

Брюксел, 31 май 2024 г.
(OR. en)

10275/24

Междуетноститутуционално досие:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	6370/7/24 REV 7
№ док. Ком.:	15200/23 + ADD 1
Относно:	Подготовка за заседанието на Съвета (<u>Транспорт</u>, телекомуникации и енергетика) на 18 юни 2024 г. Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО на Съвета по отношение на рамката за подкрепа за интермодалния транспорт на товари и Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изчисляването на икономии на външни разходи и генерирането на обобщени данни – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 7 ноември 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение (наричано по-долу „Директива относно комбинирания транспорт“).
2. С предложението се допълва пакетът за екологизиране на товарния транспорт, приет през юли 2023 г. в контекста на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, за да се подобрят резултатите на товарния транспорт и да се допринесе за постигането на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г.
3. Пакетът включва и предложение за изменение на Директивата за масите и размерите на някои пътни превозни средства, предложение за регламент относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги („CountEmissions EU“) и предложение за регламент относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство.

4. С Директивата относно комбинирания транспорт се предлага да се измени действащата понастоящем директива¹ с цел по-нататъшно насърчаване на пренасочването на товарния транспорт от автомобилен към по-щадящи околната среда видове транспорт, като например железопътен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища и морски транспорт на къси разстояния, с цел да се намалят външните разходи на транспортната система на Съюза.
5. За постигането на тази цел с предложението се установява обща рамка за подкрепа на въвеждането на интермодален транспорт, осъществяван изцяло или частично на територията на Съюза. Най-важното е, че в него се определят специални стимули за повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт, определен като подвид на интермодалния транспорт, спестяващ определен размер на външните разходи.
6. С Директивата относно комбинирания транспорт се предлага също така да се измени Регламент (ЕС) 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози² (наричан по-долу „eFTI“), така че платформите за eFTI да могат да изчисляват външните разходи и да генерират обобщени данни за по-добър мониторинг, като по този начин заменят документите на хартиен носител.
7. Предложението е третият опит за изменение на директивата от 1992 г., която се счита за остаряла и ограничена по обхват. Предложенията на Комисията за преразглеждане на правния акт през 1998 г. и 2017 г. впоследствие бяха оттеглени.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

8. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия. На 5 декември 2023 г. TRAN определи за докладчик г-н Massimiliano Salini (EPP, Италия).
9. На 1 март 2024 г. TRAN публикува работен документ³ с препоръки от докладчика.
Проектодокладът на TRAN ще бъде внесен през новия парламентарен мандат.

¹ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки, *ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38 – 42.*

² Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози, *ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33 – 48.*

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_BG.pdf

10. Европейският икономически и социален комитет прие становището си на своето 585-о пленарно заседание на 14 юни 2024 г. Комитетът на регионите прие становището си на своето 159-о пленарно заседание на 31 януари – 1 февруари 2024 г.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

11. Комисията представи предложението и неговата оценка на въздействието на заседанието на работна група „Транспорт — интермодални въпроси и мрежи“ на 19 ноември 2023 г., по време на испанското председателство.
12. Задълбоченото разглеждане на предложението започна по време на белгийското председателство. Работната група проведе единадесет обсъждания между 12 януари и 31 май 2024 г., в резултат на които бяха изготвени седем компромисни текста. В началото на обсъжданията Комисията изясни взаимното допълване между предложението и предложеното преразглеждане на Директивата за масите и размерите на някои превозни средства след въпроси, повдигнати от няколко държави членки.

Определение за комбиниран транспорт (член 1в)

– 40 % икономии на външни разходи

Повечето от въпросите и коментарите бяха свързани с предложеното ново определение за комбиниран транспорт, което значително се отклонява от настоящите правила. За да се квалифицира като комбиниран транспорт (и следователно да отговаря на условията за специални мерки за подкрепа), една интермодална транспортна операция трябва да генерира поне 40 % по-малко външни разходи (емисии на парникови газове, замърсяване на въздуха, наранявания и смъртни случаи, шум и задръствания), отколкото алтернативна изцяло автомобилна транспортна операция. Предвижда се методиката за изчисляване на външните разходи да бъде установена чрез акт за изпълнение, като се използват единичните стойности от Наръчника за оценка на външните разходи в транспорта⁴ в бъдещото му актуализирано издание.

⁴ Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. и др., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019–1.1* (Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта), Служба за публикации, 2020 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Докато някои делегации подкрепиха новия подход, други поставиха под въпрос обосновката за 40 %, липсата на диференциране на стойностите на външните разходи според националната география и използването на акт за изпълнение. Много делегации считат, че определението е твърде сложно и непрозрачно. Няколко държави членки съвместно предложиха като отправна точка връщане към определението, основано на разстоянието, от общия подход на Съвета от 2018 г.⁵

- *Нова опростена методика*

В отговор на призивите за яснота и прозрачност председателството, по предложение на една делегация, разработи нов опростен метод за изчисляване и предложи той да бъде добавен като приложение към основния акт. Формулата се основава на разстоянието между различните отсечки на интермодалната операция и на съотношението между външните разходи за автомобилния транспорт и външните разходи за всеки вид транспорт, различен от автомобилния (железопътен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища и морски транспорт на къси разстояния). Прагът от 40 % за икономии на външни разходи беше запазен в предложението.

Въпреки че много делегации оцениха усилията за постигане на опростено и ясно изчисление, предложението на председателството не получи достатъчна подкрепа, особено от делегациите, които предложиха връщане към определението от общия подход на Съвета от 2018 г.

- *Съотношение между отсечките, изпълнявани с автомобилен и с различен от автомобилния транспорт*

След коментарите в работната група председателството се съсредоточи върху ново решение, основано изцяло на разстоянието, изразено като съотношение между дължината на отсечките с различен от автомобилния транспорт и отсечките с автомобилен превоз, без да се изчисляват външните разходи, които обаче по подразбиране се спестяват поради използването на отсечки с различен от автомобилния транспорт. В предложеното изменение се посочва, че при операция по комбиниран транспорт най-малко 50 % от общото разстояние трябва да бъде покрито от видове транспорт, различни от автомобилния.

Докато някои делегации счетоха новото определение за стъпка в правилната посока, други изразиха опасения, че то може да доведе до много дълги отсечки с автомобилен превоз.

⁵ ST 15147/18.

- *Острови и островни държави членки*

Тъй като беше предложено условието, определящо комбинирания транспорт, да бъде променено от праг за икономии на външни разходи на поне 50 % от отсечката или отсечките с транспорт, различен от автомобилния, с компромисния текст беше въведена нова разпоредба за островите и островните държави членки в член 1в, параграф 2, буква б) и член 1б, параграф 8, за да се включат в приложното поле на директивата линии за товарен транспорт между островите и островните държави членки и континента. Тази разпоредба беше добавена от председателството по искане на съответните държави членки.

Работната група проучи различни варианти за ясно и ефективно определение на комбинирания транспорт, но ще бъде необходима допълнителна работа, за да се събере достатъчна подкрепа от делегациите.

Платформи за eFTI (изменен член 3)

Предложението на Комисията предвижда организаторите на комбиниран транспорт да записват данни в платформите за eFTI преди началото на дадена операция. Въз основа на тази информация платформите за eFTI ще направят необходимите изчисления за доказване на съответствието, като по този начин ще определят допустимостта на дадена интермодална операция за мерките, предназначени за комбинирания транспорт.

В Регламента за eFTI се предвижда задължение за компетентните органи на държавите членки да приемат регулаторната информация, предоставена по електронен път от икономическите оператори (член 5). Задължението на икономическите оператори обаче да предоставят по електронен път регулаторна информация на компетентните органи се предвижда като възможна инициатива след преразглеждане на Регламента за eFTI не по-късно от 21 февруари 2029 г. (член 16 от регламента).

По време на обсъжданията в работната група някои делегации подкрепиха използването на платформи за eFTI в съответствие с целите за цифровизация на товарния транспорт в Съюза.

Мнозинството обаче изрази загриженост, че платформите все още не функционират, и се противопостави на разпоредбата, която на практика ще направи използването им задължително за операторите на комбиниран транспорт.

В отговор на опасенията на държавите членки председателството предложи клауза за преразглеждане и отлагане на прилагането на тази разпоредба.

Ще бъде необходима допълнителна работа за определяне на използването на платформи за eFTI, особено по отношение на взаимовръзката между транспонирането на директивата и въвеждането и привеждането в действие на платформите за eFTI.

Национални рамки за политиката (член 3а)

В член 3а се определя задължение държавите членки да приемат, публикуват, прилагат и оценяват национални рамки за политиката в подкрепа на интермодалния транспорт. В него също така се определя цел за общо намаление с най-малко 10 % на общите разходи за операции по комбиниран транспорт на тяхна територия. В приложение се добавя неизчерпателен примерен списък на мерките за подкрепа.

Много делегации се противопоставиха на задължителния характер на националните рамки за политиката и поставиха под въпрос свързаната с това цел за намаляване на общите разходи за операции по комбиниран транспорт с 10 %.

В компромисния текст на председателството изискванията за националните рамки за политиката се адаптира, като приемането на националните рамки за политиката се отлага от 24 на 36 месеца след влизането в сила на директивата. Срокът за постигане на целта от 10 % беше удължен от 7 години и 6 месеца на 8 години след влизането в сила на директивата.

Освен това беше вмъкнат параграф 5а, съгласно който държавите членки могат да решат да не прилагат мерки за подкрепа по отношение на отсечка с автомобилен превоз, която преминава транзитно през тяхна територия без товарене или разтоварване на товари.

Освобождаване от забрани за движение на превозни средства през почивни и празнични дни, както и през нощта (член 9а)

С предложението се въвежда ново регулаторно освобождаване за целия ЕС от националните забрани за движение на превозни средства, извършващи отсечки с автомобилен превоз при операции по комбиниран транспорт. Обсъжданията в работната група показаха, че делегациите са силно разделени по този въпрос и ще е необходима допълнителна работа.

Други предложени изменения

В рамките на седем компромисни текста председателството внесе различни други промени в предложението на Комисията в отговор на коментарите на делегациите. Тези промени включват, наред с другото:

- *Заглавието на директивата е изменено, за да се уточни, че рамката за подкрепа на интермодалния транспорт включва „специални мерки за комбинирания транспорт на товари“.*

- В член 1б, точка 14 е добавено определение за организатор на превози.
- Добавено е изключение от изискването за идентификация по ISO на интермодалните товарни единици за пътно превозно средство или единица, която не може да бъде повдигана с подеumni устройства, превозвани с железопътен транспорт, транспорт по вътрешните водни пътища или морски транспорт, за отсечката от пътуването с различен от автомобилния транспорт.
- Запазена е първоначалната формулировка на член 2 от директивата от 1992 г., тъй като преформулирането му в предложението на Комисията повдигна твърде много въпроси относно тълкуването.
- Добавено е пояснение на доказателството за съответствие в измененния член 3, параграф 4.
- Включени са модифицирани предложени изменения на Регламента за eFTI, за да се вземе предвид изчисляването на минималния дял от 50 % на отсечката или отсечките с различен от автомобилния транспорт.
- Списъкът на данъците в член 6, параграф 3 е актуализиран по искане на няколко държави членки.
- Актуализирани са позоваванията в член 9и, но първоначалната формулировка е запазена, тъй като предложената нова формулировка повдигна твърде много въпроси относно тълкуването.
- Направени са незначителни допълнения към неизчерпателния примерен списък на мерките за подкрепа в приложение II.
- Подробен списък на изискванията за прозрачност по отношение на терминалите е добавен като приложение III, като по този начин се отменят изпълнителните правомощия, делегирани на Комисията по този въпрос.
- В съображение 6 са добавени точки за претоварване.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

13. След заседанието си на 5 юни 2024 г. Корепер приканва Съвета да вземе под внимание доклада с оглед на постигането на допълнителен напредък по Директивата относно комбинирания транспорт.