

Bruxelles, den 22. november 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Interinstitutionel sag:
2023/0396(COD)

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	12831/24
Komm. dok. nr.:	15200/23 + ADD1
Vedr.:	Forberedelse af samlingen i Rådet (<u>transport</u> , telekommunikation og energi) den 5. december 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

- Den 7. november 2023 forelagde Kommissionen ovennævnte forslag (i det følgende benævnt "direktivet om kombineret godstransport") for Europa-Parlamentet og Rådet. Forslaget var det sidste element i lovpakken om grønnere godstransport¹, som blev fremlagt i juli 2023 i forbindelse med strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet.²

¹ ST 11856/23.

² [Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden.](#)

2. De tre øvrige forslag i pakken omfatter en revision af direktivet om vægt og dimensioner for visse vej køretøjer, et udkast til forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester "CountEmissions EU") og et udkast til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.
3. I direktivet om kombineret transport foreslås det at ændre direktivet fra 1992, der i øjeblikket er i kraft,³ ved at tilskynde til en større omlægning af vejgodstransporten til intermodal transport, som kombinerer bedre miljøpræstationer og energieffektivitet ved jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart med vejtransportens tilgængelighed og fleksibilitet. Målet er at gøre intermodal transport mere attraktiv for de erhvervsdrivende og samtidig reducere de negative eksterne omkostninger såsom drivhusgasemissioner, luftforurening, trængsel og trafikulykker.
4. Et centralt element i opfyldelsen af dette mål er den foreslåede nye definition af "kombineret transport" forstået som en "intermodal transport", der opfylder visse betingelser og udføres på Unionens område. Opfyldelsen af disse betingelser som fastsat i forslaget vil gøre disse operationer berettiget til en række EU-dækkende incitamenter samt nationale støtteforanstaltninger.
5. Med hensyn til digitalisering foreslås det i direktivet om kombineret transport at ændre forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation⁴ (i det følgende benævnt "eFTI"), så eFTI-plattformene kan anvendes til beregning af støtteberettigelsen og indsamling af aggregerede data om den økonomiske udvikling i sektoren. Desuden fastsætter forslaget regler om gennemsigtighedskrav for omladningsterminaler for yderligere at lette den intermodale transport.
6. Direktivet om kombineret transport 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.

³ 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*).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (*EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33*).

II. ARBEJDET I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

7. Europa-Parlamentet udpegede Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg. Den 13. september 2024 udpegede TRAN Flavio TOSI (PPE, IT) som ordfører. Han afløste den tidligere ordfører Massimiliano SALINI (PPE, IT), som havde offentliggjort et arbejdsdokument⁵ med henstillinger den 1. marts 2024.
8. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse⁶ på 585. plenarforsamling den 14. februar 2024. Regionsudvalget vedtog sin udtalelse⁷ på 159. plenarforsamling, 31. januar – 1. februar 2024.

III. ARBEJDET I RÅDET

9. Kommissionen forelagde forslaget og konsekvensanalysen hertil for Gruppen vedrørende Transport – Intermodale Spørgsmål og Net den 17. november 2023 under det spanske formandskab.
10. Det belgiske formandskab gennemgik forslaget indgående på elleve møder i gruppen med syv kompromistekster og forelagde Rådet en situationsrapport den 18. juni 2024⁸.
11. Det ungarske formandskab fortsatte behandlingen af sagen i gruppen den 10. september og den 1. oktober 2024. Formandskabet havde en drøftelse i Coreper med henblik på yderligere retningslinjer den 16. oktober 2024.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. ARBEJDET HEN IMOD ET KOMPROMIS

12. Det ungarske formandskab indledte arbejdet med sagen ved at undersøge en mere fleksibel tilgang i betragtning af medlemsstaternes forskellige synspunkter. Det stod klart, at den nye definition af kombineret transport i Kommissionens forslag baseret på en tærskel for besparelser i eksterne omkostninger på mindst 40 % ikke ville få tilstrækkelig støtte. Nogle delegationer bifaldt det sidste kompromis under det belgiske formandskab, der fastsatte et krav om mindst 50 % ikkevejgående transport, men heller ikke dette fik tilstrækkelig støtte. Samtidig anmodede nogle delegationer om en fast begrænsning af vejstrækningens længde, og visse delegationer foreslog, at man vender tilbage til definitionen fra Rådets generelle indstilling fra 2018, hvor grænsen blev fastsat til 150 km.⁹
13. Som et første skridt forelagde formandskabet et oplæg med to muligheder ud over kravet om mindst 50 % ikkevejgående transport. Med den første mulighed ville der blive indført et loft på 150 km for vejstrækningen med undtagelser, så der kunne nås frem til den nærmeste egnede omladningsterminal. Med den anden mulighed blev det foreslået kun at bibeholde begrænsningen på 150 km for vejstrækningen for vej-vandvejsforbindelsi lighed med de nuværende regler. Med hensyn til vej-jernbaneforbindelser blev det foreslået at give medlemsstaterne fleksibilitet til at fastsætte flere intervaller for vejstrækningens længde og i overensstemmelse hermed beslutte, hvilke incitamenter der skal anvendes. Målet var at finde et kompromis, der afspejler medlemsstaternes forskellige geografiske forhold og logistiske infrastruktur. Mange delegationer fandt imidlertid, at den anden mulighed var for kompleks at gennemføre og indebar en potentiel risiko for fragmentering af reglerne i Unionen.
14. Derefter foreslog formandskabet en kompromistekst vedrørende alle artiklerne. Med hensyn til det centrale spørgsmål om omfanget af kombineret transport var kompromiset baseret på den første mulighed i oplægget, dvs. mindst 50 % ikkevejgående transport og en begrænsning af vejstrækningens længde på 150 km. Der blev indført en række veldefinerede betingelser, der præciserer, hvornår loftet for vejstrækningen kan overskrides.

⁹ ST 15147/18.

15. Desuden undersøgte formandskabet, hvordan man kan afgøre spørgsmålet om digitale platforme til kontrol af støtteberettigelse i forbindelse med planlægning af en kombineret transport og som dokumentation for overholdelse i forbindelse med kontrol på vejene. Det oprindelige forslag om en midlertidig digital geokodningsplatform, der skal udvikles af Kommissionen, blev af mange delegationer anset for komplekst og unødvendigt. Formandskabet har derfor i sit kompromis indarbejdet en beskyttelsesklausul, der sikrer, at arrangørerne af kombineret transport ikke behøver at anvende eFTI-platformene, før tilstrækkelig mange udbydere af eFTI-platforme er blevet godkendt til de nødvendige nye funktioner.
16. Desuden ændrede formandskabet bestemmelserne om nationale politikrammer for at lette udbredelsen af kombineret transport og præciserede bl.a. den frivillige og ambitiøse karakter af målet om at reducere de samlede omkostninger ved kombineret transport.
17. Formandskabet forsøgte også at finde en passende løsning med hensyn til bestemmelsen om at fritage køretøjer, der tilbagelægger vejstrækninger i kombineret transport, fra kørselsforbud ved at foreslå flere undtagelser.
18. Formandskabets kompromis udløste blandede reaktioner i gruppen. Formandskabet konkluderede derfor, at det for at komme videre med forslaget først var nødvendigt at præcisere definitionen af kombineret transport, da den fastlægger berettigelsen til incitament og støtteforanstaltninger.
19. Formandskabet besluttede derfor at anmode om Corepers råd med hensyn til to spørgsmål: For det første, hvorvidt en kombination af mindst 50 % ikkevejgående transport og en begrænsning af vejstrækningens længde på f.eks. 150 km kan danne grundlag for definitionen, og for det andet, hvorvidt der er behov for undtagelser for at tage højde for særlige situationer. Resultatet af Corepers drøftelser viste, at medlemsstaternes holdninger til omfanget af kombineret transport fortsat er divergerende, idet nogle går stærkt ind for en fast begrænsning af vejstrækningen, andre foretrækker den procentvise andel, og en tredje gruppe er parat til at udvise fleksibilitet. Desuden mente en række medlemsstater, at det var for tidligt at anvende eFTI-platforme til arrangører af kombineret transport.

20. Der er behov for yderligere drøftelser for at finde et kompromis om de udestående spørgsmål. For nogle medlemsstater er incitamenter, der tilskynder til jernbanegodsforbindelser, helt afgørende. I den forbindelse kunne man undersøge særskilte bestemmelser for operationer, der involverer omladning mellem vej og jernbane, og for operationer, der involverer omladning mellem vej og vandvej, forudsat at en sådan tilgang sikrer retssikkerheden og ikke fører til fragmentering. Samtidig understreger ømedlemsstaterne, hvor vigtigt det er at fastholde de foreslåede bestemmelser om bæredygtig intermodal transport mellem øer og ømedlemsstater og fastlandet.

V. **KONKLUSION**

21. Coreper opfordrer i forlængelse af mødet den 27. november 2024 Rådet til at notere sig situationsrapporten vedrørende arbejdet med revisionen af direktivet om kombineret transport.