

## Železniční asociace bojují za záchranu směrnice o kombinované dopravě

**Osud Směrnice o kombinované dopravě (CTD) visí na vlásku kvůli neshodám ohledně nové definice CT, což může mít vážné důsledky pro železniční nákladní dopravu. Šest největších evropských železničních asociací nyní žádá příslušné instituce EU, aby alespoň zachovaly otevřenou mysl a pokračovaly v práci na dalších aspektech směrnice.**

Evropská komise oznámila svůj záměr opustit novou Směrnicí o kombinované dopravě (CTD) na konci roku 2025, což šokovalo železniční nákladní a intermodální firmy. Evropský parlament tento krok na konci ledna sice odmítl, ale věci se vůbec neposunuly kupředu. Protože hlavním bodem sporu je nová definice kombinované dopravy, která nahrazuje tu vytvořenou v roce 1992, železniční a silniční průmysl nyní žádá, aby se tento záměr ignoroval a pokračovalo se dál v tvorbě návrhu.

"Stažení návrhu CTD by vyslalo špatný politický signál a oddálilo naléhavě potřebná zlepšení o mnoho dalších let," stálo v dopise podepsaném ERFA, UIRR, CER, UIP, AERRL, UNIFE. Navrhují několik opatření, která by určitě přispěla k rozvoji kombinované dopravy. "Tento plán představuje jedinou realistickou cestu, jak se vyhnout selhání politiky, která by dále oslabil evropské ambice v oblasti modálních přeprav a jejich odolnosti," uvádí dopis.



Association of European Rail Rolling Stock Lessors



Community of European Railway and Infrastructure Companies



European Rail Freight Association



International Union of Wagon Keepers



International Union for Road-Rail Combined Transport



European Rail Supply Industry Association

Šest signatářů dopisu. Obrázek: Screenshot z dopisu © CER

## **„Zrušte definici, ale všechno ostatní si nechte“**

Prvním klíčovým bodem je, jak se očekávalo, nestáhnout návrh na úplnou změnu směrnice, což by podle signatářů znamenalo politický neúspěch. Navíc podle nich může definice CT zůstat tou z roku 1992, pokud směrnice bude obsahovat klauzuli, která vyžaduje, aby Evropská komise předložila cílenou revizi definice po 5 letech. Toto je časový rámec očekávaný pro nasazení Příručky pro externí náklady a plnou implementaci eFTI.

Pokud je definice kombinované dopravy něco, na čem je dopravní průmysl ochoten přijmout kompromis, existují i jiné části směrnice, na kterých by měla práce pokračovat. Jedním z příkladů jsou národní politické rámce, které pomáhají členským státům stanovovat realistické cíle na základě místních zvláštností. Další oblasti směrnice, které by měly být dále vyvíjeny, jsou digitalizace a transparentnost, aby byly služby CT snadno dostupné a tím se ulehčily vstup do tohoto segmentu.

Poslední klíčový bod CTD se týká zákazů řízení nákladních vozidel. Směrnice si klade za cíl zavést výjimky pro nákladní vozidla, která se provozují jako součást kombinovaných dopravních služeb. Nicméně signatáři zdůraznili, že tyto výjimky by se neměly vztahovat tam, kde existují jasné železniční alternativy. "Sektor je připraven spolupracovat s institucemi EU," uzavřeli signatáři, ale teprve čas ukáže, zda budou instituce EU připraveny spolupracovat se sektorem.

Zatímco sdružení a instituce o směrnici diskutují, kombinovaná doprava v Evropě klesá. První čtvrtletí roku 2026 zaznamenalo podle údajů UIRR pokles počtu zásilek o 4,92 %. To navazuje na trend zahájený ke konci roku 2025, který převážně souvisel s rozsáhlými infrastrukturními modernizacemi prováděnými především v Německu.