



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 8 november 2023
(OR. en)

15200/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0396 (COD)**

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	7 november 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 702 final
Ärende:	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

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 702 final.

Bilaga: COM(2023) 702 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

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

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Enligt den europeiska klimatlagen måste EU minska sina utsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer och uppnå klimatneutralitet senast 2050¹. Meddelandet om den europeiska gröna given² pekade på behovet av att minska växthusgasutsläppen från transporter med 90 % fram till 2050 för att uppnå klimatneutralitet. Handlingsplanen för nollförorening³ främjar övergången till renare transporter för att minska luft- och bullerföroreningar. För att minska sitt beroende av fossila bränslen måste EU dessutom förbättra sin energieffektivitet, vilket betonas i REPowerEU-paketet⁴, där revideringen av direktivet om kombinerade transporter (*direktivet*)⁵ anges som ett viktigt verktyg i detta avseende⁶.

Omställningen till utsläppssnåla och energisnåla godstransporter kräver en övergripande strategi. I kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet⁷ betonas att alla politiska åtgärder måste vidtas för att göra alla transportslag mer hållbara, göra hållbara alternativ allmänt tillgängliga i ett multimodalt system och införa rätt incitament för att driva på omställningen. Det krävs kraftfulla åtgärder för att använda hållbara transportslag, särskilt genom att flytta en väsentlig andel godstransporter till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart. Enligt milstolparna i strategin för hållbar och smart mobilitet bör godstrafiken på järnväg fördubblas, och godstrafiken på inre vattenvägar och närsjöfart bör öka med 50 % fram till 2050. På samma sätt krävs det i den europeiska gröna given att en betydande del av de 75 % av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg att flyttas över till järnväg och inre vattenvägar.

Intermodala godstransporter inklusive kombinerade transporter⁸ (tillsammans *intermodala transporter*) är avgörande för att möjliggöra en ökad användning av godstransporter på järnväg och på vatten, som endast mycket sällan tillhandahåller transportlösningar från dörr till dörr. Samtidigt är den genomsnittliga externa kostnaden för transporter på järnväg och inre vattenvägar per tonkilometer (*ton-km*) nästan tre gånger lägre, dvs. 0,013 euro per ton-km och 0,019 euro per ton-km, jämfört med den genomsnittliga externa kostnaden för tunga godsfordon på 0,042 euro per ton-km. Intermodala transporter, som omfattar matning av vägsträckor i början och/eller slutet av transporten, kombinerar bättre miljöprestanda och energieffektivitet för dessa icke-vägbundna transportslag med vägtransporternas tillgänglighet

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*), EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_sv.

⁵ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

⁶ EU:s plan för energibesparing, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombinerad transport är en undergrupp av intermodala transporter som motsvarar definitionen i direktivet.

och flexibilitet. Intermodala transporter gör det möjligt att använda transportslagen på ett effektivt sätt, särskilt genom att främja dem med jämförelsevis lägre miljöavtryck, och därigenom optimera användningen av befintliga transportnät och resurser och minska utsläppen och energiförbrukningen.

Därför är intermodala transporter avgörande för att uppnå ambitionen i både strategin för hållbar och smart mobilitet och den europeiska gröna given. I enlighet med detta tillkännagav strategin för hållbar och smart mobilitet att för att stödja grönare godstrafik i Europa behöver det nuvarande ramverket för intermodal transport en omfattande modernisering och måste göras om till ett effektivt verktyg.

Även om de intermodala transporternas prestanda har ökat avsevärt under de senaste 30 åren dominerar vägtransporterna i EU, eftersom de intermodala transporterna ofta inte är konkurrenskraftiga med transporter enbart på väg på grund av olika faktorer. För det första beror de intermodala transporternas framgång på prestanda (tillgänglighet, tillförlitlighet, punktlighet, hastighet) och kostnader för varje del av kedjan, dvs. de tjänster som erbjuds genom järnvägs- och vattentransporter, omlastningsterminaler samt vägtransporter för den ”sista kilometern”. Det finns prestandaluckor för alla dessa faktorer, som måste åtgärdas genom respektive sektorsspecifik lagstiftning och branschinsatser. För det andra, så länge graden av internalisering av de externa kostnaderna mellan transportslagen skiljer sig åt, är icke-vägbundna och intermodala transporter på medellånga sträckor inte priskonkurrenskraftiga med transport enbart på väg. Enligt strategin för hållbar och smart mobilitet krävs en heltäckande uppsättning åtgärder för att införa rättvis och effektiv prissättning i alla transportslag. Först då skulle förorenarna och användarna ta fullt ansvar för de kostnader de genererar, vilket skulle göra det möjligt för användarna att göra val som är anpassade till vad som är bäst för samhället. Strategin för hållbar och smart mobilitet förväntar sig också att en fullständig internalisering av externa kostnader inom EU ska slutföras senast 2050, vilket gör det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder dessförinnan, för att uppnå målen för de ovan beskrivna miljömålen senast 2050.

Sedan 1975 har EU haft ett instrument⁹ för att stödja stödberättigande intermodala transporter (dvs. kombinerade transporter) i syfte att öka konkurrenskraften för kombinerade transporter i förhållande till godstransporter enbart på väg och därigenom öka användningen av kombinerade transporter.

År 1992 ersattes detta instrument av rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna. Syftet med direktivet är att komplettera andra strategier, som gäller specifika transportslag, för att göra intermodala transporter som omfattar järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart i kombination med begränsade vägsträckor mer konkurrenskraftiga. Direktivet är det enda rättsliga EU-instrument som direkt stöder intermodala transporter och därmed stimulerar övergången från vägtransporter till transportslag med lägre utsläpp.

För att öka direktivets ändamålsenlighet lade kommissionen 1998 fram ett förslag om ändring av direktivet, men eftersom förhandlingarna inte ledde till något resultat drogs förslaget tillbaka 2001.

⁹ Rådets direktiv 75/130/EEG av den 17 februari 1975 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 48, 22.2.1975).

Under 2016 genomförde kommissionen en Refit-utvärdering¹⁰. Den drog slutsatsen att direktivet fortfarande var ett relevant instrument för att stödja kombinerade transporter, men att det finns en betydande marginal för att ytterligare förbättra dess effektivitet eftersom vissa av dess bestämmelser är föråldrade eller oklara. Bristerna omfattar begränsat stödberättigande, otillräckligt ekonomiskt stöd och användningen av pappersdokument. Därefter lade kommissionen fram ett nytt förslag 2017. Förslaget drogs tillbaka 2020 eftersom förhandlingarna mellan medlagstiftarna hade resulterat i ett resultat som skulle ha minskat ambitionen i direktivet vid en tidpunkt då politiska mål, som återspeglas i meddelandet om den europeiska gröna given¹¹, krävde motsatsen.

För att uppfylla dessa förväntningar har kommissionen utarbetat ett nytt förslag till ändring av direktivet. Syftet med initiativet är att ändra inriktning på den stödram som detta direktiv skapar och därigenom öka konkurrenskraften för intermodala transporter jämfört med långväga vägtransporter för att stimulera övergången från vägtransporter till andra transportslag och därmed minska de externa kostnaderna.

Det ändrade direktivet är tillämpligt på alla intermodala transporter när det gäller nationella politiska ramar, rapportering och insynen i terminalerna, och fastställer en särskild stödram för undergruppen intermodala transporter som sparar en viss nivå av externa kostnader. Den senare, som är en undergrupp av intermodala transporter, fortsätter att kallas kombinerade transporter.

Lärdomarna från förslagen från 1998 och 2017 och förhandlingsresultaten beaktades vid utarbetandet av detta förslag. Det rör sig särskilt om följande:

- Behovet av en principiellt annorlunda strategi för villkoren för beviljande av stöd. Villkoren i det nuvarande direktivet definieras i termer av längden på olika vägsträckor och andra sträckor samt avstånd till lämpliga terminaler, vilket inte alltid återspeglar de faktiska geografiska förhållandena och leder till svårigheter vid genomförandet. Ännu viktigare är att dessa kriterier inte återspeglar den faktiska transportens miljöprestanda, vilket leder till att stödet inte inriktas på insatser som säkerställer externa kostnadsbesparingar.
- Bestämmelserna om investeringar för att uppnå tillräcklig terminalkapacitet är visserligen nödvändiga, men passar inte riktigt in i direktivets tillämpningsområde och motarbetades av många medlemsstater. Dessa har därför nu behandlats i kommissionens förslag till revidering av TEN-T-förordningen¹².
- Användning av digitala lösningar för efterlevnadskontroller och tillsyn, vilket också kan underlätta tillgången till uppgifter om marknadens funktion och förbättra effektiviteten hos ekonomiska stödåtgärder.
- Olika situationer i medlemsstaterna som kräver olika tillvägagångssätt för stödåtgärder.

För att uppnå sina mål har detta initiativ strukturerats kring fyra områden:

- Villkor för stöd och bevis på överensstämmelse

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

De villkor under vilka intermodala transporter omfattas av tillämpningsområdet för det stöd som ges genom detta direktiv effektiviseras för att täcka en större andel intermodala transporter, för att undanröja tvetydigheter och möjligheter till feltolkningar och ojämlik behandling och för att skapa en tydlig grund för beslut om efterlevnad. Detta inbegriper villkor för geografisk omfattning, lastenheter och deras identifieringssystem, behandling av tomma containrar, minsta möjliga externa kostnadsbesparingar som ska uppnås, behovet av regler för beräkning av externa kostnadsbesparingar samt innehåll och regler för bevis på överensstämmelse.

– Stödramar

Syftet med hela direktivet är att tillhandahålla en stödram för intermodala transporter som omfattar lämpliga lagstiftningsåtgärder och/eller ekonomiska åtgärder. Enligt Refit-utvärderingen har dock den stödram som fastställs i direktivet för att förbättra kombinerade transporters relativa konkurrenskraft inte haft tillräcklig effekt. 70 av de 100 svaren på det öppna offentliga samrådet bekräftade att detta är ett problem¹³. I Europeiska revisionsrättens särskilda rapport om intermodala transporter nyligen drogs också slutsatsen att stödet till intermodala transporter inte var tillräckligt effektivt eftersom det fortfarande inte fanns lika villkor för intermodala godstransporter i EU¹⁴. Genom de nya reglerna införs följande utöver det befintliga stödet:

1. ett nytt EU-omfattande undantag från nationella körförbud,
2. skyldighet för medlemsstaterna att analysera sina befintliga åtgärder och utvidga eller inrätta nya nationella politiska ramar – inklusive lämpliga lagstiftningsåtgärder och/eller ekonomiska åtgärder – för att stödja användningen av intermodala transporter,
3. ett mål om en minskning av kostnaderna för kombinerade transporter med totalt 10 % i varje medlemsstat, för att underlätta tekniska uppgraderingar som är relevanta för intermodala transporter och för att upprätta nya förbindelser mellan tidigare obundna terminaler.

– Transparens i marknadens funktion

Såsom framgår av Refit-utvärderingen finns det en brist på transparens i den befintliga nationella politiken och marknadssituationen som skulle göra det möjligt att bedöma om stödet är skräddarsytt för den faktiska situationen. 18 av 49 uppgiftslämnare¹⁵ instämde eller instämde helt i att det saknas empirisk grund för att fastställa en adekvat stödnivå. Kommissionens rapportering kvarstår, men med uppdaterade uppgifter och rapporteringsperioder, kompletterat med en skyldighet för medlemsstaterna att säkerställa insyn i sina nationella intermodala politiska ramar som de genomför för att stödja kombinerade transporter. Länkar till alla nationella politiska ramar och nationella åtgärder kommer att offentliggöras i en central ingång som förvaltas av kommissionen. Dessutom ingår en översynsklausul för att ompröva denna ram för EU-stöd.

¹³ Detta omfattade elva offentliga myndigheter (Tjeckien, två offentliga myndigheter från Belgien, Österrike, tre offentliga myndigheter från Frankrike, Norge, Italienska, Tyskland, Sverige), 49 berörda parter i branschen, fyra medborgare och sex svar i kategorin ”övriga”.

¹⁴ Europeiska revisionsrätten (2023), op. cit.

¹⁵ 14 av 31 uppgiftslämnare från industrin och 4 av 8 myndigheter.

– Krav på terminaltransparens

I förslaget införs gemensamma transparenskrav för terminaler som säkerställer att alla terminaler offentliggör uppgifter om terminalanläggningar och terminaltjänster. Dessutom ger förslaget möjlighet att inrätta en ram för terminalkategorier, baserat på tjänstenivåer, för tillgängliga tjänster och anläggningar. Dessa åtgärder kompletterar den föreslagna revideringen av TEN-T-förordningen, som rör terminalkapacitet och terminalkvalitet i TEN-T-nätet.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Initiativet måste ses mot bakgrund av den europeiska klimatlagen¹⁶ och meddelandet om den europeiska gröna given¹⁷, som båda fastställer mål för minskning av växthusgasutsläpp. Inom ramen för REPowerEU-paketet¹⁸, som syftar till att förbättra EU:s energieffektivitet och fastställa revideringen av direktivet som ett viktigt verktyg i detta avseende¹⁹, och handlingsplanen för nollförorening²⁰ som främjar övergången till renare transporter för att minska luft- och bullerföroreningar. Dessutom efterlyser strategin för hållbar och smart mobilitet beslutsamma åtgärder för att överföra godstransporterna till mer hållbara transportslag.

Det bör noteras att det redan tidigare fanns särskilda politiska överväganden som var relevanta för kombinerade transporter. År 1992 offentliggjorde kommissionen en vitbok om transporter och ett åtföljande lagstiftningspaket, som ledde till dagens direktiv, som fullständigt liberaliserade marknaden för kombinerade transporter i EU och som tillhandahåller dagens stödram. År 1997 offentliggjorde kommissionen en särskild strategi för intermodal transport i Europa²¹. I 2011 års vitbok om transporter²² fastställdes det särskilda målet att 30 % av långväga vägtransporter (över 300 km) ska ersättas med järnvägstransporter eller sjötransporter senast 2030, och mer än 50 % senast 2050.

• **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget kompletterar annan transportpolitik, som a) är inriktad på de enskilda transportslagens miljöprestanda, b) internaliserar externa kostnader genom att tillämpa principerna om att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”, och c) ger insyn i tillgängliga tjänster och tillämpliga regler för sektorn eller delar av den.

Att göra enskilda transportslag mer hållbara när det gäller energieffektivitet och användning av hållbara bränslen, och därmed minska de externa transportkostnaderna, har hanterats

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*), EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_sv.

¹⁹ EU:s plan för energibesparing, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² KOM(2011) 144 slutlig.

genom en rad politiska verktyg, såsom normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon²³, det reviderade direktivet om förnybar energi²⁴ samt förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen.

På samma sätt är en rad åtgärder redan inriktade på internalisering av externa kostnader, i syfte att göra det möjligt för samhället att göra rätt val. Dessa omfattar koldioxidprissättning, infrastrukturavgifter samt energi- och fordonsskatter, som gradvis justeras och fasas in. Så småningom måste de samlas i en ömsesidigt kompatibel, kompletterande och sammanhängande politik, men enligt strategin om hållbar och smart mobilitet kan detta dröja fram till 2050²⁵.

Det finns olika transparens- och rapporteringsskyldigheter i den specifika lagstiftningen, men tvärmodal rapportering eller informationsutbyte (relevant för intermodala transporter) omfattas i stor utsträckning inte. Dessutom beror de intermodala transporternas mervärde och attraktionskraft på enskilda transportslags prestanda och tillgänglig infrastrukturkapacitet. Därför utvecklas detta initiativ i nära samordning med annan transportlagstiftning och andra lagstiftningsförslag, inklusive dem inom ramen för paketet om grönare transporter, som detta initiativ är en del av.

Det har också starka kopplingar till andra delar av detta paket, särskilt initiativet att öka järnvägssektorns andel av internationella transporter²⁶ och revideringen av direktivet om mått och vikt²⁷ för vägtransporter, som båda är viktiga för att avlägsna transportslagsspecifika hinder för intermodala transporter.

Dessutom bidrar den nya gemensamma EU-ramen för redovisning av växthusgasutsläpp inom transport och logistik och genomförandet av förordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)²⁸ till den tekniska ramen för genomförandet av det reviderade direktivet.

Revideringen är också förenlig med det nyligen antagna meddelandet Naiades III²⁹, där man efterlyser en större integrering av inre vattenvägar i ett modernt, transeuropeiskt intermodalt transportsystem.

En förutsättning för användningen av intermodala och multimodala transporter är dessutom tillgången till lämplig infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Den nyligen genomförda studien om omlastningsteknik³⁰ visade att det finns brister i TEN-T-nätet för intermodala transporter

²³ Förordning (EU) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ I strategin om hållbar och smart mobilitet fastställs ett delmål för alla externa transportkostnader inom EU som ska täckas av transportanvändarna senast 2050.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Internationella-gods-och-persontransporter-okad-andel-jarnvagstrafik_sv.

²⁷ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59). Det gör det möjligt att använda tyngre och längre vägfordon för intermodala transporter, inklusive transportsträckor med kombinerad transport.

²⁸ Förordning (EU) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ *Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs*, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en.

och att den befintliga omlastningskapaciteten är otillräcklig för transporter på järnväg och inre vattenvägar. Frågan om terminalkapacitet togs upp i kommissionens förslag till revidering av TEN-T-förordningen³¹, som för första gången innehåller en skyldighet för medlemsstaterna att säkerställa tillräcklig multimodal godsterminalkapacitet på grundval av en särskild analys och handlingsplan. Dessa åtgärder kan förväntas ge bättre infrastrukturkapacitet för intermodala transporter under det kommande årtiondet.

De skyldigheter som fastställs i detta direktiv påverkar inte tillämpningen av de relevanta reglerna om statligt stöd. I detta direktiv fastställs kriterier för en kategori av insatser som har störst potential att minska de externa kostnaderna för transporter och politiska mål för att främja denna undergrupp av insatser. Medlemsstaterna får överväga att bland annat införa åtgärder för statligt stöd för att uppnå de politiska målen i det ändrade direktivet. Enbart införlivandet av åtgärder i nationella politiska ramar som antas på grundval av detta direktiv undantar dem inte från bedömningen av förenligheten, som faller inom kommissionens exklusiva behörighet.

Detta förslag är också i linje med de slutliga förslagen från konferensen om Europas framtid, särskilt förslag 3 om klimatförändringar, energi och transport, där man begär att klimatförändringarna ska hanteras och de globala klimatmålen respekteras.

Slutligen bör det noteras att vissa berörda parter tar upp en koppling mellan direktivet och vägcabotage. Det är fortfarande relevant och viktigt att fortsätta att behandla internationella kombinerade transporter och internationella vägtransporter lika när det gäller användning av utlandsetablerade transportörer i enlighet med artikel 4 i direktivet. Vid revideringen av förordning (EU) nr 1072/2009 2020³² föreskrev medlagstiftarna ett undantag från artikel 4 i direktivet (men endast om den missbrukas) samtidigt som de bekräftade att artikel 4 har varit användbar och förblir i kraft³³.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Avdelning VI (artiklarna 90–100) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) fastställer EU:s rätt att fastställa bestämmelser för den gemensamma transportpolitiken. Enligt artikel 91.1 c i EUF-fördraget har EU behörighet på transportområdet att fastställa åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, medan artikel 91.1 d i EUF-fördraget ger samma behörighet när det gäller ”alla andra lämpliga bestämmelser”.

³¹ COM(2021) 812 final.

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1055/2020 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn (EUT L 249, 31.7.2020, s. 17).

³³ Talan om ogiltigförklaring av denna bestämmelse har väckts av vissa medlemsstater (C-542/20, Litauen mot parlamentet och rådet, C-545/20, Bulgarien mot parlamentet och rådet, C-547/20, Rumänien mot parlamentet och rådet och C-554/20, Polen mot parlamentet och rådet).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Problemets EU-dimension

Enligt subsidiaritetsprincipen kan EU på områden som inte omfattas av dess exklusiva behörighet endast agera om, och i den mån, målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna. Externa transportkostnader, särskilt de som rör klimatförändringarna, är gränsöverskridande problem som inte kan lösas enbart genom nationella eller lokala åtgärder. Det trängande behovet av att minska utsläppen av växthusgaser från godstransporter gäller även gränsöverskridande och inhemska transporter. Det identifierade problemet måste därför hanteras på EU-nivå eftersom det har en gränsöverskridande dimension.

Åtgärder för mervärde på EU-nivå

Syftet med initiativet är att främja användningen av intermodala transporter, varav 81 % sker mellan medlemsstaterna, i hela EU genom stödåtgärder som bygger på gemensamma villkor för stödberättigande. Ur ett politiskt och inre marknadsperspektiv är det viktigt att säkerställa att de förmåner som föreskrivs är tillämpliga på ett jämförbart sätt i hela EU. Med tanke på det nuvarande direktivets begränsade karaktär utformade vissa medlemsstater differentierat stöd för intermodala transporter både i form av icke-harmoniserat regleringsstöd och enligt reglerna om statligt stöd. I vissa fall har information om tillgången till dessa stödåtgärder kanske inte varit lika tillgänglig för alla operatörer, särskilt vid gränsöverskridande transporter. Vissa operatörer kan ha fått en konkurrensfördel med effekter utanför sina nationella gränser. Syftet med EU:s åtgärder är att bidra till att skapa en jämförbar behandling av operatörer i hela EU, förenkla de administrativa förfarandena för industrin, medlemsstaterna och kommissionen och förbättra den inre marknadens funktion. Detta kan inte uppnås genom lagstiftning enbart på medlemsstatsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Valen rörande de relevanta politiska åtgärder och politiska alternativ som skulle utgöra strukturen till detta initiativ gjordes med beaktande av proportionalitetsprincipen så att de ledde fram till en så balanserad metod som möjligt. Även om förslaget innebär en skyldighet för medlemsstaterna att ge stöd till vissa typer av intermodala transporter, visade konsekvensbedömningen att det politiska alternativet med enbart medlemsstaternas frivilliga stöd inte kommer att vara tillräckligt för att uppnå målet. Det valda alternativet säkerställer en tillräcklig trafikomställning till rimlig kostnad.

- **Val av instrument**

Val av instrument, ändring av det befintliga direktivet, gör det möjligt att uppnå målet att förbättra de intermodala transporternas konkurrenskraft på ett tillfredsställande sätt, samtidigt som man säkerställer att subsidiaritetsprincipen följs. För att säkerställa stödet kommer medlemsstaterna att ha frihet att inrätta sina respektive politiska ramar med de mest relevanta stödåtgärderna.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

En utvärdering³⁴ av direktivet genomfördes 2014–2016 och slutsatsen var att direktivet fortfarande är ett relevant instrument för att stödja godstransporter med olika transportslag. Det beräknades att övergången från endast vägtransporter till intermodala transporter medförde en årlig besparing på upp till 2,1 miljarder euro i externa kostnader 2011. Även om alla dessa besparingar inte kan tillskrivas direktivet, fastställdes det att gränsöverskridande kombinerade transporttjänster utan EU-åtgärder sannolikt skulle ha stött på hinder på grund av olika rättssystem, vilket gjorde kombinerade transporttjänster mindre attraktiva och möjligen ogenomförbara.

Ett antal bestämmelser i direktivet, t.ex. kravet att använda pappersdokument, är dock föråldrade eftersom de återspeglar marknadssituationen 1992. Andra bestämmelser i direktivet har införlivats och genomförts på olika sätt i medlemsstaterna, vilket ger branschen praktiska problem varje dag, och därför är dessa bestämmelser inte helt ändamålsenliga. Dessutom är de ekonomiska stödåtgärderna mycket begränsade och har därför ingen betydande inverkan på de intermodala transporternas konkurrenskraft. I det offentliga samrådet angav både industrin och de offentliga förvaltningarna att de politiska åtgärderna är proportionella för att uppnå de politiska målen.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen samarbetade aktivt med berörda parter och genomförde omfattande samråd under konsekvensbedömningsprocessen.

Samråd ägde rum under 2021 och 2022, från offentliggörandet av den inledande konsekvensbedömningen i augusti 2021 till det riktade samråd som avslutades i augusti 2022.

Syftet med samråden var följande:

- Att samla in information och synpunkter från berörda parter om de viktigaste problemen och tillhörande drivkrafter, definitionen av relevanta politiska mål kopplade till dessa problem samt identifiering, definition och granskning av politiska åtgärder som skulle kunna beaktas i konsekvensbedömningen;
- Att samla in information om och synpunkter på de sannolika effekterna av politiska åtgärder och alternativ.

Som en del av den inledande mekanismen för återkoppling hade berörda parter möjlighet att lämna återkoppling om den inledande konsekvensbedömningen från den 19 augusti till den 16 september 2021. Totalt inkom 62 svar.

Därefter fanns ett öppet offentligt samråd tillgängligt på webbplatsen ”Lämna synpunkter” från den 7 mars till den 30 maj 2022. Sammanlagt mottogs 101 svar från olika berörda parter. Vissa berörda parter lämnade också ståndpunktsdokument tillsammans med sina svar på samrådet.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

Slutligen genomfördes följande riktade samråd:

- En riktad webbenkät som syftar till att validera problemdefinitionen och målen för de politiska alternativen, få in synpunkter för att mer i detalj definiera de politiska åtgärderna/alternativen och tillhandahålla de uppgifter som behövs för att stödja bedömningen av åtgärdernas effekter och de förväntade kostnaderna. Undersökningen pågick från den 16 maj till den 24 juni 2022 och mottog 59 svar.
- Riktade intervjuer med berörda parter genomfördes med 29 berörda parter mellan maj och augusti 2022 (inklusive tre sonderande intervjuer som genomfördes i februari 2022).
- Ett expertmöte med berörda parter från industrin hölls den 25 oktober 2022. Det var 60 deltagare som företrädde 55 organisationer.

Samrådet med berörda parter visade en stor enighet bland berörda parter om att initiativets problem och mål är relevanta för utvecklingen av intermodala transporter.

Samrådet om den inledande konsekvensbedömningen och det öppna offentliga samrådet inriktades på problemet på en högre nivå, varefter undersökningen och intervjuerna hade en mer detaljerad och systematisk strategi för att specificera problemet och ett tillhörande mål för revideringen av direktivet. Ett gemensamt tema i återkopplingen om den inledande konsekvensbedömningen var en oklarhet kring definitionen i det nuvarande direktivet, medan andra föreslog att direktivet borde fokusera mer på transporter på inre vattenvägar och närsjöfart utöver väg- och järnvägstransporter.

När det gäller problemdefinitionen visade samrådet att det finns ett ganska brett samförstånd bland alla berörda parter om att intermodala transporter, när inget stöd ges, var konkurrenskraftiga med transporter endast på väg i EU endast i vissa situationer (63 av 95, 66 %). Terminaloperatörerna var ännu mer pessimistiska, och tre av fem ansåg att intermodala transporter aldrig eller nästan aldrig kan konkurrera med transporter endast på väg om de inte får stöd. De allra flesta berörda parter i branschen var överens om att bristen på priskonkurrens var ett hinder för utvecklingen av intermodala transporter, med undantag för godstransportorganisatörer (t.ex. logistikoperatörer, speditörer som främst är verksamma inom vägtransporter), som i allmänhet var mer skeptiska i detta avseende.

Uppgiftslämnarna identifierade sex faktorer som påverkar de intermodala transporternas konkurrenskraft jämfört med transport enbart på väg: Omlastningskostnader (87 av 94, 93 %) och brist på lämpliga terminaler i närheten (85 av 95, 89 %) var de mest framträdande. För båda dessa faktorer var minst 75 % av uppgiftslämnarna från varje underkategori av berörda parter och industrier överens om att dessa var relevanta faktorer. 80 % av uppgiftslämnarna ansåg att ytterligare fyra faktorer var relevanta: Vägtransporter är billigare än intermodala transporter för dörr-till-dörr-verksamhet (78 av 94, 83 %). Vanan att använda enbart vägtransport (78 av 94, 83 %). Brist på lämpligt serviceerbjudande i terminaler i närheten (76 av 95, 80 %). Försenad/längre transiteringstid jämfört med transport enbart på väg (73 av 92, 79 %). För var och en av dessa ansåg minst hälften av uppgiftslämnarna från varje underkategori av berörda parter och bransch att dessa faktorer var relevanta, medan endast tre av sju transportorganisatörer ansåg att frågan om att vägtransporter var billigare än intermodala/multimodala transporter för dörr-till-dörr-verksamhet var en relevant faktor.

80 av 100 uppgiftslämnare (80 %) antydde att det fanns skillnader i de intermodala transporternas konkurrenskraft i olika medlemsstater, där gemensamma orsaker var skillnader i den infrastruktur och de tjänster som fanns tillgängliga samt skillnader i det stöd som tillhandahölls.

När det gäller problemfaktorerna var det 26 av 49 uppgiftslämnare i undersökningen för berörda parter som instämde eller instämde helt i att de nuvarande kriterierna för stödberättigande är för snäva, eftersom endast transport mellan medlemsstater omfattas, lastenheter måste ha en minsta storlek för att vara stödberättigande och olika villkor för stödberättigande gäller för olika kombinationer av transportslag. Dessutom ansåg 24 av 49 uppgiftslämnare att de nuvarande kriterierna för stödberättigande inte är helt relevanta för att främja användningen av intermodala transporter och minskningen av externa effekter. 25 av 49 uppgiftslämnare och 15 av 29 intervjuade ansåg att den nuvarande definitionen av stödberättigande möjliggör olika tolkningar.

Det var 18 av 49 uppgiftslämnare som instämde eller instämde helt i att det saknas en empirisk grund för att fastställa lämplig stödnivå, eftersom Refit-utvärderingen redan hade dragit slutsatsen att direktivet saknar en effektiv ram för marknadsöversikt som skulle göra det möjligt att skräddarsy stödåtgärder till den faktiska situationen, antingen på EU-nivå eller på medlemsstatsnivå. 20 av 49 uppgiftslämnare stödde målet att förbättra data, analys och rapportering om situationen för intermodala transporter.

Enligt Refit-utvärderingen är de stödåtgärder som direktivet fastställt för att öka kombinerade transporters relativa konkurrenskraft mycket begränsade. 70 av de 100 svaren på det öppna offentliga samrådet instämmer i att detta är ett problem, och 19 av 49 uppgiftslämnare i undersökningen för berörda parter instämde eller instämde helt i att de låga, oändamålsenliga och ineffektiva stödåtgärderna var ett problem.

I strategin för hållbar och smart mobilitet identifieras behovet av att förbättra det multimodala datautbytet och smart trafikledning för att förenkla de komplexa rättsliga, administrativa och affärsmässiga arrangemangen. Operatörer använder olika system med många olika gränssnitt, krav på datauppsättningar och semantik. 13 av 49 uppgiftslämnare i undersökningen för berörda parter instämde i att det saknas interoperabilitet och att fragmenteringen av de olika systemen för datadelning är en viktig begränsande faktor. När det gäller ineffektiviteten i terminalernas drift ansåg 37 av 100 uppgiftslämnare i det öppna offentliga samrådet att den dåliga kvaliteten på terminaltjänsterna är en faktor som undergräver de intermodala transporternas konkurrenskraft.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern konsult har genomfört en studie till stöd för den konsekvensbedömning som ligger till grund för förslaget (december 2021–juni 2023). Den gav värdefulla insikter, särskilt när det gäller att utforma de politiska alternativen, bedöma de förväntade effekterna och samla in synpunkter från de direkt påverkade berörda parterna.

- **Konsekvensbedömning**

De politiska åtgärder som ingår i detta förslag bygger på resultaten av en konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningsrapporten [SWD(2023) 351] fick ursprungligen ett positivt yttrande från kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll [SEC(2023) 373]. Den lämnades sedan in på nytt till nämnden och fick ett positivt yttrande

med reservationer. Rekommendationerna från nämnden har behandlats och i bilaga 1 till konsekvensbedömningsrapporten ges en sammanfattning av hur detta har gjorts.

Fem politiska alternativ övervägdes i konsekvensbedömningen för att uppnå de fastställda målen. Dessa fem alternativ tar alla upp följande problem:

- Omfatta ett bredare spektrum av transporter under effektiva efterlevnadsvillkor,
- Öka konkurrenskraften genom en stödram.
- Öppenhet, samarbete och förenkling när det gäller marknadsinträde.
- Förbättra rapporteringen och informationen om hur marknaden fungerar.

Alternativ A är det alternativ som har det mjukaste ingripandet på EU-nivå. Det gäller för alla intermodala transporter inom EU. Stödberättigande skulle baseras på en bredare uppsättning externa effekter, som kräver besparingar på minst 40 % av de externa kostnaderna, med en metod som fastställs på grundval av enhetsvärdena i handboken om externa transportkostnader³⁵. Vägledningen för beräkningar skulle fastställas i en genomförandeakt³⁶. De uppgifter som ska lämnas för att bevisa stödberättigande skulle granskas och kopplas till eFTI-plattformar³⁷. Kommissionens nuvarande rapporteringsskyldighet vartannat år skulle ersättas med en uppmaning till medlemsstaterna att genomföra regelbunden analys och strategisk planering för hållbara transportslag för att välja lämpligt stöd. Även om alternativ PO-A inte tvingar medlemsstaterna att ge något stöd, tillhandahåller det en verktygslåda med fördefinierade stödverktyg att välja mellan. För terminaltransparens och samarbete skulle gemensamma regler för terminaler införas genom en genomförandeakt.

Alternativ B är det alternativ som kombinerar skyldigheter på EU-nivå med flexibilitet för att ta hänsyn till specifika nationella situationer. Det ålägger medlemsstaterna att stödja intermodala transporter men ger dem frihet att välja bland de olika stödverktyg som förtecknas i verktygslådan för att ta itu med utmaningarna i de nationella transportsystemen. Detta alternativ är indelat i tre delalternativ med olika tillämpningsområden och villkor för stödberättigande. Alternativ B1 och alternativ B2a gäller för alla intermodala transporter inom EU, medan alternativ B2b endast gäller för gränsöverskridande transporter inom EU. I alternativ B1 baseras stödberättigandet på minskade växthusgasutsläpp med en tröskel på 25 % som beräknats med hjälp av metoden i EU:s gemensamma ram för redovisning av växthusgasutsläpp inom transport och logistik ("CountEmissions EU"-förslaget). I alternativ B2a och B2b baseras stödberättigandet på en bredare uppsättning externa effekter med ett besparingskrav på 40 % som i alternativ A. I alla delalternativ till alternativ B skulle de uppgifter som ska lämnas för att styrka stödberättigandet ses över och knytas till eFTI-plattformar. För marknadsanalys och rapportering skulle alla delalternativ till alternativ B förlita sig på kommissionens nuvarande skyldighet att utarbeta rapporter vart femte år med bistånd från medlemsstaterna och genom att använda särskilda marknadsanalysstudier. I alla delalternativ inom alternativ B skulle medlemsstaterna åläggas att uppnå en övergripande

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ För att säkerställa en tillräckligt exakt jämförelse av verksamheten är det nödvändigt att fortsätta att regelbundet uppdatera handboken, med beaktande av de senaste vetenskapliga rönen. Dessutom måste samstämmighet och komplementaritet med den kommande EU-ramen för redovisning av växthusgasutsläpp inom transport och logistik säkerställas.

³⁷ Plattformar för elektroniskt datautbyte mellan företag och myndigheter (B2A) som inrättats i enlighet med förordning (EU) 2020/1056.

kostnadsminskning och en ökning av tekniska uppgraderingar, samtidigt som de får välja från en verktygslåda att anpassa sitt stöd till nationella förhållanden inom de angivna gränserna. Dessutom uppmanas medlemsstaterna att underlätta etableringen av nya intermodala rutter. Alla delalternativ inom alternativ B skulle omfatta en lagstiftningsförmån som undantar vägsträckor inom stödberättigande transporter från nationella körförbud. När det gäller transparens och samarbete vid terminaler är åtgärderna desamma som i alternativ A.

Alternativ C innebär det starkaste ingripandet på EU-nivå. Det gäller för alla transporter inom EU. Stödberättigande är samma som för alternativ A och alternativ B2, baserat på en bredare uppsättning externa effekter med en tröskel på 40 %. Liksom i andra alternativ skulle de uppgifter som ska tillhandahållas för att bevisa stödberättigande granskas och kopplas till eFTI-plattformar. Kommissionens rapporteringsskyldighet vartannat år skulle ersättas med en skyldighet för medlemsstaterna att genomföra regelbunden analys och strategisk planering, som omfattar hela transportsystemet och inbegriper tvärmodal analys. För stödverktyg är medlemsstaterna skyldiga att tillhandahålla harmoniserat stöd för att minska kostnaderna för (den del av) stödberättigande transporter som äger rum på deras territorium på en nivå som föranleder användning av intermodala transporter. Stödnivån bedöms vara 10 % av speditörens totala kostnad från dörr till dörr för transporten. Detta alternativ skulle även omfatta en harmoniserad regleringsfördel som undantar vägsträckor inom stödberättigande transport från nationella körförbud. Alternativ C skulle dessutom kräva att man fastställer ett definierat dataset och att man använder gemensamma dataset och protokoll för datautbyte. Åtgärderna för terminaltransparens är desamma som i alternativen A och B.

På grundval av bedömningen identifieras alternativ B2a som det rekommenderade alternativet. Målet uppnås genom att man säkerställer största möjliga trafikomställning och externa kostnadsbesparingar med ett bra kostnads-nyttförhållande, samtidigt som man säkerställer samstämmighet och efterlevnad av proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna.

Det rekommenderade alternativet förväntas ge betydande återkommande administrativa kostnadsbesparingar för företag som är verksamma inom den intermodala sektorn. De återkommande kostnadsbesparingarna för operatörer som bedriver intermodala transporter till följd av användningen av elektroniska data och eFTI-plattformar uppskattas till 430 miljoner euro per år. Samtidigt skulle terminaler ådra sig administrativa kostnader för att uppdatera den information som ska offentliggöras på deras webbplats. Den löpande genomsnittliga kostnaden per år för alla terminaler 2025–2035 uppskattas till omkring 6 100 euro. De administrativa kostnadsbesparingarna uppväger i stort sett de försumbara kostnaderna och de administrativa nettobesparingarna för företagen uppskattas till 430 miljoner euro per år.

För att säkerställa att subsidiaritetsprincipen tillgodoses ännu bättre än vad som framgår av konsekvensbedömningen, lämnas fullständig flexibilitet för medlemsstaterna att välja vilken typ av åtgärder de vill genomföra, samtidigt som de fortfarande måste uppfylla målet om en kostnadsminskning på 10 %. För att säkerställa välgrundade beslut och uppnåendet av målen innehåller det rekommenderade alternativet en skyldighet för varje medlemsstat att utvärdera sina befintliga och potentiella åtgärder och att konsolidera alla åtgärder i en enda nationell politisk ram. Detta liknar, men är mindre krävande än, skyldigheten att låta analysera de tvärmodala strategierna enligt alternativ PO-C. Det beräknas ha en liten inverkan på kostnaderna (ytterligare engångskostnader på upp till 1,1 miljoner euro plus återkommande kostnader på 1,6 miljoner euro vart femte år). Dessa ändringar ändrar inte på ett betydande sätt rangordningen av alternativ och valet av det rekommenderade alternativet.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget överensstämmer med Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget ger en nettokostnad för unionens budget på 2 miljoner euro under perioden 2025–2050. Förslagets budgetkonsekvenser beskrivs närmare i den finansieringsöversikt för rättsakt som bifogas detta förslag.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande fleråriga budgetramen beskrivs i form av en vägledande översikt, utan att det påverkar tillämpningen av det framtida avtalet om den fleråriga budgetramen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Medlemsstaterna är skyldiga att anta och offentliggöra sina nationella politiska ramar med en sammanställning av befintliga och nya åtgärder som påverkar intermodal transport senast två år efter det att denna ändring har trätt i kraft och bedöma effekterna av sina nationella handlingsprogram vart femte år därefter. De måste underrätta kommissionen om sina nationella handlingsprogram och resultaten av sina utvärderingar.

Kommissionen kommer att följa genomförandet, resultaten och effekterna av detta förslag genom de rapporteringsskyldigheter som fastställs i detta förslag. Ett år innan direktivet börjar tillämpas kommer den att fastställa utgångsscenarioet på marknaden och därefter, fem år efter direktivets tillämpning och vart femte år därefter, kommer den att utarbeta en rapport om den ekonomiska utvecklingen av intermodala transporter i EU. Den kommer att få hjälp med att samla in nödvändig information av medlemsstaterna och aggregerade uppgifter från eFTI-plattformar. Rapporterna kommer särskilt att behandla trafikvolymen för intermodala transporter i EU, de viktigaste intermodala transportkorridorerna, de största hindren för att öka användningen av intermodala transporter, de intermodala transporternas konkurrenskraft jämfört med transporter enbart på väg (inklusive en analys av det stöd som medlemsstaterna tillhandahåller i sina nationella handlingsprogram) och utvecklingen av terminalkapaciteten.

Senast efter tio år kommer kommissionen att utvärdera om det är lämpligt att fortsätta stödsystemet enligt detta direktiv.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Direktivets titel anpassas för att återspegla det utvidgade tillämpningsområdet genom att ta bort orden ”mellan medlemsstaterna” och ersätta ”kombinerad transport” med ”intermodal transport”.

I artikel 1 i ändringsdirektivet föreskrivs följande ändringar av direktiv 92/106/EEG:

- *I artikel 1 i det nuvarande direktivet föreskrevs tillämpningsområdet för direktivet genom de villkor som måste uppfyllas för att omfattas av ramen till stöd för kombinerade transporter. För tydlighetens skull införs i det reviderade direktivet två artiklar som beskriver tillämpningsområdet (artikel 1a) och anger definitioner (artikel 1b), följt av en ny artikel 1c som anger de nya villkoren för att en transport ska kunna betecknas som "kombinerad transport".*
- *Artikel 2 ska ersättas med ett uppdaterat språk där det överflödiga måldatumet 1993 stryks.*
- *Artikel 3 ska ersättas med uppdaterade villkor för bevis på överensstämmelse.*
- *Artikel 3a ska införas som en skyldighet för medlemsstaterna att anta, offentliggöra, genomföra och utvärdera nationella politiska ramar för stöd till intermodal transport.*
- *Artikel 5 ska ersättas med uppdaterat språk för kommissionens rapportering.*
- *Artikel 6.1 ska ersättas med ett uppdaterat språk för att säkerställa att reglerna om statligt stöd följs.*
- *Artikel 7 ska utgå.*
- *Artikel 9 ska ersättas med ett nytt språk för att uppdatera föråldrade hänvisningar och förenkla språket.*
- *Artikel 9a införs för att införa en skyldighet att undanta vägsträckor med kombinerade transporter från nationella körförbud under helger och allmänna helgdagar.*
- *Artikel 9b ska införas för att fastställa transparenskrav för intermodala godsterminaler.*
- *Artikel 9c ska införas för att fastställa de villkor som ger kommissionen delegerade befogenheter enligt detta direktiv.*
- *Artikel 9d ska införas för att fastställa kommittéförfarandet för kommissionens utövande av befogenheten att anta genomförandeakter.*
- *Artikel 10 ska utgå.*
- *En bilaga med en vägledande förteckning över stödåtgärder som avses i artikel 3a ska införas.*

Genom artikel 2 i ändringsdirektivet ändras förordning (EU) 2020/1056 för att införa en skyldighet för eFTI-plattformar att tillhandahålla en funktion för beräkning av de externa kostnadsbesparingarna och generering av aggregerade uppgifter om årliga volymer av kombinerade transporter.

I artikel 3 i ändringsdirektivet fastställs skyldigheten att införliva och skjuta upp genomförandet.

I artikel 4 i ändringsdirektivet fastställs dagen för detta direktivs ikraftträdande och tillämpning.

I artikel 5 i ändringsdirektivet fastställs mottagarna.

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119³ syftar till att minska unionens utsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer och uppnå klimatneutralitet senast 2050. För transporter innebär detta mål att minska utsläppen av växthusgaser med 90 % fram till 2050. För att minska sitt beroende av fossila bränslen måste unionen också förbättra sin energieffektivitet, vilket framhålls i REPowerEU-paketet⁴ och övergå till renare

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europaisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Planen REPowerEU* (COM(2022) 230 final).

transporter för att minska luft- och bullerföroreningar i enlighet med handlingsplanen för nollförorening⁵.

- (2) Intermodal transport kombinerar bättre miljöprestanda och energieffektivitet för järnvägs- och vattentransporter med vägtransporternas tillgänglighet och flexibilitet och är därför avgörande för att möjliggöra en högre användning av godstransporter på järnväg och vatten. Den möjliggör också en effektivare fördelning av volymerna mellan transportslagen och hanterar effektivt de externa kostnader för vägtransporter som är svåra att internalisera helt, särskilt trafikstockningar och olyckor. Transportpriserna i dag återspeglar dock ännu inte fullt ut de negativa effekter som orsakas av olika transportslag och som hindrar en effektiv minskning av effekterna av externa effekter genom användning av mer hållbara godstransportalternativ.
- (3) Genom rådets direktiv 92/106/EEG⁶ inrättades en ram för att främja utvecklingen av intermodala transporter, särskilt kombinerade transporter. Det stöder intermodala transporter som konkurrerar med en unimodal vägtransport, och det är unionens viktigaste lagstiftningsakt för att stimulera övergången från godstransporter på väg till transportslag med lägre utsläpp, t.ex. inre vattenvägar, närsjöfart och järnväg. Direktiv 92/106/EEG bidrog till utvecklingen av unionens politik för trafikomställning, men dess begränsade tillämpningsområde, otillräckliga stöd och brister i genomförandet minskade dess ändamålsenlighet. Det är därför nödvändigt att säkerställa att intermodala transporter i unionen som minskar de externa kostnaderna genom att vara miljövänligare, säkrare, mer energieffektiva och orsaka mindre trafikstockningar än vägtransporter blir attraktiva för speditörer.
- (4) Endast intermodala transporter som har ett kommersiellt lönsamt alternativ i form av unimodal vägtransport leder till minskade externa kostnader. Intermodala transporter som förbinder öar och fastland har inget vägalternativ, men externa kostnadsbesparingar kan uppnås genom annan ruttdragning med längre närsjöfartsleder eller olika närsjöfartsleder som möjliggör en kombination av transporter på järnväg och inre vattenvägar.
- (5) Ungefär en femtedel av de intermodala transporterna sker uteslutande inom en enda medlemsstat. Den negativa effekten av nationella vägtransporter, och i synnerhet växthusgasutsläpp och trafikstockningar, har emellertid en inverkan utöver medlemsstaternas nationella gränser. För att säkerställa att alla insatser som bidrar till att minska de externa kostnaderna behandlas på samma sätt är det därför nödvändigt att på unionsnivå ge incitament till både internationella och nationella intermodala transporter, inklusive olika kombinationer av transportslag.
- (6) För att utveckla intermodala transporter är det viktigt att det finns omlastningsterminaler. Stödåtgärder för att öka terminalkapaciteten bör dock inte omfattas av detta direktiv, eftersom de ingår i [lägg till en hänvisning till den reviderade TEN-T-förordningen, som för närvarande förhandlas fram av medlagstiftarna].

⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark* (COM(2021) 400 final).

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

- (7) Berättigandet till förmånerna från direktiv 92/106/EEG baseras på avståndsgränser för olika delar av transporten. Denna metod för att definiera ”kombinerade transporter” stöder inte målet att minska de externa kostnaderna tillräckligt, eftersom den inte är tillräckligt riktad. Dessutom återspeglar den inte objektivt villkoren och omständigheterna i olika regioner och bortser från egenskaperna hos den faktiska transportens miljöprestanda, t.ex. vilken typ av fordon och bränsle som används. Därför bör stödet endast gälla intermodala transporter som säkerställer en tillräcklig nivå av externa kostnadsbesparingar och möjliggör en optimerad användning av transportnätet. För att fånga upp sådana transporter bör det fastställas en tröskel för minskningar från externa kostnader, inklusive utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, skador och dödsfall, buller och trafikstockningar, för en intermodal transport jämfört med kommersiellt lönsam alternativ unimodal vägtransport. Tröskelvärdet bör göra det möjligt för alla kombinationer av transportslag att dra nytta av stödet, samtidigt som man säkerställer att järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart utgör en viktig del av en intermodal transport. Dessutom måste externa kostnader för alla integrerade delar av den intermodala transporten beaktas vid beräkningen av de externa kostnadsbesparingarna för att möjliggöra en rättvis jämförelse med andra transportalternativ.
- (8) När det gäller transporter som inleds eller avslutas utanför unionen, eller båda, eller inleds och avslutas i unionen men passerar genom ett tredjeland, bör den del av den intermodala transporten som äger rum i unionen omfattas av detta direktiv, om den delen av transporten uppfyller villkoren i detta direktiv, eftersom den medför trafikomställning inom unionen.
- (9) De intermodala transporterna kan skilja sig mycket från varandra när det gäller kombinationer av transportslag och antal delar i transporten, inklusive olika antal transportsträckor. Kombinerad transport som får stöd enligt detta direktiv kan omfatta antingen en eller två transportsträckor och en eller flera andra sträckor. Eftersom ingen av de olika transportsträckorna i en kombinerad transport skulle äga rum utan de andra sträckorna, och i enlighet med domstolens rättspraxis, utgör en transport från avsändaren till den slutliga mottagaren en enda oskiljaktig transport⁷. Hinder för någon del av den intermodala transporten skulle därför undergräva lönsamheten för den totala intermodala transporten och därmed leda till ökad användning av unimodala vägtransporter.
- (10) För att kunna följa intermodala lastenheter genom den intermodala kedjan i syfte att fastställa de intermodala transporter som kan omfattas av stödramen enligt detta direktiv, är det viktigt att intermodala lastenheter som används i alla dessa transporter använder befintliga och allmänt använda metoder för identifiering och märkning. Standardiserad identifiering bör också påskynda hanteringen av intermodala lastenheter i terminaler och underlätta flödet av intermodala transporter.
- (11) Vid containertransport kan det finnas ett behov av att hämta eller återlämna en tom container i en containerdepå före eller efter att den används för intermodal transport. Om sådana depåkörningar görs med särskilda tomma containrar och omfattas av transportavtalet för den intermodala transporten eller av en del därav, bör de också betraktas som en integrerad del av en intermodal transport.

⁷ Dom av den 7 maj 1991, kommissionen mot Italien, C-45/89, REG 1991, s. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

- (12) För att säkerställa att endast stödberättigande intermodala transporter omfattas av den stödrum som fastställs i detta direktiv är det viktigt att kunna kontrollera att alla insatser uppfyller de villkor som fastställs i stödrumen. Moderna digitala verktyg kan utföra beräkningen av de externa kostnadsbesparingarna och bidra till att kontrollera efterlevnaden. De plattformar för digitala transportdata som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056⁸ (*eFTI-plattformar*) utgör ett lämpligt verktyg eftersom de är utformade för att inkludera den lagstiftningsinformation som behövs, inbegripet beräkning av externa kostnadsbesparingar. Därför bör användningen av en eFTI-plattform vara obligatorisk för alla transporter som vill dra nytta av stödrumen.
- (13) En gemensam harmoniserad beräkningsmetod med referensvärden för externa kostnader eller källor till sådana referensvärden måste fastställas och uppdateras regelbundet i takt med att kunskaperna och bevisbasen utvecklas. Därför bör den exakta metoden fastställas genom en genomförandeakt, med beräkning i enlighet med de enhetsvärden som fastställs i handboken om externa transportkostnader⁹, i dess uppdaterade version.
- (14) Den transportinformation som krävs bör registreras i eFTI-plattformarna innan en verksamhet inleds och strikt begränsas till de uppgifter och beräkningar som krävs för att styrka överensstämmelse. För att undvika administrativa bördor bör de nationella behöriga myndigheterna inte begära in någon ytterligare information för efterlevnadskontroller.
- (15) För att kommissionen ska kunna uppfylla sina rapporteringsskyldigheter enligt detta direktiv bör vissa uppgifter om kombinerad transport som registrerats på eFTI-plattformar årligen göras tillgängliga för kommissionen i aggregerad form.
- (16) Användningen av intermodala transporter kan vara kostnadsmässigt konkurrenskraftig med unimodala vägtransporter på längre sträckor, eftersom transportkostnaderna för andra transportslag än vägtransporter vanligtvis är lägre per enhet. På medellånga och kortare sträckor väljs dock ofta unimodala vägtransporter av avsändare och transportorganisatörer på grund av konkurrenstrycket, eftersom de lägre transportkostnaderna per enhet på sådana kortare sträckor inte är tillräckliga för att kompensera för de ytterligare organisatoriska kostnader och omlastningskostnader som uppstår till följd av att intermodala transporter omfattar flera transportslag. För medellånga sträckor är skillnaden i kostnadskonkurrenskraft i genomsnitt 10 %. För att stimulera en snabb ökning av användningen av intermodala transporter på medellånga sträckor bör medlemsstaterna därför anpassa den nationella politiken och vidta nödvändiga lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som förbättrar de intermodala transporternas konkurrenskraft.
- (17) Vissa medlemsstater har nationella strategier för att främja intermodala transporter på järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart, i syfte att minska kostnadsskillnaderna mellan vägtransporter och alternativa transporter. Denna trafikpolitik är dock inte

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ *Handbook on the external costs of transport*. Europeiska kommissionen. Version 2019 – 1.1, Europeiska unionens publikationsbyrå, ISBN 978-92-76-18184-2.

alltid anpassad mellan transportslagen eller mellan angränsande medlemsstater. Dessutom har vissa medlemsstater inga stödåtgärder på plats. Den fragmentering som orsakas av en icke samordnad strategi minskar effektiviteten i det befintliga stödet och leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan transportslagen och medlemsstaterna. Därför bör alla medlemsstater inrätta och genomföra nationella politiska ramar för att stödja användningen av intermodala transporter, med beaktande av potentialen hos varje kombination av transportslag och samspelet mellan alla transportslag på ett heltäckande sätt. Medlemsstaterna bör regelbundet göra en ny bedömning av de nationella åtgärdernas ändamålsenlighet och relevans.

- (18) De nationella politiska ramarna bör omfatta både befintliga och planerade nationella lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som påverkar konkurrenskraften hos intermodala transporter och som används av en medlemsstat, såsom undantag från lagstiftning eller förmånsbehandling, avgifter, skatter och andra pålagor, inklusive infrastrukturavgifter, avgifter för externa kostnader och trängselavgifter samt avgifter som tillämpas på unimodala godstransporter på väg. Samt stödsystem för godstransporter som är tillämpliga på enskilda transportslag eller intermodala transporter, inbegripet sådana som är tillämpliga på unimodala godstransporter på väg eller särskilda delar av dem. Stödåtgärderna bör även gälla all transport som uppfyller villkoren för att betraktas som kombinerad transport. Vid behov bör medlemsstaterna samarbeta med andra angränsande medlemsstater genom samråd eller gemensamma politiska ramar. Samordningen av dessa nationella politiska ramar och deras samstämmighet på unionsnivå bör stödjas av marknadsanalyser och rapportering från kommissionen.
- (19) För att intermodala transporter på medellånga sträckor ska kunna konkurrera kostnadsmässigt med unimodala vägtransporter, och för att motivera avsändare att överföra sin verksamhet till intermodala transporter, bör de nationella politiska ramarna bidra till att uppnå en allmän kumulativ minskning på minst 10 % av de totala dörr-till-dörr-kostnaderna för intermodala transporter på medellång sikt. Åtgärder för att uppnå en sådan minskning kan omfatta rättsliga, ekonomiska, skattemässiga eller administrativa justeringar och arrangemang. Medlemsstaterna får använda de intäkter som genereras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG¹⁰ till förmån för de intermodala transporter som omfattas av detta direktiv. Med förbehåll för de regler som gäller för särskilda program kan stödet också finansieras genom unionens befintliga finansieringsinstrument.
- (20) För att möjliggöra användningen av intermodala transporter är det dessutom viktigt att ha särskilt stöd för investeringar som möjliggör en nödvändig uppgradering av intermodal teknik. Stödet kan tillgodose tekniska behov i terminaler eller i något av de transportslag som är involverade i intermodala transporter.
- (21) Om det inte finns några andra förbindelser än vägar mellan vissa terminaler eller i deras närhet kan etableringsstöd för att öppna nya intermodala förbindelser vara nödvändigt eftersom efterfrågan på tjänster i inledningsskedet kanske inte är tillräcklig för att säkerställa sådana tjänsters lönsamhet.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (22) Medlemsstaterna kan införa statliga stödåtgärder för att uppnå målen i den europeiska gröna given och klimatlagen, förutsatt att dessa åtgärder är förenliga med den inre marknaden.
- (23) Stödåtgärder som införs i nationella politiska ramar kan utgöra statligt stöd. När en medlemsstat fastställer åtgärder i sin nationella politiska ram bör den bedöma om någon av dessa åtgärder utgör statligt stöd, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget. Om en åtgärd utgör statligt stöd ska procedurreglerna och de materiella reglerna för statligt stöd tillämpas. Det är underförstått att bedömningen av förenligheten av statliga stödåtgärder omfattas av kommissionens exklusiva behörighet i enlighet med artikel 108 i EUF-fördraget.
- (24) För att säkerställa att praktisk information om tillgängliga stödåtgärder som genomförs av medlemsstaterna är lättillgänglig offentligt och kostnadsfritt för alla operatörer i unionen, bör den göras tillgänglig på en särskild webbplats på en central plats som gör det möjligt för de företag som organiserar internationella transporter att enkelt hitta den.
- (25) Det är viktigt att ha en översikt över marknadsutvecklingen och stödåtgärdernas inverkan på användningen av intermodala transporter. En sådan marknadsöversikt bör säkerställa jämförbarhet i hela unionen. Kommissionen bör därför fortsätta att rapportera om marknadsutvecklingen med hjälp från medlemsstaterna. En sådan rapport bör först fastställa utgångsscenariot för kostnadskonkurrens mellan intermodala transporter och vägtransporter, och sedan genomföras vart femte år för att ge alla stödåtgärder tillräckligt med tid att få effekt.
- (26) Särskilda lagstiftningsbestämmelser på unionsnivå som behandlar särskilda situationer inom intermodala transporter kan stödja användningen av och effektiviteten hos intermodala transporter. För att säkerställa en effektiv användning av terminalkapacitet och kapacitet utanför vägnätet är det viktigt att driften av terminaler och transporter utanför vägnätet inte hindras av tidsbegränsningar för körning på vägsträckorna.
- (27) För att säkerställa att information om tjänster och anläggningar som är tillgängliga i alla intermodala omlastningsterminaler är lättillgänglig för alla operatörer och transportorganisatörer i unionen, bör denna information offentliggöras kostnadsfritt av terminaloperatörer på deras webbplats. För att tillhandahålla en ram för att identifiera en servicenivå för intermodala omlastningsterminaler i unionen bör en detaljerad förteckning över sådan information upprättas i en genomförandeakt.
- (28) Jämförbarheten mellan servicenivåer i olika terminaler i unionen bör säkerställas genom att man inrättar en kategorisering för intermodala omlastningsterminaler. En sådan kategorisering bör undvika överdriven komplexitet och bördor och bör därför baseras på redan offentliggjord information.
- (29) Ett särskilt stöd för intermodala transporter är endast nödvändigt till dess att marknadspriset på ett tillfredsställande sätt motsvarar den totala kostnaden för olika transporter till samhället. Därför bör en översyn göras efter tio år för att bedöma om sådant stöd fortfarande är relevant och i så fall hur det kan behöva justeras.

- (30) För att möjliggöra genomförandet av detta direktiv bör eFTI-plattformar tillhandahålla funktioner för att beräkna externa kostnadsbesparingar och generera aggregerade uppgifter.
- (31) För att ta hänsyn till vissa kravs tekniska karaktär bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att komplettera detta direktiv med en förteckning över de ytterligare uppgifter som behövs för att beräkna de externa kostnadsbesparingarna i samband med en intermodal transport, vilket krävs för att visa att detta direktiv efterlevs och regler för att göra de årliga aggregerade uppgifterna om kombinerade transporter tillgängliga för marknadsanalys. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv, särskilt de detaljerade bestämmelserna för beräkning av externa kostnader, förteckningen över fördefinierade alternativa intermodala trafikrutter för ö- och fastlandsförbindelser och den information som ska tillhandahållas för de tjänster som finns tillgängliga i terminaler och om terminalkategorisering, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹².
- (33) Syftet med detta direktiv är att ytterligare främja övergången från vägtransporter till miljövänligare transportslag, i syfte att minska de externa kostnaderna för unionens transportsystem. Med tanke på att intermodala transporter främst är internationella till sin natur och infrastrukturen är sammanlänkad kan detta mål inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna utan kan snarare uppnås bättre på unionsnivå. Unionen får därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (34) För att möjliggöra en fortsatt smidig gränsöverskridande transportverksamhet i unionen bör tillämpningen av de nationella lagar och andra författningar som är nödvändiga för att införliva detta direktiv skjutas upp till dess att eFTI-plattformar är tillgängliga. Denna uppskjutna tillämpning bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristen för införlivande med nationell lagstiftning.
- (35) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument¹³, har

¹¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

medlemsstaterna åtagit sig att, när det är motiverat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.

- (36) Direktiv 92/106/EEG och förordning (EU) 2020/1056 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 92/106/EEG

Direktiv 92/106/EEG ska ändras på följande sätt:

- (1) Titeln ska ersättas med följande:

”Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om upprättande av en ram till stöd för intermodal transport av gods”.

- (2) Artikel 1 ska utgå.

- (3) Följande artiklar ska införas som artiklarna 1a, 1b och 1c:

”Artikel 1a

Genom detta direktiv inrättas en ram för stöd till intermodala transporter som helt eller delvis utförs på unionens territorium. Det innehåller också regler om transparenskrav för intermodala omlastningsterminaler.

Artikel 1b

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- (1) *intermodal transport*: transport av en enskild intermodal lastenhet mellan dess lastningsplats och dess lossningsplats, omfattande två eller flera transportetapper, där minst en etapp sker på järnväg, på inre vattenvägar eller med närsjöfart och den inledande eller avslutande etappen, eller båda, sker på väg, utan hantering av godset vid omlastning mellan de olika transportetapperna, oavsett om de omfattas av ett enda multimodalt transportavtal eller specifika transportavtal för på varandra följande transportsätt.
- (2) *kombinerad transport*: en intermodal transport som uppfyller villkoren i artikel 1c.2 inom unionens territorium.

- (3) *intermodal lastenhet*: container, växelflak, påhängsvagn, lastbil eller fordonskombination som används vid intermodal transport.
- (4) *lastningsplats*: den plats där godset lastas i en intermodal lastenhet.
- (5) *lossningsplats*: den plats där godset lossas från en intermodal lastenhet.
- (6) *externa kostnader*: kostnader som genereras av transportanvändare och som inte bärs av dem utan av samhället som helhet, särskilt i samband med utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, personskador och dödsfall, buller och trafikstockningar.
- (7) *alternativ unimodal vägtransport*: en hypotetisk, kommersiellt livskraftig unimodal transport av den intermodala lastenheten där all transport sker på väg, mellan samma start- och slutpunkt som den faktiska kombinerade transporten.
- (8) *alternativ intermodal sjötransport*: en hypotetisk, kommersiellt bärkraftig intermodal transport som sker via en av sjötransportetapperna i den förteckning som upprättats i enlighet med artikel 1 c.7 för transport av den intermodala lastenheten, mellan samma startpunkt och slutpunkt som den berörda kombinerade transporten.
- (9) *intermodal omlastningsterminal*: en intermodal godsterminal med en konstruktion som är utrustad för omlastning av intermodala lastenheter mellan minst två transportsätt eller mellan två olika fordon eller fartyg, t.ex. terminaler i inlands- eller kusthamnar, längs inre vattenvägar eller på flygplatser, samt järnvägs-/vägterminaler.
- (10) *startpunkt för transportetapp*: den plats där ett specifikt transportsätt inleder sin del av en kombinerad transport av en intermodal lastenhet.
- (11) *slutpunkt för transportetapp*: den plats där ett specifikt transportsätt avslutar sin del av en kombinerad transport av en intermodal lastenhet.
- (12) *startpunkt för kombinerad transport*: den plats där den intermodala lastenheten lastas på det fordon eller det fartyg som utför den första transportetappen av den kombinerade transporten i unionen eller, om den intermodala transporten inleds utanför unionens territorium, införselplatsen för den intermodala lastenheten till unionens territorium.
- (13) *slutpunkt för kombinerad transport*: den plats där den intermodala lastenheten lossas från det fordon eller det fartyg som utför den sista transportetappen av den kombinerade transporten i unionen eller, om den intermodala transporten avslutas utanför unionens territorium, utförselplatsen för den intermodala lastenheten från unionens territorium.
- (14) *stödåtgärder*: ekonomiska, regleringsmässiga, administrativa eller andra åtgärder som syftar till att främja införandet av intermodala transporter.

Artikel 1c

1. Alla kombinerade transporter ska omfattas av de stödåtgärder som avses i artiklarna 2, 3a, 4, 6, 8, 9 och 9a, beroende på vad som är tillämpligt.
2. En kombinerad transport ska uppfylla följande villkor:
 - (a) Med undantag för de transportetapper som avses i led b ger transporten minst 40 % lägre externa kostnader än den alternativa unimodala vägtransporten.
 - (b) Om transport mellan en ö och fastlandet ingår utan att det finns ett vägalternativ ger transporten minst 40 % lägre externa kostnader än den alternativa intermodala sjötransporten.
 - (c) Den intermodala lastenheten har vid transport utan medföljande förare en unik referens i enlighet med det identifikations- och märkningssystem som fastställts i enlighet med de uppdaterade versionerna av den internationella standarden ISO 6346 eller EN 13044.
3. Vägtransport av en tom container som används för en viss transport från eller till en containerdepå före eller efter lastnings- eller lossningsplatsen ska, om transporten omfattas av samma transportavtal, anses vara en integrerad del av den kombinerade transporten. Annan förflyttning av vägfordon före eller efter lastnings- eller lossningsplatsen ska inte betraktas som en del av den kombinerade transporten.
4. Den beräkning av externa kostnader som avses i punkt 2 ska ta hänsyn till alla delar av transporten, inbegripet terminalverksamhet, som äger rum i unionen, och inbegripet den transport av den tomma containern som avses i punkt 3.
5. Stödåtgärder som avses i artiklarna 2, 3a, 4, 6, 8, 9 och 9a ska tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla kombinerade transporter som helt eller delvis utförs på unionens territorium oavsett ursprunget för det företag som organiserar transporten eller genomför hela eller delar av transporten.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare regler för beräkningen av de externa kostnader som avses i punkt 2 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9d.2.
7. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa förteckningen över fördefinierade sjöfartsdelar av den alternativa intermodala sjötransport som avses i punkt 2 b i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9d.2.”
- (4) Artiklarna 2 och 3 ska ersättas med följande:

‘Artikel 2

Inga kvoterings- och tillståndskrav ska tillämpas på intermodala transporter.

Artikel 3

1. För att kunna dra nytta av den stödram som inrättas genom detta direktiv ska det företag som organiserar den kombinerade transporten registrera och göra transportinformationen tillgänglig på en eFTI-plattform i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056* om elektronisk godstransportinformation.
2. Den transportinformation som avses i punkt 1 ska registreras innan den berörda kombinerade transporten inleds och ska omfatta alla delar av en sådan transport. Sådan transportinformation ska inbegripa följande information:
 - (a) Namn, adress och kontaktuppgifter för det företag som organiserar den kombinerade transporten.
 - (b) Namn, adress och kontaktuppgifter för det företag som tar emot den intermodala lastenheten vid slutpunkten för den kombinerade transporten.
 - (c) Namn, adress och kontaktuppgifter för den eller de intermodala omlastningsterminalerna för den kombinerade transporten.
 - (d) Typ av intermodal lastenhet som transporteras och dess referens i enlighet med artikel 1c.2 c.
 - (e) Platsen för upphämtning eller leverans av den tomma containern enligt det transportavtal som avses i artikel 1c.3, i förekommande fall.
 - (f) För varje transportsträcka, platsen för start- och slutpunkterna för varje transportsträcka i den kombinerade transporten i unionen, respektive förväntat start- och slutdatum samt det transportslag som används för varje sträcka.
 - (g) Ytterligare transportinformation som krävs för att beräkna de externa kostnaderna för en kombinerad transport i enlighet med den genomförandeakt som avses i artikel 1c.6.
3. Transportinformation som registrerats i enlighet med punkt 2 ska, genom särskilda funktioner hos eFTI-plattformarna, användas för att
 - (a) beräkna de externa kostnadsbesparingar som avses i artikel 1c.2 a,
 - (b) generera årliga aggregerade uppgifter om kombinerade transporter som avses i artikel 5.4 a, b och c.

Den beräkning som avses i första stycket led a i denna punkt ska utföras i enlighet med de regler som fastställs i den genomförandeakt som avses i artikel 1c.6.

Den sammanställning som avses i första stycket led b i denna punkt ska utföras i enlighet med de regler som fastställs i den delegerade akt som avses i punkt 7.
4. Bevis för att villkoren i artikel 1c.2 är uppfyllda ska bestå av den transportinformation som avses i punkt 1 i denna artikel och resultaten av

beräkningen av de externa kostnadsbesparingarna. Sådana bevis på överensstämmelse ska vara tillgängliga för de behöriga myndigheterna och för de parter som deltar i den kombinerade transporten på samma eFTI-plattform där transportinformationen och beräkningsresultaten registrerades. För kontroll av överensstämmelse med detta direktiv ska ingen ytterligare information begäras.

5. Senast den 28 februari varje år ska leverantörer av eFTI-tjänster eller företag som äger eller förvaltar eFTI-plattformar för sin egen verksamhet göra de aggregerade uppgifter som avses i punkt 3 första stycket b i denna artikel tillgängliga för kommissionen i syfte att uppfylla kommissionens rapporteringsskyldigheter enligt artikel 5.4 a, b och c.
6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9c för att komplettera detta direktiv genom att fastställa ytterligare detaljer för den transportinformation som avses i punkt 2 a–f i den här artikeln och förteckningen över de obligatoriska ytterligare transportinformation som avses i punkt 2 g i den här artikeln.
7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 9c för att komplettera detta direktiv genom att upprätta en förteckning över de årliga aggregerade uppgifter som avses i punkt 3 första stycket b i den här artikeln, närmare regler för att generera dessa aggregerade uppgifter och villkor för att göra dessa uppgifter tillgängliga för kommissionen.
8. Vid vägkontroller ska en avvikelse mellan den kombinerade transporten och den information som lämnats, särskilt när det gäller den information som avses i punkt 2 c och f, tillåtas om detta är vederbörligen motiverat och orsakat av exceptionella och oförutsedda omständigheter som ligger utanför transportörens kontroll. För att styrka detta ska föraren ha rätt att kontakta huvudkontoret, den trafikansvarige, avsändaren eller ett annat företag som organiserar den berörda kombinerade transporten, eller varje annan person eller enhet som kan lämna ytterligare motiveringar till denna avvikelse.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

- (5) Följande artikel ska införas som artikel 3a:

”Artikel 3a

1. Senast den [*Publikationsbyrån, inför datum: 24 månader efter detta direktivs ikraftträdande*] ska varje medlemsstat anta en nationell politisk ram för att underlätta användningen av intermodala transporter, särskilt kombinerade transporter. Denna ram ska innehålla åtminstone följande delar:
 - (a) En översikt över befintliga relevanta lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som påverkar konkurrenskraften hos olika transportslag, inbegripet de som omfattas av artiklarna 4, 6 och 9a, samt en bedömning av deras inverkan på intermodala transporter.

- (b) En förteckning över de åtgärder som är nödvändiga för att minska skillnaden i konkurrenskraft mellan intermodala transporter och unimodala vägtransporter, som fastställs på grundval av den översikt och bedömning som avses i led a. En vägledande förteckning över lämpliga åtgärder återfinns i bilagan.
- 2. De åtgärder som avses i punkt 1 i denna artikel ska syfta till att uppnå följande mål jämfört med den bedömning av utgångsscenarioet som ingår i den rapport som avses i artikel 5.1:
 - (a) En sammanlagd minskning på minst 10 % av de totala kostnaderna för kombinerade transporter på deras territorium för de företag som organiserar kombinerade transporter senast [*Publikationsbyrån, inför datum: 90 månader, dvs. sju år och sex månader, efter detta direktivs ikraftträdande*].
 - (b) Ökad uppgradering eller användning av teknik som förbättrar de intermodala transporternas effektivitet.
 - (c) I förekommande fall, upprättande av nya förbindelser via järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart mellan tidigare inte sammankopplade intermodala omlastningsterminaler.
 - 3. Införandet av de åtgärder som avses i punkt 1 i denna artikel i en nationell politisk ram ska inte vara en indikation på deras förenlighet med unionsrätten eller på annat sätt. Om de åtgärder som avses i punkt 1 i denna artikel utgör statligt stöd ska de vara förenliga med tillämpliga procedurregler och materiella regler för statligt stöd, inbegripet reglerna om anmälan, offentliggörande och överföring av information till kommissionen.
 - 4. Medlemsstaterna ska offentliggöra sina nationella politiska ramar på internet och anmäla dem till kommissionen utan dröjsmål och senast en månad efter det att de antagits, tillsammans med en länk till ett sådant offentliggörande och eventuella underliggande bedömningar eller studier som genomförts, inbegripet om hur dessa åtgärder bidrar till att uppnå de mål som anges i punkt 2 i den här artikeln. När det gäller åtgärder som utgör statligt stöd och som inte omfattas av en gruppundantagsförordning, ska den skyldighet att offentliggöra och anmäla som föreskrivs i de nationella politiska ramarna gälla utöver kravet på förhandsanmälan och genomförandeförbud enligt reglerna om statligt stöd som anges i artikel 108.3 i EUF-fördraget.
 - 5. Medlemsstaterna ska genomföra de åtgärder som avses i punkt 1. De ska offentliggöra praktisk information såsom villkor, ansökningsförfarande och annan information som är relevant för de potentiella mottagarna av dessa åtgärder efter antagandet, men innan sådana åtgärder tillämpas, på ett lättillgängligt och kostnadsfritt sätt på internet. De ska samtidigt förse kommissionen med en länk till denna information.
 - 6. Vid behov ska medlemsstaterna samarbeta för att maximera effekten av de åtgärder som avses i punkt 1 på gränsöverskridande intermodala transporter.

7. Medlemsstaterna ska minst vart femte år bedöma åtgärdernas användning och inverkan inom de nationella politiska ramar som avses i punkt 1, inbegripet deras ändamålsenlighet och relevans när det gäller att minska de externa kostnaderna och när det gäller att uppnå de mål som anges i punkt 2. På grundval av denna bedömning ska de vid behov anpassa sina nationella politiska ramar för att uppnå dessa mål. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål meddela resultaten av sina bedömningar och uppdaterade politiska ramar till kommissionen, bistå kommissionen vid utarbetandet av de rapporter som avses i artikel 5.2 och offentliggöra dessa uppdaterade nationella handlingsprogram på internet.
8. Kommissionen ska utan dröjsmål offentliggöra länkarna till den nationella information som tillhandahålls av de medlemsstater som avses i punkterna 4, 5 och 7 på sin webbplats för stödåtgärder enligt detta direktiv.

(6) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

1. Senast den [*Publikationsbyrån, för in datum: 18 månader efter detta direktivs ikraftträdande*] ska kommissionen utarbeta en rapport till Europaparlamentet och rådet med en bedömning av de intermodala transporternas konkurrenskraft i förhållande till de unimodala vägtransporterna i medlemsstaterna, inklusive analysen av de totala kostnaderna för intermodala transporter från dörr till dörr, inbegripet kombinerade transporter.
2. Senast den [*Publikationsbyrån, för in datum: 90 månader, dvs. 7 år och 6 månader, efter antagandet av detta direktiv*] och därefter vart femte år ska kommissionen utarbeta en rapport till Europaparlamentet och rådet om den ekonomiska utvecklingen för intermodala transporter, inbegripet kombinerade transporter, i unionen.
3. När kommissionen utarbetar de rapporter som avses i punkterna 1 och 2 ska den bistås av medlemsstaterna för att samla in de uppgifter som är nödvändiga för detta ändamål.
4. De rapporter som avses i punkterna 1 och 2 ska presentera och analysera utvecklingen i fråga om intermodala transporter, inbegripet kombinerade transporter. De ska särskilt omfatta följande:
 - (a) Volymen av intermodala transporter i unionen per kombination av transportslag, per marknadssegment, per omlastningsteknik och per typ av intermodala lastenheter som används och per geografisk täckning (nationellt och inom unionen).
 - (b) De viktigaste transportkorridorerna där intermodala transporter används och de viktigaste områdena i unionen där de inte används, samt skälen till båda.

- (c) Antal, platstäthet och typ av omlastningsterminaler som tillhandahåller tjänster för kombinerade transporter.
 - (d) De huvudsakliga hinder för ökad användning av intermodala transporter som identifierats av användarna.
 - (e) Utveckling av tillgänglig kapacitet för intermodala omlastningsterminaler och områden där ytterligare utveckling behövs.
 - (f) Tillgänglighet, möjlighet till åtkomst och fullständighet när det gäller information om intermodala omlastningsterminaler.
 - (g) En analys av ändamålsenligheten och effektiviteten i det stöd som medlemsstaterna tillhandahåller inom ramen för sina nationella politiska ramar i enlighet med artikel 3a.1 och 3a.2.
 - (h) De intermodala transporternas konkurrenskraft jämfört med de unimodala vägtransporterna.
 - (i) De miljömässiga fördelarna med intermodala transporter, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av de olika transportslagens miljöprestanda, energieffektivitet och växthusgasutsläpp.
5. De rapporter som avses i punkterna 1 och 2 ska, där så är lämpligt, föreslå lösningar för förbättring av tillgången till information och åtgärder för att förbättra situationen inom sektorn för intermodala transporter.
6. På grundval av rapporterna i punkterna 1 och 2 ska kommissionen minst vart tionde år utvärdera hur effektiva och relevanta bestämmelserna i detta direktiv är för att underlätta kombinerade transporter.”
- (7) I artikel 6 ska punkterna 1 och 2 ersättas med följande:
- ”1. Medlemsstaterna får vidta de åtgärder som krävs, i enlighet med unionsrätten, för att de i punkt 3 angivna skatterna på vägfordon (lastbilar, dragbilar, släpvagnar eller påhängsvagnar) som används vid kombinerade transporter minskas eller återbetalas, antingen med ett schablonbelopp eller i proportion till den sträcka fordonen transporteras per järnväg i den berörda medlemsstaten. Sådana minskningar eller återbetalningar ska beviljas av den medlemsstat där fordonen är registrerade. Om sådana åtgärder utgör statligt stöd ska de vara förenliga med relevanta procedurregler och materiella regler för statligt stöd.
2. Fordon som uteslutande används för inledande eller avslutande vägetapper av kombinerad transport, eller båda, får, om de beskattas separat, undantas från de skatter som förtecknas i punkt 3, i enlighet med unionsrätten. I synnerhet gäller att om sådana åtgärder utgör statligt stöd ska de vara förenliga med relevanta procedurregler och materiella regler för statligt stöd.”
- (8) Artikel 7 ska utgå.
- (9) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Om en påhängsvagn eller ett släpfordon som används i en kombinerad transport ägs av det avsändande eller mottagande företaget och transporteras på en vägsträcka med en traktor som ägs, köps på uppskjutna villkor eller hyrs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG* av det andra berörda företaget, ska vägsträckan anses uppfylla villkoren i artikel 1.5 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1072/2009**.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (EUT L 33, 4.2.2006, s. 82; ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).”

- (10) Följande artiklar ska införas som artiklarna 9a, 9b, 9c och 9d:

”Artikel 9a

Fordon som kör vägsträckor i kombinerade transporter ska undantas från förbud mot körning under helger, på natten och under allmänna helgdagar som gäller endast för tunga godsfordon. Detta undantag ska inte tillämpas vid allmänna körförbud för alla fordon som används för privat bruk.

Artikel 9b

1. Alla operatörer av intermodala omlastningsterminaler ska på sin webbplats, offentligt och kostnadsfritt, tillhandahålla information om tillgängliga tjänster och anläggningar i en terminal.
2. Kommissionen ska genom genomförandeakter upprätta en detaljerad förteckning över de uppgifter som avses i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9d.2.
3. För att tillhandahålla en ram för att fastställa en servicenivå för intermodala omlastningsterminaler i unionen får kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa kriterier för kategorier av intermodala omlastningsterminaler. Sådana kriterier ska fastställas genom att man definierar tjänstenivåer för tillgängliga tjänster och faciliteter från den förteckning som upprättats i enlighet med punkt 1 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9d.2.
4. Om en ram för servicenivån för intermodala omlastningsterminaler i unionen inrättas, ska operatörer av intermodala omlastningsterminaler offentliggöra de tillämpliga servicenivåerna i enlighet med punkt 1.

Artikel 9c

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 3.6 och 3.7 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [*Publikationsbyrån, för in dagen för detta direktivs ikraftträdande*].
3. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 3.6 och 3.7 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 3.6 och 3.7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 9d

4. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011*.
5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13,. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11) Texten i bilagan till det här direktivet ska läggas till som bilagan.

Artikel 2

Ändringar av förordning (EU) 2020/1056

Förordning (EU) 2020/1056 ska ändras på följande sätt:

I artikel 9.1 ska följande led införas som led l:

”l) Den beräkning av externa kostnadsbesparingar som avses i artikel 3.3 första stycket a i direktiv 92/106/EEG görs i enlighet med den metod som fastställs i den genomförandeakt som avses i artikel 1c.6 i det direktivet.

m) Den generering av aggregerade uppgifter som avses i artikel 3.3 första stycket b i direktiv 92/106/EEG görs i enlighet med de regler som fastställs i den delegerade akt som avses i artikel 3.7 i det direktivet.”

Artikel 3

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [*Publikationsbyrån: för in datum: 24 månader efter detta direktivs ikraftträdande*] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [*Publikationsbyrån, för in datum: 30 månader efter detta direktivs ikraftträdande*].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

Innehåll

<u>1.</u>	<u>FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	1
<u>1.1.</u>	<u>Title of the proposal/initiative</u>	1
<u>1.2.</u>	<u>Policy area(s) concerned</u>	1
<u>1.3.</u>	<u>The proposal/initiative relates to:</u>	1
<u>1.4.</u>	<u>Objective(s)</u>	1
<u>1.4.1.</u>	<u>General objective(s)</u>	1
<u>1.4.2.</u>	<u>Specific objective(s)</u>	1
<u>1.4.3.</u>	<u>Expected result(s) and impact</u>	1
<u>1.4.4.</u>	<u>Indicators of performance</u>	1
<u>1.5.</u>	<u>Grounds for the proposal/initiative</u>	1
<u>1.5.1.</u>	<u>Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative</u>	1
<u>1.5.2.</u>	<u>Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.</u>	1
<u>1.5.3.</u>	<u>Lessons learned from similar experiences in the past</u>	1
<u>1.5.4.</u>	<u>Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments</u>	1
<u>1.5.5.</u>	<u>Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment</u>	1
<u>1.6.</u>	<u>Duration and financial impact of the proposal/initiative</u>	1
<u>1.7.</u>	<u>Management mode(s) planned</u>	1
<u>2.</u>	<u>MANAGEMENT MEASURES</u>	1
<u>2.1.</u>	<u>Monitoring and reporting rules</u>	1
<u>2.2.</u>	<u>Management and control system(s)</u>	1

<u>2.2.1.</u>	<u>Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed</u>	1
<u>2.2.2.</u>	<u>Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them</u>	1
<u>2.2.3.</u>	<u>Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)</u>	1
<u>2.3.</u>	<u>Measures to prevent fraud and irregularities</u>	1
<u>3.</u>	<u>ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	1
<u>3.1.</u>	<u>Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected</u>	1
<u>3.2.</u>	<u>Estimated financial impact of the proposal on appropriations</u>	1
<u>3.2.1.</u>	<u>Summary of estimated impact on operational appropriations</u>	1
<u>3.2.2.</u>	<u>Estimated output funded with operational appropriations</u>	1
<u>3.2.3.</u>	<u>Summary of estimated impact on administrative appropriations</u>	1
<u>3.2.4.</u>	<u>Compatibility with the current multiannual financial framework</u>	1
<u>3.2.5.</u>	<u>Third-party contributions</u>	1
<u>3.3.</u>	<u>Estimated impact on revenue</u>	1

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslaget eller initiativets titel

Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna.

1.2. Berörda politikområden

Rörlighet och transport

1.3. Förslaget eller initiativet avser

☒ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁵¹

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Direktivets allmänna mål är att underlätta en ökning av intermodala transporter i den totala godstrafiken inom EU, för att minska de externa kostnaderna och energiförbrukningen för godstransporter. Direktivet kommer att bidra till följande mål för hållbar utveckling: Mål 13 (Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser), mål 9 (Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation) och mål 11 (Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara).

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Direktivet har följande specifika mål:

- Tillhandahålla stöd till ett bredare spektrum av intermodala transporter under effektiva efterlevnadsvillkor.
- Sörja för bättre stöd genom att förbättra rapporteringen om intermodala transporter.
- Öka de intermodala transporternas konkurrenskraft för att minska de externa kostnaderna.

⁵¹ I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

- Förbättra transparensen och förenkla marknadsinträdet.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget förväntas öka de intermodala transporternas konkurrenskraft i förhållande till unimodala vägtransporter och därmed främja deras användning, vilket leder till minskade externa kostnader.

1.4.4. Prestationsindikatorer

Det föreslagna direktivets ändamålsenlighet när det gäller Specifikt mål nr 1 kommer att fastställas på grundval av följande indikator:

- Volymen intermodala transporter i EU, per kombination av transportslag, per marknadssegment, per omlastningsteknik och per typ av lastningsenheter.
- De viktigaste korridorerna där intermodala transporter används och inte används och skälen till detta.
- Det föreslagna direktivets ändamålsenlighet när det gäller Specifikt mål nr 2 kommer att fastställas på grundval av följande indikator:
 - Tillhandahållande av en rapport inom de tidsfrister som anges i direktivet om den ekonomiska utvecklingen av intermodala transporter i unionen.
- Det föreslagna direktivets ändamålsenlighet när det gäller Specifikt mål nr 3 kommer att fastställas på grundval av följande indikator:
 - De intermodala transporternas konkurrenskraft jämfört med de unimodala vägtransporterna och utvecklingen av stödet från medlemsstaterna.
- *Ändringar av fördelningen av transportslag och andelen intermodala transporter.*
- Det föreslagna direktivets ändamålsenlighet när det gäller Specifikt mål nr 4 kommer att fastställas på grundval av följande indikator:
 - Utveckling av kapaciteten för omlastningsterminaler.
 - Tillgänglighet, möjlighet till åtkomst och fullständighet när det gäller information om intermodala terminaler.

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Förslaget kommer att tillhandahålla en stödram för att öka de intermodala transporternas konkurrenskraft i förhållande till unimodala vägtransporter för att

stimulera deras användning och därigenom minska de externa kostnaderna för godstransporter. Det omfattar följande:

- Gemensamma och effektiva villkor för efterlevnad och regler för bevis på överensstämmelse.
- Ekonomiska och regleringsmässiga åtgärder för att öka de intermodala transporternas konkurrenskraft.
- Krav för att säkerställa terminaltransparens när det gäller faciliteter och tjänster.
- Regler för och innehåll i marknadsrapporter och en översynsklausul för att ompröva stödrumens användbarhet efter en viss tid.

Alla dessa bestämmelser bör vara fullt tillämpliga 30 månader efter detta direktivs ikraftträdande.

Denna finansieringsöversikt för rättsakt avser särskilt en studie som ska genomföras för att bedöma om det finns ett behov av att utveckla en ram för kategorisering/märkning av terminaler, med förbehåll för resultatet av studien om behovet av att utveckla en sådan ram, och marknadsundersökningar som underlag för de rapporter som ska upprättas.

- 1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på unionsnivå” i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (ex ante)

Genom att tillhandahålla harmoniserade regler för a) effektiva efterlevnadsvillkor och bevis för dessa och b) typer av stöd kommer man att kunna skapa en jämförbar behandling av operatörer i hela EU, förenkla de administrativa förfarandena för industrin, medlemsstaterna och kommissionen och förbättra den inre marknadens funktion. På grund av bristerna i direktivet kunde denna harmoniseringsnivå för närvarande inte uppnås.

Förväntat mervärde för unionen (ex post)

EU:s transportsektor har en stark gränsöverskridande dimension och spelar en viktig roll för det fria flödet av människor och varor på EU:s inre marknad. Effektiva transporttjänster är avgörande för att leveranskedjorna och tillväxten i EU:s ekonomi ska fungera. Men transporter, som förväntas öka ytterligare, är fortfarande en av de största källorna till utsläpp av växthusgaser och skapar betydande externa kostnader i samband med trafikstockningar, olyckor och buller.

Detta direktiv är tydligt utformat som ett instrument för att minska de externa transportkostnaderna genom att öka de intermodala transporternas konkurrenskraft gentemot unimodala vägtransporter och därigenom främja deras användning.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

EU har sedan länge stött trafikomställningen till miljövänligare transportslag och helst använt de olika transportslagen på bästa möjliga sätt, för att optimera transportsystemet och transportnätet och minska de externa kostnaderna.

Sedan 1975 har EU haft ett instrument för att stödja stödberättigande kombinerade transporter som en underform av intermodala transporter. År 1992 ersattes detta instrument av det nuvarande direktivet om kombinerade transporter (*direktivet*).

För att öka direktivets ändamålsenlighet lade kommissionen 1998 fram ett förslag om ändring av direktivet, där man föreslog en utvidgning av stödberättigandet till inhemsk vägtrafik, en gräns för vägsträckan på grundval av en andel på 20 % av den totala transporten, uteslutande av ötransporter och undantag för kombinerade transporter från körförbud under helger. Eftersom ingen överenskommelse kunde nås under de interinstitutionella förhandlingarna drog kommissionen tillbaka förslaget 2001.

Under 2016 genomförde kommissionen en Refit-utvärdering som visade att direktivet fortsatte att vara ett relevant instrument för att stödja kombinerade transporter, men att det fanns en betydande potential för att ytterligare förbättra direktivets ändamålsenlighet eftersom vissa av bestämmelserna i det var föråldrade eller otydliga, vilket gav betydande utrymme för tvetydig tolkning av direktivet och därmed ett icke-harmoniserat genomförande.

Därefter lade kommissionen 2017 fram ett nytt förslag om att ändra direktivet med fokus på att förtydliga definitionen mot bakgrund av befintlig rättspraxis och klagomål utan att ändra den metod som baseras på fasta avstånd för olika delar av transporten. Den föreslog också att man skulle främja investeringar i terminalinfrastruktur och avsevärt förbättra de skattemässiga och ekonomiska stödverktygen.

Alla medlemsstater välkomnade ändringen och stödde målet att förbättra konkurrenskraften för kombinerade transporter, men alla förslag om att utvidga stödberättigandet, och i synnerhet att utvidga tillämpningsområdet till transporter i medlemsstaterna, möttes snarare med motstånd. På samma sätt var många medlemsstater emot en skyldighet att underlätta ökningen av terminalkapaciteten, medan de kunde enas om en skyldighet att främja terminalinvesteringar. När det gäller ökat stöd till kombinerade transporter gick medlemsstaternas åsikter isär, vilket innebär att medlemsstaterna inte stödde ett harmoniserat obligatoriskt stöd, utan en skyldighet att tillhandahålla stöd när valet av stödverktyg överlämnades till medlemsstaterna. Det aktuella förslaget har utarbetats med dessa medlemsstaters farhågor i åtanke.

Europaparlamentet stödde i stort sett förslaget och föreslog ytterligare ambitioner när det gäller det ekonomiska stödet, men begärde också vissa undantag. Flera ändringsförslag som lades fram av medlagstiftarna ändrade förslaget på ett sätt som, om det antogs, avsevärt skulle ha minskat ambitionen och effektiviteten i kommissionens förslag. Kommissionen drog därför tillbaka sitt förslag.

1.5.4. *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Det föreslagna direktivet är ett viktigt resultat av kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet, där EU:s vision för framtidens transportsystem fastställs. I strategin tillkännagavs att kommissionen planerar att genomföra en översyn av regelverket för intermodala transporter, inklusive direktivet om kombinerade transporter (inom flaggskeppsinitiativ 4 – Grönare godstransporter).

Direktivet kommer att skapa synergier med andra transportpolitiska åtgärder och delar av EU:s regelverk som antingen är inriktade på enskilda transportslags och transportsystemets miljöprestanda eller på internalisering av externa kostnader. När det gäller miljöprestanda omfattar dessa delar framför allt förordning (EU) 2019/1242, COM(2021) 557 och COM(2021) 559. Åtgärder för internalisering av externa kostnader omfattar koldioxidprissättning, infrastrukturavgifter samt energi- och fordonsskatter.

Förslaget är förenligt med den fleråriga budgetramen. Initiativet kräver finansiering för att finansiera minst tre marknadsundersökningar som är nödvändiga för att uppfylla de rapporteringsskyldigheter som fastställs i direktivet och en studie för att bedöma om det finns ett behov av att utveckla en ram för kategorisering/märkning av terminaler i enlighet med direktivet.

1.5.5. *En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

Budgetkonsekvenserna av detta förslag behandlas inom ramen för denna finansieringsöversikt för rättsakt. När det gäller utgifter är de specifika budgetkonsekvenserna av detta initiativ begränsade till anslag för studier enligt punkt 1.5.4. Genomförandet av denna verksamhet kräver inte någon ökning av Europeiska kommissionens personalresurser. Inom den nuvarande fleråriga budgetramen kan behoven tillgodoses genom omfördelning inom budgetposten för transportbehörigheter på 0,4 miljoner euro. Inga ytterligare kostnader förutses inom den nuvarande fleråriga budgetramen. I den fleråriga budgetramen efter 2027 föreslås att kostnaderna för studierna finansieras genom nästa fleråriga budgetram, utan att föregripa överenskommelsen om den fleråriga budgetramen och programmen.

1.6. **Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet**

☐ **begränsad varaktighet**

☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ

☐ budgetkonsekvenser från och med YYYY till och med YYYY för åtagandebemyndiganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningsbemyndiganden.

☒ **obegränsad varaktighet**

Efter en inledande period 2027–2037

beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

☒ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;

☐ av genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

☐ EIB och Europeiska investeringsfonden

☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen

☐ offentligrättsliga organ

☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten

Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".

Anmärkningar

Ej tillämpligt.

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Kommissionen kommer att ha det övergripande ansvaret för att genomföra det föreslagna direktivet och för att rapportera till Europaparlamentet och rådet a) om konkurrenskraften för intermodala transporter jämfört med unimodala vägtransporter före tillämpningen av direktivet och därefter b) vart femte år om den ekonomiska utvecklingen av intermodala transporter i unionen. Efter tio år kommer kommissionen att bedöma om stödsystemet fortfarande behövs.

De uppgifter som utförs direkt av GD Transport och rörlighet kommer att följa den årliga planerings- och övervakningscykeln på det sätt som denna genomförs av kommissionen och genomförandeorganen, inbegripet resultatrapportering genom GD Transport och rörlighets årliga verksamhetsrapport.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Kommissionen, närmare bestämt GD Transport och rörlighet, kommer att hantera genomförandet av det föreslagna direktivet. Finansiering kommer att tillhandahållas genom upphandlingsavtal. Utgifterna kommer att genomföras genom direkt förvaldade upphandlingar, med full tillämpning av bestämmelserna i budgetförordningen. Kontrollstrategin för upphandlingar och bidrag inom GD Transport och rörlighet omfattar särskilda rättsliga, operativa och finansiella förhandskontroller av förfarandena samt av undertecknandet av kontrakt och överenskommelser. Dessutom är utgifter för upphandling av varor och tjänster föremål för förhands- och, vid behov, efterhandskontroller och finansiella kontroller.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Risken för fel vid betalning och vid avslutande förväntas ligga kvar under 2 %.

De potentiella riskerna i samband med upphandling av tjänster av detta värde anses vara låga.

Dessa risker är kopplade till användningen av upphandlingsförfaranden: förseningar, tillgång till uppgifter, snabb information till marknaden osv. Dessa risker skulle täckas av de befintliga mekanismerna i budgetförordningen och mildras av den uppsättning interna kontroller som GD Transport och rörlighet använder (systematiska rättsliga och finansiella förhandskontroller innan ansökningsomgångar offentliggörs och innan kontrakt tilldelas, övervakning och bedömning av resultat, efterhandsrevisioner av utgifter enligt definitionen i de årliga revisionsplanerna).

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Med tanke på den begränsade omfattningen och storleken på den EU-finansiering som ska tillhandahållas, och eftersom mottagarna av EU-medel betraktas som lågriskföretag, förväntas detta initiativ inte medföra att kontrollkostnaderna går utöver de befintliga kostnaderna för kontroller vid GD Transport och rörlighet.

2.3. **Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter**

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Kommissionens ordinarie förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder tillämpas, särskilt följande:

– Betalningar för tjänster kontrolleras av kommissionens personal innan utbetalningen görs, med beaktande av villkoren i avtalen, ekonomiska principer samt god ekonomisk och administrativ sed. Åtgärder för bedrägeribekämpning (övervakning, rapporteringskrav osv.) kommer att ingå i alla kontrakt mellan kommissionen och dess betalningsmottagare.

För att bekämpa bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet ska bestämmelserna i förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och Europeiska åklagarmyndigheten (Eppo), inrättad genom rådets förordning (EU) 2017/1939, tillämpas utan begränsningar.

Kommissionen upprätthåller dessutom en kraftfull strategi för bedrägeribekämpning, som för närvarande håller på att revideras.

GD Transport och rörlighet antog dessutom 2020 en reviderad strategi för bedrägeribekämpning. GD Transport och rörlighets strategi för bedrägeribekämpning bygger på kommissionens strategi för bedrägeribekämpning och förutser en särskild riskbedömning som utförts internt för att identifiera de områden som är mest sårbara för bedrägerier, de kontroller som redan finns och de åtgärder som krävs för att förbättra GD Transport och rörlighets kapacitet att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägerier.

De kontraktsbestämmelser som gäller för offentlig upphandling säkerställer att revisioner och kontroller på plats kan genomföras av kommissionens avdelningar, däribland Olaf, med tillämpning av de standardbestämmelser som rekommenderas av Olaf.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ avutgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff ⁵² .	från Efta-länder ⁵³	från kandidatländer och potentiella kandidatländer ⁵⁴	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	02.20.04.01	Diff.	Antal	Antal	Antal	Antal

⁵² Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁵³ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁵⁴ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade budgetkonsekvenser på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk

☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
---	----------	--

GD: Transport och rörlighet			År2027	TOTALT ⁵⁵
○ Driftsanslag				
Budgetpost 02.20.04.01	Åtaganden	(1a)	0,4	0,4
	Betalningar	(2a)	0,4	0,4
TOTALA anslag för GD MOVE	Åtaganden		0,4	0,4
	Betalningar		0,4	0,4

○ TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,4	0,4
	Betalningar	(5)	0,4	0,4
TOTALA anslag för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden		0,4	0,4
	Betalningar		0,4	0,4

⁵⁵ Efter 2027 uppskattas kostnaden för förslaget till 0,6 miljoner euro 2032, 0,7 miljoner euro 2037 och ytterligare 0,3 miljoner euro senare, vilket innebär att de totala kostnaderna för EU:s budget uppgår till 2 miljoner euro, vilket föreslås finansieras genom de efterföljande fleråriga budgetramen, utan att avtalet om den fleråriga budgetramen och programmen föregrips.

○ TOTALA driftsanslag (alla rubriker avseende driftsanslag)	Åtaganden	(4)	0,4	0,4
	Betalningar	(5)	0,4	0,4
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)		
TOTALA anslag för RUBRIK 1–6i den fleråriga budgetramen(referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,4	0,4
	Betalningar	=5+6	0,4	0,4

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i [bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt](#) (bilaga 5 till kommissionens beslut om interna bestämmelser för genomförandet av kommissionens avsnitt av Europeiska unionens allmänna budget), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		Årn	Årn+1	Årn+2	Årn+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
GD: <.....>							
☐ Personalresurser							
☐ Övriga administrativa utgifter							
GD TOTALT <.....>	Anslag						

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)							
---	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År2027	År2032	År2037	ÅrFast ställs senare	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIK 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Betalningar	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			Årn		Årn+1		Årn+2		Årn+3		För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT	
	OUTPUT																	
	Typ ⁵⁶	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁵⁷ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

⁵⁶ Resultat är produkter och tjänster som ska tillhandahållas (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁵⁷ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

☒ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk

☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År ⁵⁸	År+1	År+2	År+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	------------------	------	------	------	---	--------

RUBRIK 7i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
Delsumma för RUBRIK 7i den fleråriga budgetramen								

Utanför RUBRIK 7⁵⁹i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser								
Övriga administrativa utgifter								
Delsumma utanför RUBRIK 7i den fleråriga budgetramen								

TOTALT								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁵⁸ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt ”n” med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

⁵⁹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.1. Beräknat personalbehov

☒ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk

☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År2025	År2026	År 2027	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
O Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)							
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
O Extern personal (i heltidsekvivalenter) ⁶⁰							
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0			
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- vid huvudkontoret						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
01 01 01 12 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT	0						

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

⁶⁰ Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁶¹ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Initiativet finansieras genom budgetposten för stöd till transportpolitiken (02.20.04.01), ingen omfördelning krävs.

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.

Beskriv vad som krävs, ange berörda rubriker och budgetrubriker, motsvarande belopp och de instrument som är föreslagna för användning.

- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☒ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År ⁶²	År+1	År+2	År+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁶² Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt ”n” med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

☒ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.

☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

☐ Påverkan på egna medel

☐ Påverkan på andra inkomster

ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁶³						
		Årn	Årn+1	Årn+2	Årn+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs.

--

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

⁶³ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.