

Bruxelles, den 31. maj 2024
(OR. en)

10275/24

Interinstitutionel sag:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	6370/7/24 REV 7
Komm. dok. nr.:	15200/23 + ADD 1
Vedr.:	Forberedelse af samlingen i Rådet (<u>transport</u> , telekommunikation og energi) den 18. juni 2024 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Den 7. november 2023 forelagde Kommissionen ovennævnte forslag (i det følgende benævnt "direktivet om kombineret godstransport") for Europa-Parlamentet og Rådet.
2. Forslaget fuldender pakken om grønnere godstransport, som blev vedtaget i juli 2023 i forbindelse med strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet, for at forbedre godstransportens præstationer og bidrage til at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050.
3. Pakken indeholder også et forslag om ændring af direktivet om vægt og dimensioner for visse vej køretøjer, et forslag til forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester "CountEmissions EU") og et forslag til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

4. I direktivet om kombineret transport foreslås det at ændre det direktiv, der er i øjeblikket er i kraft¹, for yderligere at fremme overgangen fra godstransport på vejene til mere miljøvenlige former såsom jernbane, indre vandveje og nærskibsfart med henblik på at reducere de eksterne omkostninger ved Unionens transportsystem.
5. For at nå dette mål fastlægger forslaget en generel støtteramme for udbredelsen af intermodal transport, der helt eller delvist udføres på Unionens område. Frem for alt indeholder den særlige incitamenter til at styrke konkurrenceevnen for kombineret transport defineret som den del af den intermodale transport, der i et vist omfang sparer eksterne omkostninger.
6. I direktivet om kombineret transport foreslås det også at ændre forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation² (i det følgende benævnt "eFTI"), så eFTI-platformene kan beregne de eksterne omkostninger og generere aggregerede data med henblik på bedre overvågning og derved erstatte papirdokumenter.
7. Forslaget er det tredje forsøg på at ændre direktivet fra 1992, som anses for at være forældet og begrænset i omfang. Kommissionens forslag til revision af retsakten i 1998 og 2017 blev efterfølgende trukket tilbage.

II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

8. Europa-Parlamentet udpegede Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som korresponderende udvalg. Den 5. december 2023 udpegede TRAN Massimiliano Salini (PPE, IT) som ordfører.
9. Den 1. marts 2024 offentliggjorde TRAN et arbejdsdokument³ med henstillinger fra ordføreren.

TRAN-udvalgets udkast til betænkning vil blive fremlagt i den nye valgperiode.

¹ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (*EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38*).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (*EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33*).

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

10. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse på 585. plenarforsamling den 14. februar 2024. Regionsudvalget vedtog sin udtalelse på 159. plenarforsamling, 31. januar – 1. februar 2024.

III. ARBEJDET I RÅDET

11. Kommissionen forelagde forslaget og konsekvensanalysen hertil for Gruppen vedrørende Transport – Intermodale Spørgsmål og Net den 19. november 2023 under det spanske formandskab.
12. En indgående behandling af forslaget blev indledt under det belgiske formandskab. Gruppen havde 11 drøftelser mellem den 12. januar og den 31. maj 2024, hvilket førte til syv kompromistekster. I begyndelsen af drøftelserne præciserede Kommissionen, hvordan forslaget supplerede den foreslåede revision af direktivet om vægt og dimensioner for visse køretøjer, efter at flere medlemsstater havde rejst spørgsmål herom.

Definition af kombineret transport (artikel 1c)

- *Besparelser i eksterne omkostninger på 40 %*

De fleste spørgsmål og kommentarer vedrørte den nyligt foreslåede definition af kombineret transport, som afviger betydeligt fra de nuværende regler. For at kunne betragtes som kombineret transport (og således være berettiget til særlige støtteforanstaltninger) skal en intermodal transport medføre mindst 40 % mindre eksterne omkostninger (drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald, støj og trængsel) end en alternativ transport udelukkende ad vej. Metoden til beregning af eksterne omkostninger forventes at blive fastlagt ved en gennemførelsesretsakt, der anvender enhedsværdierne i "Handbook on the external costs of transport" (Håndbogen om eksterne transportomkostninger)⁴ i den kommende ajourførte udgave heraf.

⁴ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – 2019-udgaven – 1.1*, Publikationskontoret, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Mens nogle delegationer støttede den nye tilgang, stillede andre spørgsmålstegn ved ræsonnementet bag de 40 %, den manglende differentiering af værdierne for eksterne omkostninger i forhold til national geografi og anvendelsen af en gennemførelsesretsakt. Mange delegationer fandt definitionen for kompleks og uigennemsigtig. Flere medlemsstater foreslog i fællesskab at vende tilbage til den afstandsbaseerede definition fra Rådets generelle indstilling fra 2018⁵ som et udgangspunkt.

– *En ny forenklet metode*

Som reaktion på efterlysningen af klarhed og gennemsigtighed udviklede formandskabet efter forslag fra en delegation en ny forenklet beregningsmetode og foreslog at tilføje den som bilag til basisretsakten. Formlen var baseret på afstanden mellem de forskellige strækninger i intermodal transport og det tosidede forhold mellem de eksterne omkostninger ved vejtransport og de eksterne omkostninger ved andre transportformer end vejtransport (jernbane, indre vandveje og nærskibsfart). Tærsklen for besparelser i eksterne omkostninger på 40 % blev bibeholdt i forslaget.

Selv om mange delegationer påskønnede bestræbelserne på at finde en forenklet og klar beregning, modtog formandskabets forslag ikke tilstrækkelig støtte, navnlig ikke fra de delegationer, der havde foreslået at gå tilbage til definitionen fra Rådets generelle indstilling fra 2018.

– *Forholdet mellem ikkevejgående strækninger og vejstrækninger*

Som opfølgning på gruppens bemærkninger fokuserede formandskabet dernæst på en ny løsning, der er fuldt ud afstandsbaseeret og udtrykt som et forhold mellem ikkevejgående strækninger og vejstrækninger, og hvor de eksterne omkostninger ikke medregnes, men implicit bespares som følge af anvendelsen af ikkevejgående strækninger. Af den foreslåede ændring fremgår det, at mindst 50 % af den samlede afstand i kombineret transport skal dækkes af andre transportformer end vejtransport.

Selv om visse delegationer mente, at den nye definition var et skridt i den rigtige retning, udtrykte andre bekymring over, at den kunne føre til meget lange vejstrækninger.

⁵ ST 15147/18.

Da det blev foreslået at ændre den betingelse, der definerer kombineret transport, fra en tærskel for besparelser i eksterne omkostninger til mindst 50 % af den eller de ikkevejgående strækninger, blev der med kompromiset indført en ny bestemmelse om øer og ømedlemsstater i artikel 1c, stk. 2, litra b), og artikel 1b, stk. 8, som medtager fragtforbindinger mellem øer og ømedlemsstater og fastlandet i direktivets anvendelsesområde. Formandskabet tilføjede denne bestemmelse efter anmodning fra de berørte medlemsstater.

Gruppen undersøgte forskellige muligheder for en sammenhængende og effektiv definition af kombineret transport, og der vil være behov for yderligere arbejde for at opnå tilstrækkelig støtte fra delegationerne.

eFTI-platforme (ændret artikel 3)

Kommissionens forslag fastsætter, at operatører inden for kombineret transport skal registrere data på eFTI-platformene, inden en transport påbegyndes. På grundlag af dette input vil eFTI-platformene foretage de nødvendige beregninger for dokumentation for overholdelse og dermed fastslå, hvorvidt en intermodal transport er berettiget til de foranstaltninger, der er afsat til kombineret transport.

eFTI-forordningen indeholder en forpligtelse for medlemsstaternes kompetente myndigheder til at acceptere de lovgivningsmæssige oplysninger, som de erhvervsdrivende har gjort elektronisk tilgængelige (artikel 5). De erhvervsdrivende forpligtelse til at gøre lovgivningsmæssige oplysninger elektronisk tilgængelige for de kompetente myndigheder er imidlertid tænkt som et muligt initiativ, efter at der senest den 21. februar 2029 er foretaget revision af eFTI-forordningen (forordningens artikel 16).

Under drøftelserne i gruppen støttede nogle delegationer anvendelsen af eFTI-platforme i overensstemmelse med målene om digitalisering af godstransport i Unionen.

Størstedelen udtrykte imidlertid bekymring over, at platformene endnu ikke er i drift, og modsatte sig den bestemmelse, der i realiteten ville gøre brugen af dem obligatorisk for operatører inden for kombineret transport.

Formandskabet foreslog som reaktion på medlemsstaternes betænkeligheder en revisionsklausul og en udsættelse af anvendelsen af denne bestemmelse.

Der vil være behov for yderligere arbejde for at definere anvendelsen af eFTI-platforme, navnlig med hensyn til sammenhængen mellem gennemførelsen af direktivet og gennemførelsen og operationaliseringen af eFTI-platforme.

Nationale politikrammer (artikel 3a)

Artikel 3a fastsætter en forpligtelse for medlemsstaterne til at vedtage, offentliggøre, gennemføre og evaluere nationale politikrammer til støtte for intermodal transport og især kombineret transport.

Den fastsætter også et mål om en samlet reduktion på mindst 10 % af de samlede omkostninger ved kombineret transport på deres område. Der tilføjes en ikkeudtømmende liste over støtteforanstaltninger i et bilag.

Mange delegationer var imod den obligatoriske karakter af de nationale politikrammer og satte spørgsmålstejn ved det tilhørende mål om en samlet reduktion af de samlede omkostninger på 10 % inden for kombineret transport.

Formandskabets kompromistekst tilpassede kravene til de nationale politikrammer og udsatte vedtagelsen af de nationale politikrammer fra 24 til 36 måneder efter direktivets ikrafttræden. Perioden for at nå målet på 10 % blev forlænget fra syv år og seks måneder til otte år efter direktivets ikrafttræden.

Desuden blev der indsat et stk. 5a, i henhold til hvilken medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende støtteforanstaltninger på en vejstrækning, som passerer gennem deres område, uden pålæsning eller aflæsning af gods.

Undtagelse fra forbud i weekenden, om natten og i ferier (artikel 9a)

Forslaget indfører en ny EU-dækkende lovgivningsmæssig undtagelse fra nationalt kørselsforbud for køretøjer, som befarer vejstrækninger som led i en kombineret transport. Drøftelserne i gruppen viste, at delegationerne har meget delte holdninger til dette spørgsmål, og at der skal foretages yderligere arbejde.

Andre foreslåede ændringer

I løbet af syv kompromiser indførte formandskabet forskellige andre ændringer af Kommissionens forslag som reaktion på delegationernes bemærkninger. Disse ændringer omfatter bl.a.:

- *Direktivets titel blev ændret for at præcisere, at støtterammen for intermodal transport omfatter "særlige foranstaltninger for kombineret godstransport".*

- *Der blev tilføjet en definition af en transportarrangør i artikel 1b, nr. 14).*
- *Der blev tilføjet en undtagelse fra kravet om ISO-identifikation af intermodale lasteenheder for et vej køretøj eller en enhed, der ikke kan flyttes med kran, og som transporteres med jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen, for den ikkevejsgående del af rejsen.*
- *Den oprindelige ordlyd i artikel 2 i 1992-direktivet blev bevaret, eftersom en omformulering heraf i kommissionsforslaget gav anledning til for mange fortolkningsspørgsmål.*
- *Der blev tilføjet en præcisering af dokumentationen for overholdelse i det ændrede artikel 3, stk. 4.*
- *De ændrede forslag til ændringer af eFTI-forordningen blev medtaget for at tage hensyn til beregningen af minimumsandelen på 50 % af den eller de ikkevejsgående strækninger.*
- *Listen over afgifter i artikel 6, stk. 3, blev ajourført efter anmodning fra flere medlemsstater.*
- *Henvisningerne i artikel 9 blev ajourført, men den oprindelige ordlyd blev bevaret, eftersom den nyligt foreslåede omformulering gav anledning til for mange fortolkningsspørgsmål.*
- *Der blev foretaget mindre tilføjelser til den ikkeudtømmende liste over støtteforanstaltninger i bilag II.*
- *Der blev tilføjet en detaljeret liste over gennemsigtighedskrav til terminaler som bilag III, hvorved de gennemførelsesbeføjelser, der er tillagt Kommissionen på dette område, blev ophævet.*
- *Der blev tilføjet omladningspunkter i betragtning 6.*

IV. KONKLUSION

13. Coreper opfordrer i forlængelse af mødet den 5. juni 2024 Rådet til at notere sig rapporten med henblik på at forberede yderligere fremskridt med direktivet om kombineret transport.