



Bryssel den 31 maj 2024
(OR. en)

10275/24

Interinstitutionellt ärende:
2023/0396(COD)

TRANS 248
CODEC 1343
IA 123

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Coreper/rådet
Föreg. dok. nr:	6370/7/24 REV 7
Komm. dok. nr:	15200/23 + ADD 1
Ärende:	Förberedelser inför rådets möte (<u>transport</u> , telekommunikation och energi) den 18 juni 2024 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 92/106/EEG vad gäller en ram till stöd för intermodal transport av gods och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 vad gäller beräkning av externa kostnadsbesparingar och generering av aggregerade uppgifter – Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Den 7 november 2023 förelade kommissionen Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget (*direktivet om kombinerade transporter*).
2. Förslaget kompletterar paketet om grönare godstransporter som antogs i juli 2023 inom ramen för strategin för hållbar och smart mobilitet, i syfte att förbättra godstransporternas prestanda och bidra till att uppnå målet om klimatneutralitet senast 2050.
3. Paketet innehåller också ett förslag om ändring av direktivet om mått och vikt för vissa vägfordon, ett förslag till förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster (*CountEmissions EU*) och ett förslag till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

4. I direktivet om kombinerade transporter föreslås en ändring av det direktiv som för närvarande är i kraft¹, i syfte att ytterligare främja övergången från vägtransporter till miljövänligare transportslag, såsom järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart, i syfte att minska de externa kostnaderna för unionens transportsystem.
5. För att uppnå detta mål inrättas genom förslaget en övergripande ram för stöd till användningen av intermodala transporter som helt eller delvis utförs på unionens territorium. Framför allt fastställs särskilda incitament för att öka konkurrenskraften hos kombinerade transporter, som definieras som en undergrupp av intermodala transporter som sparar en viss nivå av externa kostnader.
6. I direktivet om kombinerade transporter föreslås också en ändring av förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation² (*eFTI*), så att man genom eFTI-plattformar kan beräkna de externa kostnaderna och generera aggregerade uppgifter för bättre övervakning och därigenom ersätta pappersdokument.
7. Förslaget är det tredje försöket att ändra 1992 års direktiv, som anses vara föråldrat och ha ett begränsat tillämpningsområde. Kommissionens förslag till översyn av rättsakten från 1998 och 2017 drogs tillbaka.

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

8. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott. Den 5 december 2023 utsåg TRAN Massimiliano Salini (PPE, IT) till föredragande.
9. Den 1 mars 2024 offentliggjorde TRAN ett arbetsdokument³ med rekommendationer från föredraganden.

Förslaget till betänkande från TRAN kommer att läggas fram under den nya valperioden.

¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, *EGT L 368, 17.12.1992, s. 38*.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation, *EUT L 249, 31.7.2020, s. 33*.

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

10. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande vid den 585:e plenarsessionen den 14 februari 2024. Regionkommittén antog sitt yttrande vid den 159:e plenarsessionen den 31 januari–1 februari 2024.

III. ARBETET I RÅDET

11. Kommissionen lade fram förslaget och dess konsekvensbedömning vid mötet i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät den 19 november 2023 under det spanska ordförandeskapet.
12. Den ingående behandlingen av förslaget inleddes under det belgiska ordförandeskapet. Arbetsgruppen höll elva diskussioner mellan den 12 januari och den 31 maj 2024, vilket resulterade i sju kompromisstexter. Kommissionen förtydligade vid diskussionernas inledning komplementariteten mellan förslaget och den föreslagna översynen av direktivet om mått och vikt för vissa vägfordon efter frågor från flera medlemsstater.

Definition av kombinerad transport (artikel 1c)

- 40 % lägre externa kostnader

De flesta frågorna och kommentarerna rörde den nyligen föreslagna definitionen av kombinerad transport, som tydligt skiljer sig från de nuvarande reglerna. För att betraktas som kombinerad transport (och därmed vara berättigad till särskilda stödåtgärder) måste intermodala transporter leda till minst 40 % lägre externa kostnader (utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, personsador och dödsfall, buller och trafikstockningar) än en alternativ transport enbart på väg. Metoden för beräkning av externa kostnader är tänkt att fastställas genom en genomförandeakt, med hjälp av de enhetsvärden som anges i handboken om externa transportkostnader⁴ i dess kommande uppdaterade version.

⁴ Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för transport och rörlighet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, K. m.fl., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019–1.1* (endast på engelska), Publikationsbyrån, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Vissa delegationer ställde sig bakom det nya tillvägagångssättet, medan andra ifrågasatte resonemanget bakom 40 %, bristen på differentiering av externa kostnader i förhållande till nationell geografi och användningen av en genomförandeakt. Många delegationer ansåg att definitionen var alltför komplex och inte transparent. Flera medlemsstater föreslog gemensamt att man som utgångspunkt skulle återgå till den avståndsbaserade definition som anges i rådets allmänna riktlinje från 2018⁵.

– *Ny förenklad metod*

Som svar på efterfrågan om tydlighet och transparens utarbetade ordförandeskapet, efter ett förslag från en delegation, en ny förenklad beräkningsmetod och föreslog att den skulle läggas till som en bilaga till den grundläggande rättsakten. Formeln baserades på de olika etappernas sträckor vid intermodal transport och på det bimodala förhållandet mellan de externa kostnaderna för vägtransport och de externa kostnaderna för varje annat transportslag än vägtransport (järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart). Tröskelvärdet på 40 % lägre externa kostnader behölls i förslaget.

Även om många delegationer uppskattade ansträngningarna för att hitta en förenklad och tydlig beräkning saknade ordförandeskapets förslag tillräckligt stöd, särskilt från de delegationer som hade föreslagit att man skulle återgå till definitionen i rådets allmänna riktlinje från 2018.

– *Förhållandet mellan vägsträckor och andra sträckor*

Som en uppföljning av arbetsgruppens synpunkter fokuserade ordförandeskapet därefter på en ny helt avståndsbaserad lösning, som utgick från förhållandet mellan längden på vägsträckor och andra sträckor; där de externa kostnaderna inte räknas med men sparas implicit då icke vägbundna sträckor används. I den föreslagna ändringen anges att minst 50 % av den totala kombinerade transporten måste ske med hjälp av andra transportsätt än vägtransport.

Vissa delegationer ansåg att den nya definitionen var ett steg i rätt riktning, medan andra uttryckte oro över att den skulle kunna leda till mycket långa vägsträckor.

⁵ ST 15147/18.

– *Öar och ömedlemsstater*

Eftersom det föreslogs att villkoret för kombinerad transport skulle ändras från ett tröskelvärde för externa kostnadsbesparingar till minst 50 % i fråga om andra sträckor än väg, infördes genom kompromisstexten en ny bestämmelse om öar och ömedlemsstater i artikel 1c.2 b och artikel 1b.8 för att inkludera godstransportförbindelser mellan öar och ömedlemsstater och fastlandet i direktivets tillämpningsområde. Ordförandeskapet lade till denna bestämmelse på begäran av de berörda medlemsstaterna.

Arbetsgruppen undersökte olika alternativ för en enhetlig och effektiv definition av kombinerad transport och ytterligare arbete kommer att krävas för att få tillräckligt stöd från delegationerna.

eFTI-plattformar (ändrad artikel 3)

Enligt kommissionens förslag ska organisatörer av kombinerad transport registrera uppgifter i eFTI-plattformar innan en verksamhet inleds. På grundval av dessa uppgifter kommer eFTI-plattformarna att göra de beräkningar som krävs för att bevisa överensstämmelse och därigenom fastställa om en intermodal transport är berättigad till de stödåtgärder som är avsedda för kombinerad transport.

I förordningen om elektronisk godstransportinformation fastställs en skyldighet för medlemsstaternas behöriga myndigheter att godta föreskriven information som görs tillgänglig elektroniskt av de ekonomiska aktörerna (artikel 5). Skyldigheten för de ekonomiska aktörerna att göra föreskriven information tillgänglig elektroniskt för behöriga myndigheter planeras dock som ett möjligt initiativ till följd av en översyn av förordningen om elektronisk godstransportinformation senast den 21 februari 2029 (artikel 16 i förordningen).

Under diskussionerna i arbetsgruppen stödde vissa delegationer användningen av eFTI-plattformar, i linje med målen för digitalisering av godstransport i unionen.

Majoriteten uttryckte dock oro över att plattformarna ännu inte är i drift och motsatte sig den bestämmelse som i praktiken skulle göra användningen obligatorisk för de som organiserar kombinerade transporter.

Som svar på medlemsstaternas farhågor föreslog ordförandeskapet en översynsklausul och att tillämpningen av denna bestämmelse senareläggs.

Ytterligare arbete kommer att krävas för att definiera användningen av eFTI-plattformar, särskilt vad gäller sambandet mellan direktivets införlivande och eFTI-plattformarnas genomförande och idrifttagande.

Nationella politiska ramar (artikel 3a)

Genom artikel 3a införs en skyldighet för medlemsstaterna att anta, offentliggöra, genomföra och utvärdera nationella politiska ramar för stöd till intermodal transport och särskilt kombinerad transport. I direktivet fastställs också ett mål om en sammanlagd minskning på minst 10 % av de totala kostnaderna för kombinerade transporter på deras territorium. En icke uttömmande förteckning över stödåtgärder läggs till i en bilaga.

Många delegationer motsatte sig att de nationella politiska ramarna ska vara obligatoriska och ifrågasatte det tillhörande målet att minska de totala kostnaderna för kombinerade transporter med 10 %.

I ordförandeskapets kompromisstext anpassades kraven för de nationella politiska ramarna, och sköt därmed upp antagandet av de nationella politiska ramarna från 24 till 36 månader efter direktivets ikraftträdande. Perioden för att uppnå målet på 10 % förlängdes från 7 år och 6 månader till 8 år efter direktivets ikraftträdande.

Dessutom infördes punkt 5a, enligt vilken medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa stödåtgärder för en vägsträcka som går genom deras territorium utan att gods lastas eller lossas.

Undantag från förbud mot körning under helger, på natten och under allmänna helgdagar (artikel 9a)

Genom förslaget införs ett nytt EU-omfattande undantag från nationella körförbud för fordon som kör vägsträckor i kombinerade transporter. Diskussionerna i arbetsgruppen visade att delegationerna är mycket splittrade i denna fråga och att ytterligare arbete måste göras.

Andra föreslagna ändringar

Genom sju kompromisstexter införde ordförandeskapet flera andra ändringar av kommissionens förslag som svar på delegationernas kommentarer. Dessa ändringar omfattar bland annat följande:

- *Direktivets titel ändrades för att specificera att stödramen för intermodala transporter omfattar särskilda stödåtgärder avsedda för kombinerad transport av gods.*

- *Definitionen av en transportorganisatör lades till i artikel 1b.14.*
- *Ett undantag från kravet på ISO-identifiering av intermodala lastenheter lades till för ett vägfordon eller en enhet som inte kan hanteras med kran som transporteras på järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss för den del av resan som inte görs på väg.*
- *Den ursprungliga lydelsen av artikel 2 i 1992 års direktiv behölls, eftersom dess omformulering i kommissionens förslag gav upphov till alltför många tolkningsfrågor.*
- *Ett förtydligande av bevis på överensstämmelse i den ändrade artikeln 3.4 lades till.*
- *De ändrade föreslagna ändringarna av förordningen om elektronisk godstransportinformation infördes för att beakta beräkningen av minimiandelen på 50 % andra sträckor än väg.*
- *Förteckningen över skatter i artikel 6.3 uppdaterades på begäran av flera medlemsstater.*
- *Hänvisningarna i artikel 9 uppdaterades, men den ursprungliga lydelsen behölls eftersom den nyligen föreslagna omformuleringen gav upphov till alltför många tolkningsfrågor.*
- *Smärre tillägg gjordes i den icke uttömmande förteckningen över stödåtgärder i bilaga II.*
- *En detaljerad förteckning över transparenskrav för terminaler lades till som bilaga III, vilket innebar att de genomförandebefogenheter som delegerats till kommissionen på denna punkt upphävdes.*
- *Omlastningsplatser lades till i skäl 6.*

IV. SLUTSATS

13. Coreper uppmanar, efter sitt möte den 5 juni 2024, rådet att ta del av denna rapport i syfte att förbereda fortsatta framsteg med direktivet om kombinerade transporter.