



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.11.2017
SWD(2017) 363 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Europa-Parlamentets og Rådets forslag til direktiv

**om ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for
kombineret godstransport mellem medlemsstaterne**

{COM(2017) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Resumé

Konsekvensanalyse af ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne

A. Behov for handling

Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?

Udbredelsen af intermodal transport i Europa er ikke vokset tilstrækkeligt til at opfylde det mål for trafikoverflytning, der blev fastsat i hvidbogen fra 2011, til trods for det bidrag, som direktivet om kombineret transport har ydet hertil. Det skyldes:

A) manglen på investeringer i intermodal infrastruktur, herunder navnlig i omladningsterminaler, og

B) mangler i direktivet om kombineret transport, som blev konstateret under REFIT-evalueringen:

- 1) ineffektiv gennemførelse af direktivet som følge af komplekse og snævre kriterier for støtteberettigelse samt mangel på effektive håndhævelsesbetingelser
- 2) ineffektiv og utilstrækkelig økonomisk støtte: lille omfang af støtteforanstaltninger, utilstrækkelig økonomiske støtte og begrænset overvågning samt mangel på en revisionsmekanisme.

Disse problemer påvirker alle aktører i den internationale godstransportkæde, f.eks. afskibere, speditører, nationale myndigheder involveret i håndhævelsen af betingelserne for kombineret transport osv. De hindrer også en effektiv gennemførelse af støtteforanstaltninger.

Hvis der ikke gribes ind, vil intermodal transport fortsætte med at være mindre konkurrencedygtig i forhold til vejtransport, og trafikoverflytningsmålet for 2030, som blev opstillet i hvidbogen fra 2011, vil ikke blive nået på grund af de fortsatte eksternaliteter.

Hvilke resultater forventes der?

Initiativet tager sigte på at forbedre effektiviteten af direktivet om kombineret transport (indviklet definition, begrænsede incitamenter og forældede bestemmelser) og at forbedre de eksisterende delvis ineffektive støtteforanstaltninger, der skal afhjælpe lovgivnings- og markedsbrister i forbindelse med en større udbredelse af intermodal transport (trafikoverflytning). Direktivets mangler vedrører navnlig definitionen af kombineret transport, begrænsningerne af de skattemæssige incitamenter og de forældede bestemmelser vedrørende transportdokumenter. De tre vigtigste specifikke mål er: 1) at afklare definitionen af kombineret transports støtteberettigelse 2) at stimulere kombineret transports konkurrenceevne yderligere og 3) at øge investeringerne i og kapaciteten af omladningsterminaler.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Et samordnet EU-tiltag vedrørende direktivet om kombineret transport er nødvendig for at løse transportsektorens (navnlig vejtransportsektorens) problemer med negative eksternaliteter og fremme trafikoverflytning for at nå de mål, der er fastsat i hvidbogen fra 2011 om transport, strategien for lavemissionsmobilitet og andre EU-politikker på dette område. Med henblik herpå er der behov for en fælles definition og fælles kriterier for at sikre, at direktivets fordele finder anvendelse på samme måde i hele EU, navnlig når man betænker, at ud af al intermodal transport i EU foregår 81% på tværs af grænser. Hvis medlemsstaterne anvender forskellige definitioner, håndhæver direktivet forskelligt og anvender forskellige støtteordninger, vil transportvirksomhederne ikke kunne få fordel af planlagte incitamenter i hele transportkæden.

B. Løsninger

Hvilke forskellige muligheder er der for at nå målene? Foretrækkes én løsning frem for andre? Hvis ikke, angives det hvorfor.

De evaluerede politiske løsningsmodeller består af pakker af politiske foranstaltninger, som adresserer de specifikke mål og mere specifikt de vigtigste identificerede problemårsager:

Løsningsmodel 1 (PO1): Minimale ændringer med fokus på forenkling: sammenlignet med en uændret situation består disse i forenkling af definitionen (dvs. længden af vejstrækningen fastsættes til 150 km), accept af enkle elektroniske dokumenter som dokumentation for støtteberettigelse, og udvidelse af de skattemæssige incitamenter til transportvirksomhederne, når der anvendes andre transportformer end jernbane til den ikke-vejgående strækning (f.eks. indre vandveje eller søtransport).

Løsningsmodel 2: Forenkling af støtteberettigelseskriterierne (definition) og kontrol heraf samt mere effektiv økonomisk støtte. Der er to undermodeller:

- med begrænsede ambitioner (PO2A): udvidelse af den geografiske dækning til at omfatte indenlandsk kombineret transport, en fælles definition af vejstrækningen (150 km eller 20%, hvis dette er længere), kun accept af ISO/ILO-identificeret lasteenheder, klar definition af kravene til bevis for støtteberettigelse og flere muligheder for økonomisk støtte

- med større ambitioner (PO2B): Udover tiltagene i PO2A får medlemsstaterne mulighed for at være fleksible med hensyn til længden af vejstrækningen, udvidelse til lasteenheder af alle størrelser, en obligatorisk støtteforanstaltning vedrørende bygning af terminaler. Løsningsmodel 3 (PO3): Ændring af støtteberettigelseskriterierne (definition) til at dække alle transportformer, med obligatorisk støtteforanstaltninger: udvidet geografisk dækning som for løsningsmodel PO2, ingen begrænsninger på vejstrækninger og ikke-vejgående strækninger eller for lasteenheder, ingen datakrav til dokumentation for støtteberettigelse, obligatorisk støtteforanstaltninger (fordelagtig ordning) for al intermodal transport. Den foretrukne løsningsmodel er PO2B, som sikrer, at trafikoverflytningsmålet for 2030 nås og giver et større investeringsafkast og er mere miljøvenlig end PO3.
Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning? Der er bred enighed blandt alle interessenter om, at en uændret situation ikke kan opretholdes, og der er støtte til at præcisere definitionen af kombineret transport, lette håndhævelsen og udvide omfanget af støtteforanstaltninger. Der er delte meninger om støtteforanstaltningernes art: transportvirksomhederne går ind for at udvide og gøre støtteforanstaltninger obligatoriske for alle typer intermodal transport (løsningsmodel PO3), men medlemsstaterne foretrækker at have fleksibilitet med hensyn til de støtteforanstaltninger, som de burde eller skal anvende (PO2A og PO2B). Medlemsstaterne støtter også fleksibilitet i definitionen af kombineret transport, så længe vejstrækningerne er "så korte som muligt" (PO2B). Størstedelen af interessenter (2/3 hovedsageligt transportvirksomheder) støtter den geografiske udvidelse til indenlandsk kombineret transport (løsningsmodel PO2A, PO2B, PO3). Bemærk: For så vidt angår de såkaldte "cabotage-undtagelser" støtter flertallet af interessenterne (transportvirksomheder og medlemsstater) bibeholdelsen af de nuværende bestemmelser, selv om medlemsstaterne understreger behovet for at sikre bedre håndhævelsesbetingelser og dermed undgå en eventuel omgåelse af cabotagereglerne ved hjælp af direktivet om kombineret transport.
C. Den foretrukne løsningsmodels indvirkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)? - godt potentiale til at nå 30 %-målet for overflytning af godstrafik (>300 km) frem til 2030 - positiv virkning i form af besparelser (færre omkostninger) for industrien (transportvirksomheder) på grund af klare betingelser for direktivets gennemførelse, brug af elektroniske transportdokumenter og -midler, udvidet økonomisk støtte osv. Disse anslås til ca. 64,6 mia. EUR for perioden mellem 2022 og 2030 - positiv virkning i form af sparede eksterne omkostninger (på grund af trafikoverflytning) på ca. 1,62 mia. EUR for perioden mellem 2022 og 2030 - positiv virkning i form af jobskabelse på grund af flere investeringer i terminaler, som kan give en anslået økonomisk fordel på 361,41 mio. EUR for perioden mellem 2020 og 2030.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)? - De samlede ekstra omkostninger for myndighederne i form af supplerende støtteforanstaltninger (operationelt og investeringer) i perioden 2022-2030 beløber sig til 2,9 mia. EUR.
Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen? Intermodale transportvirksomheder inden for jernbanetransport og søtransport er ofte mellemstore til store virksomheder, medens transportvirksomheder inden for vejtransport og indre vandveje ofte er SMV. For SMV forventes virkningerne af løsningsmodel PO2B at medføre en større omlægning til intermodal transport, takket være en bredere definition af støtteberettigelseskriterierne. Indførelsen af elektronisk strukturerede data til kontrolformål kan dog medføre forholdsvis store investeringsomkostninger for SMV, der er beskæftiget med tilrettelæggelse af transporten og forberedelsen af dataene (f.eks. 137 250 EUR pr. virksomhed), selv om besparelsen forventes at blive 145 000 EUR pr. år. Virkningen på SMV inden for vejtransport, som anvender de nye systemer, ville således være lille og positiv.
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder? Som nævnt ovenfor vil den foretrukne løsningsmodel indebære ekstraudgifter for de nationale myndigheder for så vidt angår håndhævelsen af reglerne (men langt mindre end besparelsen for transportsektoren).
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger? Som nævnt ovenfor forventes initiativet at få en væsentlig positiv miljøvirkning (1,62 mia. EUR i eksterne omkostninger i perioden mellem 2022 og 2030) og positive konsekvenser for det samlede beskæftigelsesniveau i EU (mellem 1428 og 4759 mellem 2022 og 2030).
Proportionalitetsprincippet? Den foretrukne løsning går ikke videre end hvad der er nødvendigt for at løse det oprindelige problem og opfylde formålet med initiativet. Medlemsstaterne vil have en vis fleksibilitet i anvendelsen af visse

bestemmelser (definitionen af vejstrækning) og de støtteforanstaltninger, der skal iværksættes, samtidig med at der sikres en fælles forståelse af det grundlæggende regelsæt.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Ajourført overvågning og en revisionsmekanisme er planlagt, hvorved den første rapport forelægges fem år efter direktivets ikrafttræden.