 50 % do roku 2050 na iné druhy dopravy. Sledovanie vývoja podielu kombinovanej dopravy v členských štátoch a na úrovni Únie je však naďalej neúplné, a to najmä pre nedostatok

dostupných štatistických údajov. Spravodajca sa snaží posilniť nahlasovacie povinnosti členských štátov a vyzýva Komisiu, aby sledovala dosahovanie európskych cieľov v oblasti kombinovanej dopravy.

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice

Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

(1) Negatívny vplyv dopravy na znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, nehody, hluk a dopravné preťaženie naďalej zostávajú problémom pre hospodárstvo, zdravie a životné podmienky európskych občanov. Napriek tomu, že cestná doprava je hlavným faktorom, ktorý prispieva k uvedeným negatívnym účinkom, podľa odhadov vzrastie nákladná cestná doprava do roku 2050 o 60 %.

Pozmeňujúci návrh

(1) Negatívny vplyv dopravy na znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, nehody, hluk a dopravné preťaženie aj naďalej predstavujú pre hospodárstvo, zdravie a blahobyt európskych občanov problém. ***V súčasnosti je doprava zodpovedná za približne 23,2 % všetkých emisií skleníkových plynov v Únii a v roku 2014 bola cestná doprava zodpovedná za 72,8 % emisií skleníkových plynov z odvetvia dopravy v Únii. Znečistenie ovzdušia spôsobuje v Únii každoročne 400 000 predčasných úmrtí, nehody na cestách spôsobujú smrť 26 000 osôb a náklady spojené s dopravným preťažením sa odhadujú vo výške 1,1 % HDP Únie.*** Napriek tomu, že cestná doprava je hlavným faktorom, ktorý prispieva k uvedeným negatívnym účinkom, do roku 2050 by mala nákladná cestná doprava vzrásť o 60 %.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh smernice

Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2) Znižovanie negatívneho vplyvu dopravných činností zostáva jedným z hlavných cieľov politiky Únie v oblasti dopravy. Smernica Rady 92/106/EHS²¹, v ktorej sa stanovujú opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, je jediným legislatívnym aktom Únie, ktorý priamo stimuluje na prechod z nákladnej cestnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako napr. vnútrozemské vodná, námorná a železničná doprava.

²¹ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) Cieľ presunúť 30 % objemu nákladnej cestnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosť väčšiu ako 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, do roku 2030, a viac ako 50 % do roku 2050, aby sa dosiahla optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov, a to aj intenzívnejším využívaním energeticky účinnejších druhov dopravy, sa dosahuje pomalšie, než sa očakávalo, a podľa súčasných prognóz ho ani nebude možné dosiahnuť.

(2) Znižovanie negatívneho vplyvu dopravných činností zostáva jedným z hlavných cieľov politiky Únie v oblasti dopravy. Smernica Rady 92/106/EHS²¹, v ktorej sa stanovujú opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, je jediným legislatívnym aktom Únie, ktorý priamo stimuluje na prechod z nákladnej cestnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami, ako napr. vnútrozemské vodná, námorná a železničná doprava. ***V záujme ďalšieho znižovania negatívnych externalít nákladnej cestnej dopravy by sa mal podnecovať výskum odporúčaných postupov a ich výmena medzi členskými štátmi v oblasti lepšieho riešenia trás, optimalizácie siete, zvyšovania efektívnosti nakládky a možnosti spoplatnenia externých nákladov.***

²¹ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

Pozmeňujúci návrh

(3) Cieľ presunúť 30 % objemu nákladnej cestnej dopravy uskutočňovanej na vzdialenosť väčšiu ako 300 km na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, do roku 2030, a viac ako 50 % do roku 2050, aby sa dosiahla optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov, a to aj intenzívnejším využívaním energeticky účinnejších druhov dopravy, sa dosahuje pomalšie, než sa očakávalo, a podľa súčasných prognóz ho ani nebude možné dosiahnuť. ***Pokiaľ ide o ešte nevyužitý potenciál kombinovanej dopravy, dôsledky***

zdokonalenia tejto smernice sú významné z hľadiska prínosu tohto odvetvia k dosahovaniu cieľov Parížskej dohody o zmene klímy.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice Odôvodnenie 4a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4a) Táto smernica by mala pripraviť pôdu pre účinné intermodálne a multimodálne služby nákladnej dopravy zabezpečením rovnakých podmienok pre rôzne druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5) Smernica 92/106/EHS by sa mala zjednodušiť a jej vykonávanie by sa malo zlepšiť prehodnotením hospodárskych stimulov pre kombinovanú dopravu s cieľom podporiť presun tovaru z cestnej dopravy na iné druhy dopravy, ktoré sú ekologickejšie, bezpečnejšie, energeticky účinnejšie a ktoré spôsobujú menej dopravného preťaženia.

5) Smernica 92/106/EHS by sa mala zjednodušiť a jej vykonávanie by sa malo zlepšiť prehodnotením **a posilnením** hospodárskych stimulov pre kombinovanú dopravu s cieľom podporiť presun tovaru z cestnej dopravy na **menej znečisťujúce** druhy dopravy, ktoré sú ekologickejšie, bezpečnejšie, energeticky účinnejšie a ktoré spôsobujú menej dopravného preťaženia. **V tejto súvislosti by sa mal podporovať výskum a výmena odporúčaných postupov v oblasti prechodu z cestnej dopravy na železničnú.**

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6) Objem vnútroštátnej intermodálnej

(6) Objem vnútroštátnej intermodálnej

prepravy predstavuje 19,3 % z celkovej kombinovanej dopravy v Únii. Takáto preprava v súčasnosti nemá prospech z podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS v dôsledku obmedzenej pôsobnosti vymedzenia kombinovanej dopravy. Negatívny účinok vnútroštátnej cestnej dopravy, a najmä emisií skleníkových plynov a dopravného preťaženia, siaha však aj za štátne hranice. Preto treba rozšíriť pôsobnosť smernice 92/106/EHS na vnútroštátnu (v rámci členského štátu) kombinovanú dopravu s cieľom podporiť ďalší rozvoj kombinovanej dopravy v Únii, a teda zvýšiť modálny presun z cesty na železnicu, vnútrozemské vodné cesty a príbrežnú námornú dopravu.

prepravy predstavuje 19,3 % z celkovej kombinovanej dopravy v Únii. Takáto preprava v súčasnosti nemá prospech z podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS v dôsledku obmedzenej pôsobnosti vymedzenia kombinovanej dopravy. Negatívny účinok vnútroštátnej cestnej dopravy, a najmä emisií skleníkových plynov a dopravného preťaženia, siaha však aj za štátne hranice. Preto treba rozšíriť pôsobnosť smernice 92/106/EHS na vnútroštátnu (v rámci členského štátu) kombinovanú dopravu s cieľom podporiť ďalší rozvoj kombinovanej dopravy v Únii, a teda zvýšiť modálny presun z cesty na železnicu, vnútrozemské vodné cesty a príbrežnú námornú dopravu. **Výnimka z pravidiel kabotáže je však nad'alej obmedzená len na medzinárodnú kombinovanú dopravu medzi členskými štátmi. Členské štáty budú musieť vykonávať účinné kontroly s cieľom zabezpečiť dodržiavanie uvedených pravidiel a presadzovať harmonizáciu pracovných a sociálnych podmienok medzi jednotlivými druhmi dopravy a jednotlivými členskými štátmi.**

Odôvodnenie

Článok 4 smernice 92/106/EHS, ktorý sa týka výnimky z pravidiel kabotáže, sa v návrhu Komisie nezmenil. Keďže pôsobnosť smernice sa rozširuje tak, aby zahŕňala vnútroštátnu kombinovanú dopravu, malo by sa jednoznačne objasniť, že výnimka sa na vnútroštátnu dopravu nevzťahuje.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

8) Súčasné vymedzenie pojmu kombinovaná doprava zahŕňa rôzne obmedzenia dĺžky úsekov kombinovanej dopravy realizovaných cestnou dopravou v závislosti od druhu dopravy vykonávanej

Pozmeňujúci návrh

8) Súčasné vymedzenie pojmu kombinovaná doprava zahŕňa rôzne obmedzenia dĺžky úsekov kombinovanej dopravy realizovaných cestnou dopravou v závislosti od druhu dopravy vykonávanej

na danom úseku inou ako cestnou dopravou; v prípade železničnej dopravy však obmedzenie dĺžky úseku stanovené nie je a namiesto neho sa na zabezpečenie určitej flexibility pri zohľadňovaní osobitných situácií používa pojem „najbližší vhodný terminál“. Uvedené vymedzenie pojmu spôsobilo mnohé ťažkosti pri vykonávaní vzhľadom na rôzne výklady a osobitné ťažkosti pri určovaní podmienok vykonávania. Bolo by vhodné odstrániť uvedené nejasnosti a zároveň zabezpečiť zachovanie určitej miery flexibility.

na danom úseku inou ako cestnou dopravou; v prípade železničnej dopravy však obmedzenie dĺžky úseku stanovené nie je a namiesto neho sa na zabezpečenie určitej flexibility pri zohľadňovaní osobitných situácií používa pojem „najbližší vhodný terminál“. Uvedené vymedzenie pojmu spôsobilo mnohé ťažkosti pri vykonávaní vzhľadom na rôzne výklady a osobitné ťažkosti pri určovaní podmienok vykonávania. Bolo by vhodné odstrániť uvedené nejasnosti a zároveň zabezpečiť zachovanie určitej miery flexibility. ***S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky uplatňovania pravidiel medzi členskými štátmi by Komisia mala stanoviť kritériá pre využívanie ustanovenia o flexibilitate. Predovšetkým treba zohľadniť dostupnosť a efektívnosť infraštruktúry kombinovanej dopravy.***

Odôvodnenie

Táto flexibilita je nevyhnutná, ak nemajú byť možnosti kombinovanej dopravy obmedzené. Kritériá upravujúce pôsobnosť celoeurópskej výnimky musia byť vymedzené, avšak tak, aby sa zamedzilo rozdielom vo výklade jednotlivých členských štátov a aby sa zaručilo rovnaké zaobchádzanie so všetkými subjektmi na vnútornom trhu.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice

Odôvodnenie 11a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11a) S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť a atraktívnosť kombinovanej dopravy pre prevádzkovateľov, najmä pre veľmi malé podniky a malé a stredné podniky (MSP), treba čo najviac znížiť potenciálnu administratívnu záťaž spojenú s vykonávaním kombinovanej dopravy v porovnaní s unimodálnou dopravou.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

12) Pôsobnosť súčasných hospodárskych podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS je veľmi obmedzená a pozostáva z daňových opatrení (konkrétne z vrátenia alebo zníženia daní), ktoré sa vzťahujú len na kombinovanú železničnú/cestnú dopravu. Takéto opatrenia by sa mali rozšíriť aj o kombinovanú dopravu vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy. Treba podporiť aj iné relevantné typy opatrení, ako napríklad opatrenia na podporu investícií do infraštruktúry alebo rôzne hospodárske podporné opatrenia.

Pozmeňujúci návrh

12) Pôsobnosť súčasných hospodárskych podporných opatrení stanovených v smernici 92/106/EHS je veľmi obmedzená a pozostáva z daňových opatrení (konkrétne z vrátenia alebo zníženia daní), ktoré sa vzťahujú len na kombinovanú železničnú/cestnú dopravu. Takéto opatrenia by sa mali rozšíriť aj o kombinovanú dopravu vrátane vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy. Treba podporiť aj iné relevantné typy opatrení, ako napríklad opatrenia na podporu investícií do infraštruktúry **a digitálnych technológií** alebo rôzne hospodárske podporné opatrenia.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

13) Najvýznamnejšie úzke miesto v infraštruktúre, ktoré brzdí presun z nákladnej cestnej dopravy na iné druhy dopravy, sa nachádza na úrovni intermodálneho terminálu. Súčasná rozloženie a počet intermodálnych terminálov v Únii, minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnnej siete TEN-T, je nedostatočné. Kapacita súčasných intermodálnych terminálov zároveň dosahuje svoj limit **a bude sa musieť zvýšiť, aby** zvládla celkový nárast objemu nákladnej dopravy. Investovaním do kapacity intermodálnych terminálov sa môžu znížiť celkové náklady na prekládku, čo by sa mohlo odraziť na miere presunu na iné druhy dopravy, ako sa to ukázalo v niektorých členských štátoch. **Členské**

Pozmeňujúci návrh

13) Najvýznamnejšie úzke miesto v infraštruktúre, ktoré brzdí presun z nákladnej cestnej dopravy na iné druhy dopravy, sa nachádza na úrovni intermodálneho terminálu. Súčasná rozloženie a počet intermodálnych terminálov v Únii, minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnnej siete TEN-T, sú **v niektorých prípadoch** nedostatočné. Zároveň kapacita súčasných intermodálnych terminálov dosahuje svoj limit, **zatiaľ čo skutočná kapacita iných terminálov, ktorá by umožnila zvládnuť celkový nárast objemu nákladnej dopravy, sa nevyužíva.** Investíciami do kapacity intermodálnych terminálov, **optimalizáciou siete a rozvojom nových intermodálnych techník** sa môžu znížiť celkové náklady na

štáty by preto mali v koordinácii so susednými členskými štátmi a s Komisiou zabezpečiť, aby sa postavilo alebo dopravcom sprístupnilo viac terminálov kombinovanej dopravy a zväčšila sa ich kapacita. To by podnietilo využívanie alternatívnych druhov nákladnej dopravy a zvýšila by sa miera presunu na iné druhy dopravy, čím by sa kombinovaná doprava stala konkurencieschopnejšou než samotná cestná doprava. Zvýšené plošné pokrytie a kapacita intermodálnych terminálov by sa mali realizovať minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnnej siete TEN-T. Každé miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 km od vhodného intermodálneho terminálu kombinovanej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice

Odôvodnenie 13a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

13a) Členské štáty by preto mali v koordinácii so susednými členskými štátmi a s Komisiou zabezpečiť, aby sa dopravcom sprístupnila sieť účinných, modernizovaných a plne využívaných terminálov na uspokojenie súčasného a budúceho dopytu po dopravnej infraštruktúre. To by podnietilo využívanie alternatívnych druhov nákladnej dopravy a zvýšila by sa miera presunu na iné druhy dopravy, čím by sa kombinovaná doprava stala konkurencieschopnejšou než samotná cestná doprava. Plošné pokrytie a zvýšená kapacita intermodálnych terminálov by sa mali realizovať minimálne v rámci súčasnej základnej a súhrnnej siete TEN-T. Každé miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 km vzdušnou čiarou od vhodného intermodálneho terminálu kombinovanej dopravy, pričom treba zohľadniť aj

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Členské štáty by mali popri súčasných hospodárskych podporných opatreniach zaviesť ďalšie, ktoré by boli zamerané na rôzne úseky kombinovanej dopravy, s cieľom znížiť objem nákladnej cestnej dopravy a nabádať k využívaniu iných druhov dopravy, napr. železničnej, vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, a tým znižovať znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie. Takéto opatrenia môžu zahŕňať zníženie niektorých daní alebo poplatkov za dopravu, podporu na intermodálne nákladové jednotky skutočne prepravované kombinovanou dopravou, alebo čiastočnú úhradu nákladov na prekládky.

Pozmeňujúci návrh

(14) Členské štáty by mali popri súčasných hospodárskych podporných opatreniach zaviesť ďalšie, ktoré by boli zamerané na rôzne úseky kombinovanej dopravy, s cieľom znížiť objem nákladnej cestnej dopravy a nabádať k využívaniu iných druhov dopravy, napr. železničnej, vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, **alebo znižovať bilanciou uhlíka v nákladnej cestnej doprave**, a tým znižovať znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie. Takéto opatrenia by sa v záujme zmiernenia úzkych miest a dopravného preťaženia mali uplatňovať najmä v citlivých oblastiach, ako sú napr. horské regióny, veľké mestské priemyselné uzly, cezhraničné prepojenia, priemyselné oblasti, ktorým takáto infraštruktúra chýba, a intermodálne terminály. Môžu zahŕňať zníženie niektorých daní alebo poplatkov za dopravu, podporu na intermodálne nákladové jednotky skutočne prepravované kombinovanou dopravou, alebo čiastočnú náhradu nákladov na prekládky, **čo prispeje k znižovaniu sociálnych a hospodárskych nákladov na dopravu, zdravotných rizík znečistenia a hluku a zároveň poslúži záujmom občanov, podnikov a životného prostredia.**

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice Odôvodnenie 14a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14a) Členské štáty by mali zaviesť ďalšie

opatrenia na posilnenie environmentálnej výkonnosti, efektívnosti a udržateľnosti kombinovanej dopravy stimulovaním druhov dopravy s nulovými alebo nízkymi emisiami a používaním alternatívnych palív, podporou snáh v oblasti energetickej efektívnosti a využívania energie z obnoviteľných zdrojov v celom reťazci kombinovanej dopravy a znižovaním rôznych druhov škodlivých vplyvov súvisiacich s dopravou vrátane hluku, a to najmä v odvetví železničnej dopravy a v blízkosti mestských oblastí.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh smernice
Odôvodnenie 14b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14b) Členské štáty by pri plnení cieľov tejto smernice mali byť nad'alej podporované z rôznych fondov a programov Únie na financovanie výskumu.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh smernice
Odôvodnenie 14c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14c) Investície do logistiky sú d'alším dôležitým nástrojom zvyšovania konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy. Systematickejšie využívanie digitálnych riešení vrátane informačných a komunikačných technológií alebo inteligentných prepojených systémov by uľahčilo výmenu údajov, napomohlo zvyšovať účelnosť a znižovať náklady na prekládku, ako aj skrátiť jej trvanie.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh smernice

Odôvodnenie 14d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

14d) Investície do odbornej prípravy pracovníkov logistického reťazca, najmä intermodálnych terminálov, tiež umožnia posilňovať konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

15) Podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu **by sa mali vykonávať v súlade s pravidlami štátnej pomoci podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).**

(15) **Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci uvedené v Zmluve o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), mal by platiť určitý stupeň flexibility, pokiaľ ide o podporné opatrenia pre kombinovanú dopravu s cieľom podporiť využívanie štátnej pomoci.**

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

16) **Podporné opatrenia** by sa mali podľa potreby koordinovať medzi členskými štátmi a Komisiou.

(16) **S cieľom zabrániť novej duplicite investícií medzi členskými štátmi v tesnej blízkosti by sa podporné opatrenia mali podľa potreby koordinovať medzi členskými štátmi a Komisiou formou úzkej spolupráce príslušných orgánov členských štátov.**

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

17) Členské štáty by mali podporné

17) Členské štáty by mali podporné

opatrenia pravidelne preskúmať, aby zabezpečili ich účinnosť a efektívnosť.

opatrenia pravidelne preskúmať, aby zabezpečili ich účinnosť a efektívnosť, **a v prípade potreby by mali prijať nápravné opatrenia. Komisia by mala na základe informácií od členských štátov predložiť analýzu jednotlivých opatrení prijatých v členských štátoch, a to aj ich účinnosti, a podporovať výmenu osvedčených postupov.**

Odôvodnenie

Šírenie osvedčených postupov, t. j. podporných opatrení zavedených členskými štátmi, ktoré sú obzvlášť účinné – by sa malo zintenzívniť s cieľom poskytnúť členským štátom informácie, ktoré môžu využiť pri výbere investícií a podporných opatrení v oblasti kombinovanej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice

Odôvodnenie 18a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

18a) Nedostatok porovnateľných a spoľahlivých štatistických údajov je v súčasnosti prekážkou hodnotenia kombinovanej dopravy v Únii a prijatia opatrení na odblokovanie jej potenciálu.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh smernice

Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

19) S cieľom držať krok s vývojom dopravy v Únii, a najmä trhu kombinovanej dopravy, by členské štáty mali zhromažďovať príslušné údaje a informácie a pravidelne ich oznamovať Komisii, ktorá by mala každé štyri roky Európskemu parlamentu a Rade predkladať správu o uplatňovaní tejto smernice.

19) S cieľom držať krok s vývojom dopravy v Únii, a najmä trhu kombinovanej dopravy, by členské štáty mali zhromažďovať príslušné údaje a informácie a pravidelne ich oznamovať Komisii, ktorá by každé štyri roky mala predložiť Európskemu parlamentu, Rade **a príslušným orgánom členských štátov** správu o uplatňovaní tejto smernice.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh smernice

Odôvodnenie 19a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

19a) Komisia by mala byť zodpovedná za riadne uplatňovanie tejto smernice a dosiahnutie cieľa rozvoja kombinovanej dopravy v celej EÚ v horizonte rokov 2030 a 2050. Za týmto účelom by mala pravidelne hodnotiť pokrok vo zvyšovaní podielu kombinovanej dopravy v každom členskom štáte, a to na základe informácií od členských štátov, a v prípade potreby by mala predložiť návrh na zmenu tejto smernice na dosiahnutie uvedeného cieľa v celej Únii.

Odôvodnenie

Komisia by mala zohrávať významnejšiu úlohu pri monitorovaní európskych cieľov v oblasti kombinovanej dopravy a v prípade potreby prijímať nápravné opatrenia.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice

Odôvodnenie 20

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

20) Transparentnosť je dôležitá pre všetky zainteresované strany, ktoré sa podieľajú na kombinovanej doprave, najmä tie, ktorých sa týka táto smernica. Na podporu takejto transparentnosti a posilňovanie ďalšej spolupráce by sa v každom členskom štáte by sa mali určiť **príslušné** orgány.

20) Transparentnosť je dôležitá pre všetky zainteresované strany, ktoré sa podieľajú na kombinovanej doprave, najmä tie, ktorých sa týka táto smernica. Na podporu takejto transparentnosti a posilňovanie ďalšej spolupráce by sa v každom členskom štáte by sa mal určiť príslušný **orgán**.

Odôvodnenie

S cieľom lepšie zviditeľniť kontaktné miesto, zabezpečiť jednotnosť pri vykonávaní smernice, ako aj znížiť administratívnu duplicitu a uľahčiť monitorovanie vykonávania je potrebné obmedzenie na jeden príslušný orgán na členský štát.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

22) Keďže ciele tejto smernice ďalej podporovať presun z cestnej dopravy na ekologickejšie druhy dopravy, a tým znižovať negatívne externality dopravného systému Únie, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z **najmä** dôvodu cezhraničnej povahy nákladnej kombinovanej dopravy a vzájomne prepojenej infraštruktúry, ako aj problémov, ktoré má táto smernica riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh smernice Článok 1 – odsek 1 – bod 2 Smernica 92/106/EHS Článok 1 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Obmedzenie dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou môže byť prekročené v prípade kombinovanej dopravy **cesta-železnica, ak to povolí členský štát alebo členské štáty, na území ktorých sa daný úsek vykonáva cestnou dopravou**, s cieľom dosiahnuť geograficky najbližší dopravný terminál s potrebnou intermodálnou prevádzkovou kapacitou na nakládku alebo vykládku z hľadiska vybavenosti na prekládku, kapacity terminálu a príslušných služieb nákladnej železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

(22) Keďže ciele tejto smernice ďalej podporovať presun z cestnej dopravy na druhy dopravy, ktoré sú ekologickejšie, a tým znižovať negatívne externality dopravného systému Únie, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale **najmä** z dôvodu cezhraničnej povahy nákladnej kombinovanej dopravy a vzájomne prepojenej infraštruktúry, ako aj problémov, ktoré má táto smernica riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedených cieľov.

Pozmeňujúci návrh

Obmedzenie dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou môže byť prekročené v prípade kombinovanej dopravy s cieľom dosiahnuť geograficky najbližší intermodálny terminál, **a to aj vtedy, ak sa nachádza v inom členskom štáte** s potrebnou intermodálnou prevádzkovou kapacitou na nakládku alebo vykládku z hľadiska vybavenosti na prekládku, kapacity terminálu, **pracovného času terminálu** a vhodných služieb nákladnej železničnej dopravy. **S cieľom zamedziť rozdielom vo výklade jednotlivých**

členských štátov Komisia prijme delegovaný akt v súlade s článkom 10 písm. a), ktorým sa doplní táto smernica a stanovia sa kritériá, podľa ktorých prevádzkovatelia kombinovanej dopravy môžu prekročiť obmedzenie dĺžky úseku vykonávaného cestnou dopravou v rámci kombinovanej dopravy. Členské štáty sú zodpovedné za dodržiavanie týchto pravidiel zo strany dopravcov a Komisii poskytnú potrebné informácie o povoleniach vrátane odôvodnenia udelených výnimiek a ich trvania.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 92/106/EHS

Článok 1 – odsek 4

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

4. Kombinovaná doprava sa považuje za vykonanú v Únii, pokiaľ doprava alebo jej časť vykonaná v Únii spĺňa požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3. **Kombinovaná doprava na účely tejto smernice sa môže začať alebo skončiť v tretej krajine alebo môže zahŕňať úsek v tretej krajine.**

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) počet a geografické rozloženie terminálov využívaných v kombinovanej doprave a ročný počet prekládok v uvedených termináloch;

Pozmeňujúci návrh

c) počet a geografické rozloženie terminálov využívaných pri kombinovanej doprave a ročný počet prekládok v uvedených termináloch **v porovnaní s ich využívanou kapacitou;**

Odôvodnenie

Potrebné sú informácie o efektívnom umiestnení a dostupnosti dotknutých terminálov, ako aj aktuálne posúdenie ich využívanej kapacity či potenciálneho zlepšenia.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 1 – písmeno ca (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) vývoj podielu kombinovanej dopravy a rôznych druhov dopravy na území;

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Na základe analýzy správ jednotlivých štátov vypracuje Komisia prvýkrát [xx/xx/xxxx – 9 mesiacov po uplynutí lehoty na predkladanie správ ČŠ] a potom každé dva roky a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o:

3. Na základe analýzy správ jednotlivých štátov uvádzajúcich aj **štatistické údaje vypracované na základe upozornení a spoločných metodík na úrovni Únie** vypracuje Komisia prvýkrát [xx/xx/xxxx – 9 mesiacov po uplynutí lehoty na predkladanie správ ČŠ] a potom každé dva roky a predloží Európskemu parlamentu, Rade **a príslušným orgánom členských štátov** správu o:

Odôvodnenie

Pozmeňujúci návrh akcentuje význam štatistických údajov, ktoré musia členské štáty poskytovať na základe spoločnej celoeurópskej metodiky.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) hospodárskom rozvoji kombinovanej dopravy, najmä pokiaľ ide o vývoj environmentálnej výkonnosti rôznych druhov dopravy;

Pozmeňujúci návrh

a) hospodárskom rozvoji kombinovanej dopravy **na úrovni členských štátov a Únie**, najmä pokiaľ ide o vývoj environmentálnej výkonnosti rôznych druhov dopravy;

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) účinnosti a efektívnosti podporných opatrení stanovených v článku 6;

Pozmeňujúci návrh

c) účinnosti a efektívnosti podporných opatrení stanovených v článku 6, **pričom spresní opatrenia považované za najúčinnnejšie vzhľadom na pôvodný účel tejto smernice a osvedčené postupy v členských štátoch;**

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 92/106/EHS

Článok 5 – odsek 3 – písmeno ca (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) **vývoji podielu kombinovanej dopravy v jednotlivých členských štátoch a na úrovni Únie v záujme dosiahnutia cieľov Únie v horizonte rokov 2030 a 2050;**

Odôvodnenie

Komisia by mala zohrávať významnejšiu úlohu pri monitorovaní európskych cieľov v oblasti kombinovanej dopravy a v prípade potreby prijímať nápravné opatrenia.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) **výstavbu a v prípade potreby rozšírenie *takýchto intermodálnych terminálov kombinovanej dopravy***;

Pozmeňujúci návrh

a) rozšírenie takýchto intermodálnych terminálov ***alebo v prípade potreby výstavbu nových terminálov kombinovanej dopravy. Takýmto investíciám predchádza posúdenie vplyvov s cieľom zabezpečiť dosiahnutie cieľov tejto smernice a zaistiť ich hospodársku a environmentálnu relevantnosť, pričom náležite zohľadní zemepisné a prírodné obmedzenia príslušného územia.*** Členské štáty uprednostnia investície do vývoja nových postupov prekládky a rozvoja intermodálnych terminálov na zredukovanie úzkych miest a oblastí dopravného preťaženia;

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) **zvýšenie prevádzkovej efektívnosti súčasných terminálov.**

Pozmeňujúci návrh

b) **zvýšenie prevádzkovej efektívnosti súčasných terminálov, ktoré umožnia vytvorenie siete terminálov v Únii na uspokojovanie dopytu po nákladnej doprave tým, že okrem iného podporia integráciu prepojených systémov a automatizáciu operácií, ako aj investície do digitálnej logistiky, informačných a komunikačných technológií a inteligentných dopravných systémov.**

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice

PE619.311v04-00

66/75

RR\1159661SK.docx

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Členské štáty koordinujú svoju činnosť so susednými členskými štátmi a s Komisiou a zabezpečia, aby sa **v Únii** pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostňovalo zabezpečenie **vyváženého a** dostatočného geografického rozloženia **vhodných zariadení**, najmä v základnej a súhrnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude od takéhoto terminálu nachádzať vo vzdialenosti väčšej ako 150 km.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty koordinujú svoju činnosť so susednými členskými štátmi, **najmä prostredníctvom úzkej spolupráce medzi príslušnými orgánmi**, a s Komisiou, a zabezpečia, aby sa **v celej Únii** pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostňovalo geograficky dostatočné rozloženie **intermodálnych terminálov**, najmä na základnej a súhrnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude od takéhoto terminálu nachádzať vo vzdialenosti viac ako 150 km **vzdušnou čiarou**. **Členské štáty sa môžu odchýliť od pravidla o 150 km, ak tieto zariadenia nie sú hospodársky relevantné, alebo z dôvodov súvisiacich so zemepisnými alebo prírodnými charakteristikami daného územia. Takúto výnimku náležite odôvodní príslušný orgán.**

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Členské štáty **môžu** prijať dodatočné **opatrenia** na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s rovnocennou alternatívnou cestnou dopravou.

Pozmeňujúci návrh

Do 31. decembra 2021 členské štáty **prijmú aspoň jedno** dodatočné **opatrenie hospodárskeho a legislatívneho charakteru hospodárskej a legislatívnej povahy** na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy v porovnaní s rovnocennou alternatívnou cestnou dopravou, **najmä s cieľom skrátiť čas prekládky a znížiť náklady na ňu, a to aj využívaním technológií.**

Odôvodnenie

Cieľom pozmeňujúceho návrhu je väčšie zapojenie členských štátov do určovania politik a opatrení na podporu, rozvoj a zvyšovanie účinnosti kombinovanej dopravy. Tieto politiky a opatrenia by mali byť hospodárskej aj legislatívnej povahy a mali by sa uplatňovať najmä prostredníctvom využívania technológií.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 5a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Do 31. decembra 2021 členské štáty prijímú aspoň jedno dodatočné opatrenie na zníženie vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie a verejné zdravie, napríklad podporou energetickej účinnosti vozidiel, používania alternatívnych a menej znečisťujúcich palív, používania obnoviteľných zdrojov energie, a to aj v termináloch, alebo efektívnejšieho využívania dopravných sietí prostredníctvom využívania informačných a komunikačných technológií.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Členské štáty **informujú Komisiu** o opatreniach **prijatých podľa tohto článku a o ich špecifikáciách.**

Pozmeňujúci návrh

6. Členské štáty **posúdia vplyv takýchto podporných opatrení a prehodnotia ich potrebu aspoň každé štyri roky a v prípade potreby tieto opatrenia prispôbia.**

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 7

Text predložený Komisiou

7. Členské štáty **posúdia vplyv takýchto podporných opatrení a prehodnotia ich potrebu aspoň každé štyri roky a v prípade potreby tieto opatrenia prispôbia.**

Pozmeňujúci návrh

7. **Za podmienok uvedených v článku 5 ods. 1 členské štáty podrobne informujú Komisiu o opatreniach prijatých podľa tohto článku, pričom špecifikujú ich vplyv a oznámia všetky prijaté alebo plánované nápravné opatrenia, ako aj ich presný harmonogram.**

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 92/106/EHS

Článok 6 – odsek 8

Text predložený Komisiou

8. Členské štáty zabezpečia, aby boli podporné opatrenia v oblasti kombinovanej dopravy zamerané na zníženie objemu nákladnej cestnej dopravy a aby podnecovali využívanie iných druhov

Pozmeňujúci návrh

8. Členské štáty zabezpečia, aby boli podporné opatrenia v oblasti kombinovanej dopravy zamerané na zníženie objemu nákladnej cestnej dopravy a aby podnecovali využívanie iných druhov

dopravy, ako je napríklad železničná, vnútrozemská vodná a námorná doprava, a tým znižovali znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie.

dopravy, ako je napríklad železničná, vnútrozemská vodná a námorná doprava **či vozidlá s nízkymi emisiami, alebo používanie alternatívnych palív s nižšími emisiami, napríklad biopalív, elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov, zemného plynu alebo vodíkových palivových článkov**, a tým znižovali znečisťovanie ovzdušia, emisie skleníkových plynov, počet dopravných nehôd, hluk a dopravné preťaženie.

Odôvodnenie

Keďže jedným z hlavných cieľov tejto smernice je znížiť emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, malo by sa najmä v cestnej doprave podporovať používanie vozidiel a palív s nižšími emisiami. Ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi emisiami uhlíka majú významný potenciál pre dekarbonizáciu dopravy.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 92/106/EHS

Článok 9a – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Členské štáty určia jeden **alebo niekoľko** príslušných orgánov, aby zabezpečovali vykonávanie tejto smernice a pôsobili ako hlavné kontaktné miesto jej vykonávania.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty určia jeden príslušný orgán, aby zabezpečoval vykonávanie tejto smernice a pôsobil ako hlavné kontaktné miesto jej vykonávania.

Odôvodnenie

S cieľom lepšie zviditeľniť kontaktné miesto, zabezpečiť jednotnosť pri vykonávaní smernice, ako aj znížiť administratívnu duplicitu a uľahčiť monitorovanie vykonávania je potrebné obmedzenie na jeden príslušný orgán na členský štát.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 92/106/EHS

Článok 9a – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Členské štáty upovedomia ostatné členské štáty a Komisiu o príslušných **orgánoch** uvedených v prvom pododseku upovedomia.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty upovedomia ostatné členské štáty a Komisii o príslušnom **orgáne** uvedenom v prvom pododseku.

Odôvodnenie

S cieľom lepšie zviditeľniť kontaktné miesto, zabezpečiť jednotnosť pri vykonávaní smernice, ako aj znížiť administratívnu duplicitu a uľahčiť monitorovanie vykonávania je potrebné obmedzenie na jeden príslušný orgán na členský štát.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 92/106/EHS

Článok 9a – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné vnútroštátne orgány spolupracovali **s príslušnými orgánmi z iných členských štátov**. Členské štáty na tento účel zabezpečia, aby si príslušné orgány navzájom poskytovali informácie potrebné na uplatňovanie tejto smernice. Pokiaľ ide o poskytovanie informácií, prijímajúci orgán zabezpečí rovnakú úroveň ich dôvernosti ako poskytujúci orgán.

Pozmeňujúci návrh

2. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné vnútroštátne orgány **navzájom** spolupracovali, **najmä s cieľom zlepšiť cezhraničné dopravné prepojenia a zabezpečiť kontinuitu, ako aj koherentnosť investícií realizovaných na obidvoch stranách hraníc**. Členské štáty na tento účel zabezpečia, aby si príslušné orgány navzájom poskytovali informácie potrebné na uplatňovanie tejto smernice. Pokiaľ ide o poskytovanie informácií, prijímajúci orgán zabezpečí rovnakú úroveň ich dôvernosti ako poskytujúci orgán.

POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

Názov	Spoločné pravidlá pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi
Referenčné čísla	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 29.11.2017
Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 29.11.2017
Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko dátum vymenovania	Michel Dantin 29.1.2018
Prerokovanie vo výbore	19.3.2018
Dátum prijatia	17. 5. 2018
Výsledok záverečného hlasovania	+: 53 -: 1 0: 3
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM 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, Francesc 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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU

Názov	Spoločné pravidlá pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi		
Referenčné čísla	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
Dátum predloženia v EP	8.11.2017		
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 29.11.2017		
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 29.11.2017		
Spravodajca dátum vymenovania	Daniela Aiuto 11.12.2017		
Prerokovanie vo výbore	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
Dátum prijatia	9.7.2018		
Výsledok záverečného hlasovania	+: -: 0:	34 4 2	
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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 Ziļe, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
Dátum predloženia	19. 7. 2018		

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

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 Ziļe, Kosma Złotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania