

Брюксел, 22 ноември 2024 г.
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Междуинституционално досие:
2023/0396(COD)

БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	12831/24
№ док. Ком.:	15200/23 + ADD1
Относно:	Подготовка за заседанието на Съвета (Транспорт, телекомуникации и енергетика) на 5 декември 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“). Предложението беше последният елемент от законодателния пакет „Екологизиране на товарния транспорт“¹, представен през юли 2023 г. в контекста на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност.²

¹ ST 11856/23.

² [Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето.](#)

2. Другите три предложения от пакета включват преразглеждане на Директивата за масите и размерите на някои пътни превозни средства, проект за регламент относно отчитането на емисиите на парникови газове от транспортните услуги („CountEmissions EU“) и проект за регламент относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство.
3. В Директивата относно комбинирания транспорт се предлага да се измени директивата от 1992 г., която е в сила понастоящем³, като се стимулира по-голямо пренасочване на товарния автомобилен транспорт към интермодален транспорт, който съчетава по-добрите екологични показатели и енергийната ефективност на железопътния транспорт, вътрешните водни пътища и морския транспорт на къси разстояния с достъпността и гъвкавостта на автомобилния транспорт. Целта е интермодалният транспорт да стане по-привлекателен за икономическите оператори, като същевременно се намалят отрицателните външни разходи, като например емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха, задръстванията и пътнотранспортните произшествия.
4. Ключов елемент за постигането на тази цел е предложеното ново определение за „операция по комбиниран транспорт“, разбирано като „интермодална транспортна операция“, отговаряща на определени условия и извършвана на територията на Съюза. Изпълнението на тези условия, както е посочено в предложението, ще направи операцията допустима за редица стимули в целия ЕС и за национални мерки за подкрепа.
5. По отношение на цифровизацията, с Директивата относно комбинирания транспорт се предлага също така да се измени Регламент (ЕС) 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози⁴ (по-долу „eFTI“), така че платформите за eFTI да могат да бъдат използвани за изчисляване на допустимостта и за събиране на обобщени данни относно икономическото развитие на сектора. Освен това в предложението се определят правила относно изискванията за прозрачност за терминалите за претоварване с цел допълнително улесняване на интермодалния транспорт.
6. Директивата относно комбинирания транспорт 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.

³ 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.*

⁴ 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.*

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

7. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия. На 13 септември 2024 г. TRAN определи за докладчик г-н Flavio TOSI (EPP, Италия). Той замени предишния докладчик Massimiliano SALINI (EPP, IT), който на 1 март 2024 г. публикува работен документ⁵ с препоръки.
8. Европейският икономически и социален комитет прие становището⁶ си на своето 585-о пленарно заседание на 14 февруари 2024 г. Комитетът на регионите прие становището⁷ си на своето 159-о пленарно заседание на 31 януари – 1 февруари 2024 г.

III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

9. Комисията представи предложението и неговата оценка на въздействието на заседанието на работна група „Транспорт – интермодални въпроси и мрежи“ на 17 ноември 2023 г., по време на испанското председателство.
10. Белгийското председателство разгледа задълбочено предложението на единадесет заседания на работната група със седем компромисни текста, като на 18 юни 2024 г.⁸ представи на Съвета доклад за напредъка.
11. Унгарското председателство продължи разглеждането на досието в работната група на 10 септември и 1 октомври 2024 г. Председателството проведе обсъждане в Корепер за допълнителни насоки на 16 октомври 2024 г.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_BG.pdf

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС

12. Унгарското председателство започна работа по досието, като проучи по-гъвкав подход и като взе предвид различните гледни точки на държавите членки. Ясно беше, че новото определение за комбиниран транспорт в предложението на Комисията, основано на праг от най-малко 40% икономии на външни разходи, няма да получи достатъчна подкрепа. Последният компромисен текст по време на белгийското председателство, в който се определя изискване за минимум 50% различен от автомобилния превоз, беше оценен положително от някои делегации, но отново не получи достатъчна подкрепа. В същото време някои делегации поискаха фиксирано ограничение на разстоянието по отсечката с автомобилен превоз, като някои делегации предложиха завръщане към определението в общия подход на Съвета от 2018 г., където това ограничение беше определено на 150 km.⁹
13. Като първа стъпка председателството представи документ за обсъждане с два варианта в допълнение към изискването за най-малко 50% различен от автомобилния превоз. С първия вариант беше въведен таван от 150 km за отсечката с автомобилен превоз с изключения за достигане до най-близкия подходящ терминал за претоварване. Във втория вариант се предлага ограничението от 150 km за отсечката с автомобилен превоз да се запази само за връзки автомобилен – воден транспорт, подобно на настоящите правила. По отношение на пътните и железопътните връзки този вариант предложи на държавите членки да се предостави гъвкавост да определят няколко диапазона на разстоянието за отсечката с автомобилен превоз и съответно да решат кои стимули да прилагат. Целта беше да се намери компромис, отразяващ различните географски условия и логистична инфраструктура в държавите членки. Много делегации обаче счетоха втория вариант за твърде сложен за прилагане, с потенциален риск от фрагментиране на правилата в целия Съюз.
14. След това председателството предложи компромисен текст по всички членове. Що се отнася до ключовия въпрос за обхвата на комбинирания транспорт, компромисният текст се основаваше на първия вариант от документа за обсъждане, т.е. минимум 50% различен от автомобилния превоз и ограничение на разстоянието от 150 km за отсечката с автомобилен превоз. Въведен беше ясно определен набор от условия, поясняващи кога таванът за отсечката с автомобилен превоз може да бъде превишен.

⁹ ST 15147/18.

15. Освен това председателството проучи начини за разрешаване на въпроса с цифровите платформи за проверка на допустимостта при планирането на операция по комбиниран транспорт и като доказателство за съответствие при пътните проверки. Първоначалното предложение за временна цифрова платформа за геокодиране, която да бъде разработена от Комисията, беше счетено за сложно и ненужно от много делегации. Следователно в компромисния си текст председателството включи предпазна клауза, която гарантира, че организаторите на комбиниран транспорт няма да трябва да използват платформи за eFTI, докато не бъдат сертифицирани достатъчен брой доставчици на платформени услуги за eFTI за необходимите нови функционални възможности.
16. Освен това председателството измени разпоредбите относно националните рамки за политиката с цел улесняване на навлизането на комбинирания транспорт, като изясни, наред с другото, доброволния и пожелателен характер на целта за намаляване на общите разходи за операциите по комбиниран транспорт.
17. Председателството също така се опита да намери подходящо решение по отношение на разпоредбата за освобождаване на превозните средства, извършващи отсечки с автомобилен превоз от операции по комбиниран транспорт, от забрани за движение на превозни средства, като предложи няколко дерогации.
18. В работната група компромисният текст на председателството предизвика смесени реакции. Вследствие на това председателството стигна до заключението, че за да се постигне напредък по предложението, първо трябва да се изясни определението за комбиниран транспорт, тъй като то определя допустимостта за стимули и мерки за подкрепа.
19. По тези причини председателството реши да поиска от Корепер насоки на базата на два въпроса: първият относно това дали комбинация от минимум 50% различен от автомобилен превоз и ограничение на разстоянието по отсечката с автомобилен превоз, например от 150 km, може да представлява основа за определението; вторият въпрос относно това дали са необходими изключения, за да се предвидят специфични ситуации. Резултатите от обсъжданията в Корепер показаха, че становищата на държавите членки относно обхвата на комбинирания транспорт продължават да се различават, като някои силно подкрепят фиксирано ограничение на отсечката с автомобилен превоз, други предпочитат подхода на процентния дял, а трета група е готова да прояви гъвкавост. Освен това редица държави членки считат, че е твърде рано за използването на платформи за eFTI за организаторите на комбиниран транспорт.

20. Необходима е още работа, за да се постигне компромис по нерешените въпроси. За някои държави членки стимулите за насърчаване на железопътните товарни връзки са от съществено значение. В това отношение биха могли да бъдат проучени отделни разпоредби за операции, включващи претоварване от автомобилен на железопътен транспорт, и за операции, включващи претоварване от автомобилен на воден транспорт, при условие че такъв подход може да гарантира правна сигурност и не би довел до фрагментиране. Същевременно островните държави членки подчертават, че е важно да се запазят предложените разпоредби относно устойчивия интермодален транспорт между островите и островните държави членки и континента.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

21. След заседанието си на 27 ноември 2024 г. Корепер приканва Съвета да вземе под внимание доклада за напредъка по отношение на работата по преразглеждането на Директивата относно комбинирания транспорт.
-