

Brussel, 22 november 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Interinstitutioneel dossier:
2023/0396(COD)

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
nr. vorig doc.:	12831/24
nr. Comdoc.:	15200/23 + ADD1
Betreft:	Vorbereiding van de zitting van de Raad (<u>Vervoer</u>, Telecommunicatie en Energie) op 5 december 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

- Op 7 november 2023 heeft de Commissie het bovengenoemde voorstel (hierna “de richtlijn gecombineerd vervoer” genoemd) bij het Europees Parlement en de Raad ingediend. Het voorstel was het laatste onderdeel van het wetgevingspakket “vergroening van het goederenvervoer”¹, dat in juli 2023 werd gepresenteerd in het kader van de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit².

¹ Doc. ST 11856/23.

² [Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst.](#)

2. De drie andere voorstellen in het pakket omvatten een herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen voor bepaalde wegvoertuigen, een ontwerpverordening betreffende een broeikasgasemissieboekhouding voor vervoersdiensten (“CountEmissions EU”) en een ontwerpverordening inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.
3. In de richtlijn gecombineerd vervoer wordt voorgesteld de huidige richtlijn van 1992³ te wijzigen door een grotere verschuiving van het goederenvervoer over de weg naar intermodaal vervoer te stimuleren, waarbij de betere milieuprestaties en de energie-efficiëntie van het spoor, de binnenvaart en de korte vaart worden gecombineerd met de toegankelijkheid en flexibiliteit van het wegvervoer. Het doel is intermodaal vervoer aantrekkelijker te maken voor marktdeelnemers en de externe kosten, zoals broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, congestie en verkeersongevallen, te verminderen.
4. Een belangrijk element voor het bereiken van deze doelstelling is de voorgestelde nieuwe definitie van “gecombineerd vervoer”, dat moet worden gelezen als “intermodaal vervoer” dat aan bepaalde voorwaarden voldoet en op het grondgebied van de Unie wordt uitgevoerd. Als aan deze voorwaarden van het voorstel wordt voldaan, zou het vervoer in aanmerking komen voor een reeks EU-brede stimuleringsmaatregelen en nationale steunmaatregelen.
5. In de richtlijn gecombineerd vervoer wordt met betrekking tot digitalisering voorgesteld Verordening (EU) 2020/1056 inzake elektronische informatie over goederenvervoer⁴ (hierna “eFTI” genoemd) te wijzigen, zodat eFTI-platforms kunnen worden gebruikt om de subsidiabiliteit te berekenen en geaggregeerde gegevens te verzamelen over de economische ontwikkeling van de sector. Daarnaast bevat het voorstel regels inzake transparantievereisten voor overslagterminals om intermodaal vervoer verder te vergemakkelijken.
6. Met de richtlijn gecombineerd vervoer 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.

³ 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*).

⁴ 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*).

II. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

7. Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als bevoegde commissie. Op 13 september 2024 heeft TRAN de heer Flavio TOSI (PPE, IT) als rapporteur aangewezen. De vorige rapporteur Massimiliano SALINI (PPE, IT) had op 1 maart 2024 een werkdocument⁵ met aanbevelingen gepubliceerd.
8. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft zijn advies⁶ aangenomen tijdens de 585^e plenaire zitting, die plaatsvond op 14 februari 2024. Het Comité van de Regio's heeft zijn advies⁷ aangenomen tijdens de 159^e plenaire zitting, die plaatsvond op 31 januari en 1 februari 2024.

III. WERKZAAMHEDEN IN DE RAAD

9. De Commissie heeft het voorstel en de bijbehorende effectbeoordeling op 17 november 2023 onder het Spaanse voorzitterschap voorgelegd aan de Groep vervoer - intermodale vraagstukken en netwerken.
10. Het Belgische voorzitterschap heeft het voorstel uitvoerig besproken tijdens elf vergaderingen van de groep, met zeven compromisteksten, en heeft op 18 juni 2024 een voortgangsverslag aan de Raad voorgelegd⁸.
11. Het Hongaarse voorzitterschap heeft de bespreking over het dossier in de groep voortgezet op 10 september en 1 oktober 2024. Het voorzitterschap heeft op 16 oktober 2024 een bespreking gehouden in het Coreper met het oog op verdere sturing.

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

⁶ Doc. ST 10705/24.

⁷ Doc. ST 06311/24.

⁸ Doc. ST 10275/24.

IV. WERKZAAMHEDEN MET HET OOG OP EEN COMPROMIS

12. Het Hongaarse voorzitterschap heeft eerst onderzocht of er een flexibelere aanpak mogelijk is, rekening houdend met de verschillende standpunten van de lidstaten. Het was duidelijk dat de nieuwe definitie van gecombineerd vervoer in het voorstel van de Commissie, gebaseerd op een minimale vermindering van de externe kosten van 40 %, onvoldoende steun zou krijgen. Het laatste compromis onder het Belgische voorzitterschap voorzag erin dat bij een gecombineerde vervoersactiviteit ten minste 50 % van het traject moet worden afgelegd met andere vervoerswijzen dan wegvervoer. Dit werd door sommige delegaties op prijs gesteld, maar kreeg opnieuw onvoldoende steun. Tegelijkertijd opperden sommige delegaties een maximumafstand van het wegtraject, waarbij bepaalde delegaties voorstelden om terug te keren naar de definitie in de algemene oriëntatie van de Raad van 2018, waarin deze maximumafstand was vastgesteld op 150 km.⁹
13. Als eerste stap presenteerde het voorzitterschap een discussienota met twee andere opties naast de eis dat ten minste 50 % van het traject niet over de weg wordt afgelegd. Bij de eerste optie werd een maximumafstand van 150 km van het wegtraject voorgesteld, met een uitzondering voor het bereiken van de dichtstbij gelegen geschikte vervoersterminal. Bij de tweede optie werd voorgesteld de maximumafstand van 150 km van het wegtraject alleen te doen gelden voor verbindingen tussen de weg en het water, hetgeen vergelijkbaar is met de huidige regels. Voor verbindingen tussen de weg en het spoor werd er voorgesteld om de lidstaten de flexibiliteit te geven om verschillende afstanden voor het wegtraject vast te stellen en dienovereenkomstig te beslissen welke stimuleringsmaatregelen moeten worden toegepast. Het doel was om een compromis te vinden waarin de verschillende geografische omstandigheden en logistieke infrastructuur in de lidstaten zijn weerspiegeld. Veel delegaties vonden de uitvoering van de tweede optie echter te complex. Het zou een risico op versnippering van de regels in de Unie met zich meebrengen.
14. Vervolgens stelde het voorzitterschap een compromis voor over alle artikelen. Met betrekking tot het knelpunt van het toepassingsgebied van gecombineerd vervoer, was het compromis gebaseerd op de eerste optie uit de discussienota: een minimum van 50 % van het traject dat niet over de weg wordt afgelegd en een maximumafstand van 150 km van het wegtraject. Er werd ook een welbepaalde reeks voorwaarden voorgesteld om te verduidelijken wanneer de maximumafstand van het wegtraject mag worden overschreden.

⁹ Doc. ST 15147/18.

15. Daarnaast heeft het voorzitterschap onderzocht hoe de kwestie van de digitale platforms voor het controleren van de subsidiabiliteit bij de planning van gecombineerd vervoer en als bewijs van naleving bij controles langs de weg kan worden opgelost. Het oorspronkelijke voorstel voor een tijdelijk digitaal geo-coderingsplatform dat door de Commissie moet worden ontwikkeld, werd door veel delegaties complex en onnodig geacht. Bijgevolg heeft het voorzitterschap in zijn compromis een vrijwaringsclausule opgenomen die ervoor moet zorgen dat organisatoren van gecombineerd vervoer geen eFTI-platforms hoeven te gebruiken totdat voldoende eFTI-platformdienstverleners zijn gecertificeerd voor de vereiste nieuwe functionaliteiten.
16. Voorts heeft het voorzitterschap wijzigingen voorgesteld van de bepalingen inzake nationale beleidskaders ter bevordering van het gebruik van gecombineerd vervoer, waarbij onder meer het vrijwillige en ambitieuze karakter van de doelstelling om de totale kosten van gecombineerd vervoer te verlagen, werd verduidelijkt.
17. Het voorzitterschap heeft ook getracht een passende oplossing te vinden voor de bepaling waarbij voertuigen die wegtrajecten van gecombineerd vervoer verrichten, worden vrijgesteld van rijverboden door verschillende afwijkingen voor te stellen.
18. Het compromis van het voorzitterschap heeft verschillende reacties teweeggebracht in de groep. Het voorzitterschap concludeerde hieruit dat eerst de definitie van gecombineerd vervoer moet worden verduidelijkt om vooruitgang te boeken met het voorstel, aangezien deze bepalend is voor de subsidiabiliteit voor stimulerings- en steunmaatregelen.
19. Het voorzitterschap heeft daarom besloten het Coreper twee vragen te stellen om sturing te krijgen. Als eerste werd gevraagd of de definitie kan worden gebaseerd op een combinatie van een minimum van 50 % niet over de weg verlopende trajecten en een maximumafstand van het wegtraject, bijvoorbeeld 150 km, en als tweede of er uitzonderingen nodig zijn voor specifieke gevallen. Uit het resultaat van de bespreking in het Coreper bleek dat de lidstaten nog steeds verschillend denken over het toepassingsgebied van gecombineerd vervoer, waarbij sommige sterk voorstander waren van een vaste maximumafstand van het wegtraject en andere liever een aanpak met een procentueel aandeel zagen. Een derde groep bleek bereid zich flexibel op te stellen. Bovendien vonden een aantal lidstaten het voorbarig om eFTI-platforms te gebruiken voor organisatoren van gecombineerd vervoer.

20. Er moeten nog meer werkzaamheden worden verricht om een compromis te vinden over de onopgeloste vraagstukken. Voor sommige lidstaten zijn stimuleringsmaatregelen ter bevordering van verbindingen voor goederenvervoer per spoor van essentieel belang. In dit verband kunnen afzonderlijke bepalingen voor vervoer met weg-spoor-overslagverrichtingen en vervoer met weg-water-overslagverrichtingen worden onderzocht, op voorwaarde dat die aanpak rechtszekerheid kan bieden en niet tot versnippering leidt. Tegelijkertijd benadrukken de insulaire lidstaten dat het belangrijk is de voorgestelde bepalingen inzake duurzaam intermodaal vervoer tussen eilanden en insulaire lidstaten en het vasteland te handhaven.

V. CONCLUSIE

21. Na zijn vergadering van 27 november 2024 verzoekt het Coreper de Raad nota te nemen van het voortgangsverslag over de werkzaamheden met betrekking tot de herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer.
-