



Brussel, 31 mei 2024
(OR. en)

10275/24

Interinstitutioneel dossier:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers / de Raad
nr. vorig doc.:	6370/7/24 REV 7
nr. Comdoc.:	15200/23 + ADD 1
Betreft:	Voorbereiding van de zitting van de Raad (<u>Vervoer</u>, Telecommunicatie en Energie) op 18 juni 2024 Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad met betrekking tot een steunkader voor intermodaal vervoer van goederen en van Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de berekening van externekostenbesparingen en het genereren van geaggregeerde gegevens – Voortgangsverslag

I. INLEIDING

1. Op 7 november 2023 heeft de Commissie het bovengenoemde voorstel (hierna “de richtlijn gecombineerd vervoer” genoemd) bij het Europees Parlement en de Raad ingediend.
2. Het voorstel vormt een aanvulling op het pakket vergroening van het goederenvervoer dat in juli 2023 is aangenomen in het kader van de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit om de prestaties van het goederenvervoer te verbeteren en bij te dragen tot het bereiken van de doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050.
3. Het pakket omvat ook een voorstel tot wijziging van de richtlijn gewichten en afmetingen voor bepaalde wegvoertuigen, een voorstel voor een verordening betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten (“CountEmissions EU”) en een voorstel voor een verordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.

4. In de richtlijn gecombineerd vervoer wordt voorgesteld de huidige richtlijn¹ te wijzigen om de verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen zoals het spoor, de binnenvaart en de korte vaart verder te bevorderen, teneinde de externe kosten van het vervoerssysteem van de Unie te verminderen.
5. Om deze doelstelling te bereiken, beoogt het voorstel de vaststelling van een algemeen steunkader voor intermodaal vervoer dat geheel of gedeeltelijk op het grondgebied van de Unie plaatsvindt. Zeer belangrijk is de invoering van specifieke stimulansen ter bevordering van het concurrentievermogen van gecombineerd vervoer, dat wordt omschreven als een subcategorie van intermodaal vervoer die op een bepaald niveau externe kosten bespaart.
6. In de richtlijn gecombineerd vervoer wordt ook voorgesteld Verordening (EU) 2020/1056 inzake elektronische informatie over goederenvervoer² (hierna “eFTI” genoemd) te wijzigen, zodat eFTI-platforms de externe kosten kunnen berekenen en geaggregeerde gegevens kunnen genereren voor een betere monitoring en er geen papieren documenten meer nodig zijn.
7. Met het voorstel wordt een derde poging gedaan tot wijziging van de richtlijn van 1992, die als achterhaald en te beperkt in reikwijdte wordt beschouwd. De voorstellen van de Commissie voor een herziening van de rechtshandeling in 1998 en 2017 werden nadien ingetrokken.

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

8. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als bevoegde commissie. Op 5 december 2023 heeft TRAN de heer Massimiliano Salini (PPE, IT) als rapporteur aangewezen.
9. Op 1 maart 2024 heeft TRAN een werkdokument³ met aanbevelingen van de rapporteur gepubliceerd.

Het ontwerpverslag van TRAN zal worden ingediend in de loop van de nieuwe zittingsperiode.

¹ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (*PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38*).

² Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (*PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33*).

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

10. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft zijn advies aangenomen tijdens de 585^e plenaire zitting, die plaatsvond op 14 februari 2024. Het Comité van de Regio's heeft zijn advies aangenomen tijdens de 159^e plenaire zitting, die plaatsvond op 31 januari en 1 februari 2024.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD

11. De Commissie heeft het voorstel en haar effectbeoordeling op 19 november 2023, onder het Spaanse voorzitterschap, gepresenteerd in de Groep vervoer – intermodale vraagstukken en netwerken.
12. Grondige besprekingen van het voorstel zijn van start gegaan onder het Belgische voorzitterschap. De groep heeft tussen 12 januari en 31 mei 2024 elf besprekingen gehouden, die hebben geresulteerd in zeven compromisteksten. Aan het begin van de besprekingen heeft de Commissie, na vragen van verscheidene lidstaten, duidelijkheid verschaft over de complementariteit tussen het voorstel en de voorgestelde herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen van bepaalde voertuigen.

Definitie van gecombineerd vervoer (artikel 1 quater)

- 40 % *externekostenbesparingen*

De meeste vragen en opmerkingen hadden betrekking op de voorgestelde nieuwe definitie van gecombineerd vervoer, die duidelijk afwijkt van de huidige regels. Om beschouwd te worden als gecombineerd vervoer (en dus in aanmerking te komen voor specifieke steunmaatregelen) moet een intermodale vervoersactiviteit ten minste 40 % minder externe kosten (broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, ongevallen met letsel en met dodelijke afloop, lawaai en congestie) genereren dan een alternatieve vervoersactiviteit die uitsluitend over de weg plaatsvindt. Het is de bedoeling dat de methode voor de berekening van de externe kosten wordt vastgesteld door middel van een uitvoeringshandeling, waarbij gebruik wordt gemaakt van de eenheidswaarden in de toekomstige geactualiseerde uitgave van het Handboek over de externe kosten van vervoer⁴.

⁴ Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handboek over de externe kosten van vervoer – versie 2019-1.1*, Bureau voor publicaties, 2020, [https:// data.europa.eu/doi/10.2832/51388](https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388).

Terwijl sommige delegaties de nieuwe aanpak steunden, plaatsten andere vraagtekens bij de beweegredenen voor de vermindering met 40 %, het gebrek aan differentiatie van de waarden van de externe kosten naargelang de nationale geografische omstandigheden en het gebruik van een uitvoeringshandeling. Veel delegaties vonden de definitie te complex en niet transparant.

Verscheidene lidstaten stelden gezamenlijk voor om als uitgangspunt terug te grijpen naar de op afstand gebaseerde definitie in de algemene oriëntatie van de Raad van 2018⁵.

- *Nieuwe vereenvoudigde methode*

Naar aanleiding van de verzoeken om duidelijkheid en transparantie heeft het voorzitterschap, op voorstel van één delegatie, een nieuwe vereenvoudigde berekeningsmethode ontwikkeld die als bijlage bij de basishandeling zou worden gevoegd. De formule is gebaseerd op de afstand van de verschillende trajecten van een intermodale activiteit en op de verhouding tussen de externe kosten van wegvervoer en die van de andere betrokken vervoerswijze (spoor, binnenvaart en korte vaart), beschouwd op bimodale basis. De drempel van 40 % besparingen op externe kosten is in het voorstel gehandhaafd.

Hoewel veel delegaties waardering toonden voor de inspanningen om tot een vereenvoudigde en duidelijke berekeningswijze te komen, was er onvoldoende steun voor het voorstel van het voorzitterschap, met name bij de delegaties die hadden voorgesteld terug te grijpen naar de definitie uit de algemene oriëntatie van de Raad van 2018.

- *Verhouding tussen niet en wel over de weg afgelegde trajecten*

Naar aanleiding van opmerkingen in de groep richtte het voorzitterschap zich vervolgens op een nieuwe, volledig op afstand gebaseerde oplossing, waarbij de verhouding wordt berekend tussen de afstand van niet en wel over de weg afgelegde trajecten en waarbij de externe kosten niet worden berekend, maar impliciet wel worden verlaagd omdat een deel van de trajecten niet over de weg wordt afgelegd. Het voorgestelde amendement houdt in dat bij een gecombineerde vervoersactiviteit ten minste 50 % van de totale afstand moet worden afgelegd met andere vervoerswijzen dan wegvervoer.

Sommige delegaties vonden de nieuwe definitie een stap in de goede richting, terwijl andere delegaties bedenkingen hadden bij het feit dat dit tot zeer lange wegtrajecten zou kunnen leiden.

⁵ Doc. ST 15147/18.

- *Eilanden en insulaire lidstaten*

Gezien het voorstel om voor de definitie van gecombineerd vervoer niet langer de voorwaarde van besparingen op externe kosten te hanteren, maar de voorwaarde dat ten minste 50 % van de trajecten niet over de weg plaatsvindt, voegt de compromistekst in artikel 1 quater, lid 2, punt b), en artikel 1 ter, lid 8, een nieuwe bepaling toe over eilanden en insulaire lidstaten, zodat vrachtverbindingen tussen eilanden en insulaire lidstaten en het vasteland onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. Het voorzitterschap heeft deze bepaling toegevoegd op verzoek van de betrokken lidstaten.

De groep heeft verschillende opties voor een samenhangende en doeltreffende definitie van gecombineerd vervoer onderzocht en er zullen verdere werkzaamheden nodig zijn om voldoende steun van de delegaties te krijgen.

eFTI-platforms (gewijzigd artikel 3)

Volgens het Commissievoorstel moeten organisatoren van gecombineerd vervoer vóór de start van een activiteit gegevens registreren in een eFTI-platform. Op basis van die gegevens zullen de eFTI-platforms de berekeningen maken die nodig zijn voor het bewijs van naleving en aldus bepalen of een intermodale activiteit in aanmerking komt voor de maatregelen voor gecombineerd vervoer.

Op grond van de eFTI-verordening moeten de bevoegde instanties van de lidstaten wettelijk verplichte informatie aanvaarden die elektronisch door de marktdeelnemers ter beschikking is gesteld (artikel 5). De verplichting voor marktdeelnemers om elektronisch verstrekte wettelijk verplichte informatie ter beschikking van bevoegde instanties te stellen is echter gepland als mogelijk initiatief na een evaluatie van de eFTI-verordening uiterlijk op 21 februari 2029 (artikel 16 van de verordening).

Tijdens de besprekingen in de groep steunden sommige delegaties het gebruik van eFTI-platforms in lijn met de doelstellingen inzake de digitalisering van het goederenvervoer in de Unie.

De meeste delegaties uitten echter hun bezorgdheid over het feit dat de platforms nog niet operationeel zijn, en waren gekant tegen de bepaling, die zou neerkomen op een verplicht gebruik van de platforms door exploitanten van gecombineerd vervoer.

Naar aanleiding van de bezwaren van de lidstaten stelde het voorzitterschap een evaluatieclausule en een uitstel van de toepassing van deze bepaling voor.

Het gebruik van eFTI-platforms moet verder worden bekeken, met name wat betreft het verband tussen de omzetting van de richtlijn en de invoering en operationalisering van de eFTI-platforms.

Nationale beleidskaders (artikel 3 bis)

Artikel 3 bis voert een verplichting voor de lidstaten in om nationale beleidskaders ter bevordering van intermodaal vervoer, en in het bijzonder gecombineerde vervoersactiviteiten, vast te stellen, bekend te maken, uit te voeren en te evalueren. Ook moeten de lidstaten de totale kosten van gecombineerde vervoersactiviteiten op hun grondgebied in het algemeen met ten minste 10 % verminderen. In een bijlage is een niet-uitputtende indicatieve lijst van steunmaatregelen opgenomen.

Veel delegaties verzetten zich tegen het verplichte karakter van de nationale beleidskaders en plaatsten vraagtekens bij de daarmee samenhangende doelstelling om de totale kosten van gecombineerde vervoersactiviteiten met 10 % te verminderen.

In de compromistekst van het voorzitterschap zijn de vereisten voor de nationale beleidskaders aangepast, waarbij de vaststelling van de nationale beleidskaders is uitgesteld van 24 tot 36 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn. De termijn voor het bereiken van de doelstelling van 10 % is verlengd van zeven jaar en zes maanden tot acht jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn.

Daarnaast is lid 5 bis ingevoegd, op grond waarvan de lidstaten kunnen besluiten geen steunmaatregelen toe te passen op een wegtraject dat hun grondgebied doorkruist, zonder dat er vracht wordt geladen of gelost.

Vrijstelling van rijverboden tijdens het weekend, 's nachts en op feestdagen (artikel 9 bis)

Met het voorstel wordt een nieuwe, EU-brede wettelijke vrijstelling van nationale rijverboden ingevoerd voor voertuigen die wegtrajecten van gecombineerde vervoersactiviteiten afleggen. Uit de besprekingen in de groep is gebleken dat de delegaties zeer verdeeld zijn over dit onderwerp en dat verdere werkzaamheden nodig zijn.

Andere voorgestelde amendementen

In de zeven compromisteksten heeft het voorzitterschap naar aanleiding van de opmerkingen van de delegaties diverse andere wijzigingen in het Commissievoorstel aangebracht. Deze wijzigingen omvatten onder meer het volgende:

- *De titel van de richtlijn is gewijzigd om te verduidelijken dat het ondersteuningskader voor intermodaal vervoer “specifieke maatregelen voor gecombineerd vervoer van goederen” omvat.*

- *Aan artikel 1 ter wordt punt 14 toegevoegd, waarin vervoersorganisator wordt gedefinieerd.*
- *Er is een uitzondering op de verplichte ISO-identificatie van intermodale laadeenheden toegevoegd voor wegvoertuigen of niet-kraanbare eenheden die voor het niet over de weg verlopende deel van het traject worden vervoerd per spoor, over binnenwateren of over zee.*
- *De oorspronkelijke formulering van artikel 2 van de richtlijn van 1992 is gehandhaafd, aangezien de herformulering ervan in het Commissievoorstel te veel vragen over de interpretatie deed rijzen.*
- *In het gewijzigde artikel 3, lid 4, is het bewijs van naleving verduidelijkt.*
- *De gewijzigde voorgestelde amendementen van de eFTI-verordening zijn in de tekst opgenomen om rekening te houden met de berekening van het minimumaandeel van 50 % niet over de weg verlopende trajecten.*
- *De lijst van belastingen in artikel 6, lid 3, is op verzoek van verscheidene lidstaten bijgewerkt.*
- *De verwijzingen in artikel 9 zijn bijgewerkt, maar de oorspronkelijke formulering is gehandhaafd, aangezien de nieuwe formulering te veel vragen over de interpretatie deed rijzen.*
- *De niet-uitputtende indicatieve lijst van steunmaatregelen in bijlage II is in beperkte mate aangevuld.*
- *Als bijlage III is een gedetailleerde lijst van transparantievereisten voor terminals toegevoegd, waardoor de aan de Commissie gedelegeerde uitvoeringsbevoegdheden op dit punt worden ingetrokken.*
- *In overweging 6 is een verwijzing naar overslagpunten toegevoegd.*

IV. CONCLUSIE

13. Na zijn vergadering van 5 juni 2024 verzoekt het Coreper de Raad nota te nemen van het verslag met het oog op de voorbereiding van de verdere werkzaamheden met betrekking tot de richtlijn gecombineerd vervoer.