



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 11. 2017
SWD(2017) 363 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

**Návrh 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) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu zmeny smernice 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi
A. Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?
Využívanie intermodálnej dopravy v Európe sa nezvýšilo dostatočne nato, aby spĺňalo cieľ presunu na iný druh dopravy stanovený v Bielej knihe z roku 2011, a to ani napriek príspevku smernice o kombinovanej doprave k presunu na iný druh dopravy. Je to tak v dôsledku: a) nedostatočných investícií do intermodálnej infraštruktúry, a najmä do intermodálnych terminálov a b) nedostatkov smernice o kombinovanej doprave, ktoré boli zistené pri hodnotení REFIT: 1. neúčinného vykonávania smernice v dôsledku komplexných a úzko vymedzených kritérií oprávnenosti a nedostatočnej účinnosti pravidiel presadzovania; 2. neúčinnnej a nedostatočnej hospodárskej podpory: úzkeho rozsahu pôsobnosti podporných opatrení, nedostatočnej hospodárskej podpory a obmedzeného monitorovania, ako aj nedostatočného systému preskúmania. Tieto problémy ovplyvňujú všetky subjekty v reťazci medzinárodnej nákladnej dopravy, ako sú odosielatelia, zasielateľia, vnútroštátne orgány zapojené do presadzovania podmienok kombinovanej dopravy atď. Okrem toho brzdia aj účinné vykonávanie podporných opatrení. Bez zásahu zostane intermodálna doprava v porovnaní s cestnou dopravou menej konkurencieschopná a cieľ presunu na iný druh dopravy do roku 2030 stanovený v Bielej knihe z roku 2011 sa nedosiahne, čo bude mať za následok pretrvávanie externalít.
Čo by sa malo dosiahnuť?
Cieľom iniciatívy je zlepšiť účinnosť smernice o kombinovanej doprave (komplexné vymedzenie, obmedzené stimuly a zastarané ustanovenia) a zlepšiť existujúce a čiastočne neúčinné podporné opatrenia zamerané na riešenie regulačných a trhových zlyhaní tak, aby sa v širšom meradle využívala intermodálna doprava (presun na iný druh dopravy). Nedostatky smernice súvisia najmä s vymedzením kombinovanej dopravy, obmedzeniami fiškálnych stimulov a so zastaranými ustanoveniami, ktoré sa týkajú prepravných dokladov. Existujú tri hlavné konkrétne ciele: 1. objasniť vymedzenie podmienok oprávnenosti kombinovanej dopravy; 2. ďalej stimulovať konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy; 3. zvýšiť investície do intermodálnych terminálov a ich kapacitu.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
Na riešenie negatívnych externalít dopravy (najmä cestnej) a podporu presunu na iný druh dopravy, aby sa dosiahli ciele stanovené v Bielej knihe o doprave z roku 2011, v stratégii pre nízkoemisnú mobilitu a ďalších politikách EÚ v tejto oblasti, je potrebná koordinovaná činnosť EÚ v rozsahu pôsobnosti smernice o kombinovanej doprave. Preto treba aktualizovať spoločné vymedzenie a spoločné kritériá, aby sa mohli prínosy smernice rovnako prejaviť v celej EÚ, a to najmä vzhľadom na to, že 81 % celkového objemu intermodálnej prepravy v EÚ tvorí cezhraničná preprava. Pokiaľ by členské štáty používali rozdielne vymedzenia, presadzovali smernicu rôznymi spôsobmi a uplatňovali rozdielne systémy podpory, prevádzkovatelia by nemohli využívať výhody vyplývajúce z predpokladaných stimulov v celom reťazci dopravy.
B. Riešenia
Aké sú jednotlivé možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Existuje uprednostňovaná možnosť? Ak nie, prečo?
Možnosti politiky pozostávajú z balíkov politických opatrení na riešenie konkrétnych cieľov, a konkrétnejšie identifikovaných hlavných príčin problému: Možnosť politiky 1: <u>Minimálna zmena so zameraním na zjednodušenie:</u> v porovnaní so základným scenárom pozostáva zo zjednodušenia vymedzenia (t. j. s dĺžkou úseku vykonaného cestnou dopravou stanovenou na 150 km); akceptovania jednoduchých elektronických dokladov ako dôkaz oprávnenosti; a z rozšírenia fiškálneho stimulu na cestných dopravcov v prípade používania iných spôsobov dopravy ako železnice na úseku vykonanom inou ako cestnou dopravou (napr. vnútrozemskými vodnými cestami alebo námornou dopravou). Možnosť politiky 2: <u>Zjednodušenie a kontrola kritérií oprávnenosti (vymedzenie) a poskytovanie účinnejšej hospodárskej podpory.</u> Existujú dve čiastkové možnosti: – <u>s obmedzenými ambíciami (MP 2A):</u> rozšírenie geografického rozsahu pôsobnosti tak, aby zahŕňal vnútroštatnú kombinovanú dopravu; spoločné vymedzenie úseku vykonaného cestnou dopravou (150 km alebo 20 % podľa toho, ktorý je dlhší); prijatie iba nákladových jednotiek identifikovaných pomocou ISO/ILU; jednoznačné vymedzenie požiadaviek na dôkaz oprávnenosti; a ďalšie možnosti hospodárskej podpory, – <u>s vyššími ambíciami (MP 2B):</u> okrem uvedeného v čiastkovej možnosti politiky 2A aj možnosť členského štátu

získať určitú flexibilitu, pokiaľ ide o dĺžku úseku vykonaného cestnou dopravou; rozšírenie nákladových jednotiek na všetky veľkosti; povinné podporné opatrenie na výstavbu terminálov. Možnosť politiky 3 (MP 3): <u>Zmena kritérií oprávnenosti (vymedzenie) tak, aby sa týkali celej intermodálnej prepravy s povinnými podpornými opatreniami:</u> rozšírenie geografického rozsahu pôsobnosti ako v prípade možnosti politiky 2; bez obmedzení týkajúcich sa úsekov vykonaných cestnou dopravou a inou ako cestnou dopravou alebo nákladových jednotiek; bez požiadaviek na dôkaz oprávnenosti; povinné podporné opatrenia (režim prínosov) pre celú intermodálnu prepravu. Uprednostňovanou možnosťou je možnosť politiky 2B, ktorou sa zabezpečí dosiahnutie cieľa presunu na iný druh dopravy do roku 2030 a vyššia návratnosť investícií (B/C) a environmentálna efektívnosť než v prípade možnosti politiky 3.
Aké sú stanoviská jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť? Medzi všetkými zainteresovanými stranami panuje názorová zhoda v tom, že <i>status quo</i> (základný scenár) nemožno udržať a že sa podporujú opatrenia na objasnenie vymedzenia kombinovanej dopravy, zjednodušenie jej presadzovania a poskytovanie rozšírených podporných opatrení. Ich stanoviská sa líšia v názore na povahu podporných opatrení: prevádzkovatelia uprednostňujú rozšírenie podporných opatrení na všetky druhy intermodálnej dopravy (možnosť politiky 3) a ich povinné poskytovanie a členské štáty uprednostňujú určitú mieru flexibility v podporných opatreniach, ktoré by mali uplatňovať alebo budú uplatňovať (možnosti politiky 2A a 2B). Členské štáty podporujú aj flexibilitu pri vymedzení kombinovanej dopravy, ak úseky vykonané cestnou dopravou zostanú „čo najkratšie“ (možnosť politiky 2B). Väčšina zainteresovaných strán (dve tretiny väčšinou prevádzkovateľov) podporuje geografické rozšírenie vnútroštátnej kombinovanej dopravy (možnosti politiky 2A, 2B, 3). Poznámka: Pokiaľ ide o výnimky z tzv. kabotáže, väčšina zainteresovaných strán (prevádzkovateľov aj členských štátov) podporuje zachovanie súčasných ustanovení, hoci členské štáty zdôrazňujú potrebu zabezpečenia lepších podmienok presadzovania prostredníctvom pravidiel kabotáže v smernici o kombinovanej doprave, aby sa zabránilo možnému obchádzaniu pravidiel.
C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? – silný potenciál dosiahnuť cieľ presunu 30 % prepravy na iný druh dopravy alebo cieľ nákladnej dopravy (> 300 km) do roku 2030, – pozitívny vplyv na úspory (znížené náklady) odvetvia (prevádzkovateľov) vyplývajúci z jasnejších podmienok pri vykonávaní smernice, používania elektronických prepravných dokladov a prostriedkov, rozšírenej hospodárskej podpory atď. Úspory sa odhadujú vo výške približne 64,6 miliardy EUR v období od roku 2022 do roku 2030, – pozitívny vplyv na úspory externých nákladov (v dôsledku presunu na iný druh dopravy) vo výške približne 1,62 miliardy EUR v období od roku 2022 do roku 2030, – pozitívny vplyv na očakávanú tvorbu pracovných miest v dôsledku vyšších investícií do terminálov, ktoré možno odhadnúť ako hospodársky prínos vo výške 361,41 milióna EUR na obdobie od roku 2020 do roku 2030.
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? – kombinované dodatočné náklady pre orgány na dodatočné podporné opatrenia (prepravné a investičné) v období rokov 2022 až 2030 dosiahnu výšku 2,9 miliardy EUR.
Aké sú vplyvy na MSP a konkurencieschopnosť? Prevádzkovatelia intermodálnej prepravy v oblasti železničnej dopravy a prepravy sú skôr väčšie stredné alebo veľké podniky a prevádzkovatelia v oblasti cestnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy sú zvyčajne MSP. V ich prípade sa očakáva, že pod vplyvom možnosti politiky 2B nastane intenzívnejší presun na intermodálnu dopravu vďaka širšiemu vymedzeniu kritérií oprávnenosti. Zavedenie elektronických štruktúrovaných údajov na účely kontroly však môže pre MSP zaoberajúce sa organizovaním dopravných činností a prípravou údajov predstavovať relatívne vysoké investičné náklady (napr. 137 250 EUR na podnik), hoci ročné úspory na jeden podnik sa očakávajú vo výške 145 000 EUR. Vplyv na MSP, ktoré sú cestnými prevádzkovateľmi a používajú nové systémy, by teda mal byť malý a pozitívny.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu? Ako už bolo uvedené, uprednostňovaná možnosť bude predstavovať dodatočné náklady pre vnútroštátne orgány v oblasti presadzovania pravidiel (ale oveľa nižšie než úspory odvetvia).
Očakávajú sa iné významné vplyvy? Ako už bolo uvedené, očakáva sa, že iniciatíva bude mať významný pozitívny environmentálny vplyv (1,62 miliardy EUR externých úspor za obdobie od roku 2022 do roku 2030) a vplyv na celkový nárast počtu pracovných miest na úrovni EÚ (v rozmedzí od 1 428 do 4 759 v rokoch 2022 až 2030).
Proporcionalita?

Uprednostňovaná možnosť neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na vyriešenie pôvodného problému a splnenie cieľov iniciatívy. Členské štáty budú mať určitú flexibilitu pri uplatňovaní niektorých ustanovení (vymedzenie úseku vykonaného cestnou dopravou) a prijímaní podporných opatrení, pričom sa zabezpečí jednotné chápanie základného súboru pravidiel.

D. Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Predpokladá sa uplatnenie aktualizovaných podmienok monitorovania a systému preskúmania, pričom prvá správa sa vypracuje päť rokov po nadobudnutí účinnosti smernice.