

Bryssel den 22 november 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Interinstitutionellt ärende:
2023/0396(COD)

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	12831/24
Komm. dok. nr:	15200/23 + ADD1
Ärende:	Förberedelser inför rådets möte (<u>transport</u> , telekommunikation och energi) den 5 december 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*). Förslaget var den sista delen av lagstiftningspaketet om grönare godstransporter¹ som lades fram i juli 2023 inom ramen för strategin för smart och hållbar mobilitet.²

¹ ST 11856/23.

² [Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden.](#)

2. De tre andra förslagen i paketet innehåller en översyn av direktivet om mått och vikt för vissa vägfordon, ett utkast till förordning om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster (*CountEmissions EU*) och ett utkast till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet.
3. I direktivet om kombinerade transporter föreslås en ändring av det direktiv från 1992 som för närvarande är i kraft³ genom att uppmuntra en större övergång från godstransporter på väg till intermodala transporter som kombinerar bättre miljöprestanda och energieffektivitet för järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart med vägtransporternas tillgänglighet och flexibilitet. Målet är att göra intermodala transporter mer attraktiva för ekonomiska aktörer och samtidigt minska de negativa externa kostnaderna, såsom utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, trafikstockningar och trafikolyckor.
4. En viktig faktor för att uppnå detta mål är den föreslagna nya definitionen av ”kombinerade transporter” i betydelsen ”intermodala transporter” som uppfyller vissa villkor och utförs inom unionens territorium. Att uppfylla de villkor som anges i förslaget skulle berättiga till en rad EU-omfattande incitament och nationella stödåtgärder.
5. Vad gäller digitalisering föreslås i direktivet om kombinerade transporter en ändring av förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation⁴ (*eFTI*), så att eFTI-plattformar kan användas för att beräkna stödberättigande och generera aggregerade uppgifter om sektorns ekonomiska utveckling. Dessutom innehåller förslaget regler om transparenskrav för omlastningsterminaler för att ytterligare underlätta intermodala transporter.
6. Direktivet om kombinerade transporter 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.

³ 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.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation, *EUT L 249*, 31.7.2020, s. 33.

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

7. Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott. Den 13 september 2024 utsåg TRAN Flavio TOSI (PPE, IT) till föredragande. Han ersatte den tidigare föredraganden Massimiliano SALINI (PPE, IT), som hade offentliggjort ett arbetsdokument⁵ med rekommendationer den 1 mars 2024.
8. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande⁶ vid den 585:e plenarsessionen den 14 februari 2024. Regionkommittén antog sitt yttrande⁷ vid den 159:e plenarsessionen den 31 januari–1 februari 2024.

III. ARBETET I RÅDET

9. Kommissionen lade fram förslaget och dess konsekvensbedömning vid mötet i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät den 17 november 2023 under det spanska ordförandeskapet.
10. Det belgiska ordförandeskapet behandlade förslaget ingående vid elva möten i arbetsgruppen med sju kompromisstexter och lade fram en lägesrapport för rådet den 18 juni 2024⁸.
11. Det ungerska ordförandeskapet fortsatte behandlingen av ärendet i arbetsgruppen den 10 september och den 1 oktober 2024. Ordförandeskapet höll en diskussion i Coreper för ytterligare vägledning den 16 oktober 2024.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. ARBETET MED ETT KOMPROMISSFÖRSLAG

12. Det ungerska ordförandeskapet inledde arbetet med ärendet genom att undersöka en mer flexibel strategi, med beaktande av medlemsstaternas olika åsikter. Det stod klart att den nya definitionen av kombinerade transporter i kommissionens förslag, som bygger på en tröskel på minst 40 % externa kostnadsbesparingar, inte skulle få tillräckligt stöd. Den sista kompromissen under det belgiska ordförandeskapet om ett krav på minst 50 % andra transportsätt än vägtransport uppskattades av vissa delegationer, men fick återigen inte tillräckligt stöd. Samtidigt begärde några delegationer en fast avståndsgräns för vägsträckan, och vissa delegationer föreslog att man skulle återgå till definitionen i rådets allmänna riktlinje från 2018, där denna gräns fastställdes till 150 km.⁹
13. Som ett första steg lade ordförandeskapet fram ett diskussionsunderlag med två alternativ utöver kravet på minst 50 % andra transportsätt än vägtransport. Genom det första alternativet infördes en gräns på 150 km för vägsträckan, med undantag för att nå närmaste lämpliga omlastningsterminal. I det andra alternativet föreslogs att gränsen på 150 km för vägsträckan skulle behållas endast för förbindelser mellan väg och vatten, i likhet med de nuvarande reglerna. När det gäller förbindelser mellan väg och järnväg föreslog kommissionen att medlemsstaterna skulle ges flexibilitet att fastställa flera avståndsintervall för vägsträckan och besluta utefter det om vilka incitament som ska tillämpas. Syftet var att hitta en kompromiss som återspeglar de olika geografiska förhållandena och logistikinfrastrukturen i medlemsstaterna. Många delegationer ansåg emellertid att det andra alternativet var alltför komplicerat att genomföra, med en potentiell risk för fragmentering av reglerna i hela unionen.
14. Därefter föreslog ordförandeskapet en kompromisstext för samtliga artiklar. När det gäller den centrala frågan om tillämpningsområdet för kombinerade transporter grundades kompromissen på det första alternativet i diskussionsunderlaget, dvs. minst 50 % andra transportsätt än vägtransport och en gräns på 150 km för vägsträckan. En väldefinierad uppsättning villkor infördes för att klargöra när gränsen för vägsträckan får överskridas.

⁹ ST 15147/18.

15. Dessutom undersökte ordförandeskapet olika sätt att lösa frågan om digitala plattformar för kontroll av stödberättigande när kombinerade transporter planeras och som ett bevis på överensstämmelse vid vägkontroller. Många delegationer ansåg att det ursprungliga förslaget om en tillfällig digital geokodningsplattform som skulle utvecklas av kommissionen var komplicerat och onödigt. I sin kompromiss införde ordförandeskapet därför en skyddsklausul för att säkerställa att organisatörer av kombinerad transport inte kommer att behöva använda eFTI-plattformar förrän ett tillräckligt antal leverantörer av eFTI-plattformstjänster har certifierats för de nya funktioner som krävs.
16. Dessutom ändrade ordförandeskapet bestämmelserna om nationella politiska ramar för att underlätta användningen av kombinerad transport och klargjorde bland annat att målet att minska de totala kostnaderna för kombinerad transport är frivilligt och vägledande.
17. Ordförandeskapet försökte också hitta en lämplig lösning när det gäller bestämmelsen om att undanta fordon som kör vägsträckor i kombinerade transporter från förbud mot körning genom att föreslå flera undantag.
18. I arbetsgruppen möttes ordförandeskapets kompromissförslag av blandade reaktioner. Ordförandeskapet drog därför slutsatsen att definitionen av kombinerade transporter först måste förtydligas för att möjliggöra framsteg med förslaget, eftersom det avgör berättigande till incitament och stödåtgärder.
19. Ordförandeskapet beslutade därför att be Coreper om vägledning med två frågor: den första om huruvida en kombination av minst 50 % andra transportsätt än vägtransport och en gräns på t.ex. 150 km för vägsträckan kan ligga till grund för definitionen, och den andra om huruvida det behövs undantag för att ta hänsyn till särskilda situationer. Resultatet av Corepers diskussion visade att medlemsstaternas åsikter om tillämpningsområdet för kombinerade transporter fortfarande skiljer sig åt. Vissa stödde starkt en fast gräns för vägsträckor, andra föredrog strategin med procentandelar och en tredje grupp var redo att visa flexibilitet. Dessutom ansåg ett antal medlemsstater att det var för tidigt att använda eFTI-plattformar för organisatörer av kombinerad transport.

20. Det krävs mer arbete för att nå en kompromiss om de kvarstående frågorna. För vissa medlemsstater är incitament som uppmuntrar till godstrafik på järnväg av avgörande betydelse. I detta avseende skulle man kunna undersöka separata bestämmelser för verksamhet som inbegriper omlastning mellan väg och järnväg och för verksamhet som inbegriper omlastning mellan väg och vatten, förutsatt att ett sådant tillvägagångssätt kan säkerställa rättssäkerhet och att det inte skulle leda till fragmentering. Samtidigt betonar ömedlemsstaterna vikten av att behålla de föreslagna bestämmelserna om hållbara intermodala transporter mellan öar och ömedlemsstater och fastlandet.

V. SLUTSATS

21. Coreper uppmanar, efter sitt möte den 27 november 2024, rådet att ta del av lägesrapporten om arbetet med översynen av direktivet om kombinerade transporter.