

Bryssel den 8.11.2017
SWD(2017) 363 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv

**om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av
kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna**

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av ändringen av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Användningen av intermodala transporter har inte ökat tillräckligt för att det trafikomställningsmål som fastställdes i 2011 års vitbok ska kunna uppnås, trots att direktivet om kombinerad transport har bidragit till trafikomställningen. Detta beror på A) en brist på investeringar i intermodal infrastruktur, framför omlastningsterminaler, och B) följande brister i direktivet om kombinerad transport som konstaterats i utvärderingen inom ramen för Refit-programmet: 1) Ineffektivt genomförande av direktivet på grund av komplicerade och snäva kriterier för stödberättigande, och brister avseende effektiva genomförandevillkor. 2) Ineffektivt och otillräckligt ekonomiskt stöd: snävt tillämpningsområde för stödåtgärderna, otillräckligt ekonomiskt stöd, begränsad övervakning och avsaknad av översynsmechanism. Dessa problem påverkar alla aktörer i den internationella godstransportkedjan, exempelvis avsändare, speditörer, nationella myndigheter som medverkar i genomdrivandet av villkoren för kombinerade transporter etc. De förhindrar också ett effektivt genomförande av stödåtgärder. Om inga åtgärder vidtas kommer intermodala transporter även i fortsättningen att vara mindre konkurrenskraftiga jämfört med vägtransporter. Det trafikomställningsmål för 2030 som fastställs i 2011 års vitbok kommer inte att uppnås, vilket leder till ihållande externa effekter.
Vad vill man uppnå?
Initiativet syftar till att förbättra effektiviteten hos direktivet om kombinerad transport (komplicerad definition, begränsade incitament och föråldrade bestämmelser) och förbättra de existerande, delvis ineffektiva, stödåtgärder som är avsedda att åtgärda reglerings- och marknadsmisslyckanden, för att få till stånd en mer utbredd användning av intermodala transporter (trafikomställning). Bristerna i direktivet hör särskilt samman med definitionen av kombinerad transport, begränsningarna med skatteincitament och de föråldrade bestämmelserna om transportdokument. De tre viktigaste särskilda målen är följande: 1) Att förtydliga definitionen av villkor för stödberättigande avseende kombinerad transport. 2) Att ytterligare främja konkurrenskraften hos kombinerade transporter. 3) Att öka investeringarna i, och kapaciteten hos, intermodala terminaler.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
Samordnade EU-åtgärder inom ramen för direktivet om kombinerad transport är nödvändiga för att minska transporterernas (särskilt vägtransporter) externa negativa effekter och främja trafikomställningen i syfte att uppnå de mål som fastställts i 2011 års vitbok, strategin för utsläppssnål rörlighet och andra EU-riktlinjer på detta område. För detta ändamål behövs det en uppdaterad definition och gemensamma kriterier för att säkerställa att de fördelar som förutses i direktivet omfattar hela EU på samma sätt, särskilt med tanke på att 81 % av alla intermodala transporter i EU är gränsöverskridande. Om medlemsstaterna skulle använda olika definitioner, genomföra direktivet på olika sätt och tillämpa olika stödssystem är det inte säkert att transportföretag skulle kunna dra nytta av de planerade incitamenten i hela transportkedjan.
B. Lösningar
Vilka olika alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Alternativen består av paket med politiska åtgärder för att ta itu med de specifika målen, och mer specifikt de viktigaste problemskapande faktorerna som identifierats:
Alternativ 1 (PO1): Minimal ändring med inriktning på förenkling: Jämfört med referensscenariot innebär detta en förenkling av definitionen (dvs. med en vägetapp på 150 km). Godtagande av enkla elektroniska handlingar som bevis för stödberättigande och utvidgning av skatteincitamentet till att omfatta vägtransportföretag när andra transportslag än järnväg används på icke-vägetappen (t.ex. inre vattenvägar eller sjöfart). Alternativ 2 (PO2): Förenkling av kriterierna för stödberättigande (definition) och av kontrollen av detta samt tillhandahållande av effektivare ekonomiskt stöd. Det finns två underalternativ:

– <u>Med begränsade ambitioner (PO2A)</u>: utvidgning av det geografiska tillämpningsområdet till att omfatta nationell kombinerad transport; en gemensam definition av vägetappen (150 km eller 20 %, beroende på vilket som är längre); enbart ISO/ILU-identifierade lastenheter godtas; en tydlig definition av kraven för stödberättigande; fler alternativ för ekonomiskt stöd. – <u>Med högre ambitioner (PO2B)</u>: utöver PO2A, möjligheten för medlemsstaterna att ha viss flexibilitet vad gäller vägetappavståndet; lastenheter av alla storlekar godtas; en obligatorisk stödåtgärd för uppförande av terminaler. Alternativ 3 (PO3): <u>Ändring av kriterierna för stödberättigande (definition) till att omfatta all intermodal transport med obligatoriska stödåtgärder</u>: utvidgad geografisk täckning som i alternativ PO2; inga begränsningar för vägetapper och icke-vägetapper, och inte heller för lastenheter; inga datakrav för bevis för stödberättigande; obligatoriska stödåtgärder (förmånligt system) för alla intermodala transporter. Det rekommenderade alternativet är alternativ PO2B som säkerställer att trafikomställningsmålet för 2030 uppnås och som ger en högre avkastning på investeringar (B/C) och bättre miljöeffektivitet än alternativ PO3.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ? Det finns en bred enighet bland alla berörda parter om att status quo (referensscenariot) inte kan bibehållas och att åtgärder för att klargöra definitionen av kombinerad transport, underlätta verkställigheten och tillhandahålla utökade stödåtgärder bör stödjas. Ståndpunkterna går isär vad gäller typen av stödåtgärder: Transportföretagen förordar obligatoriska stödåtgärder som utökas till att omfatta alla typer av intermodala transporter (alternativ PO3), medan medlemsstaterna föredrar viss flexibilitet vad gäller de stödåtgärder som de bör eller ska tillämpa (PO2A och PO2B). Medlemsstaterna stöder också flexibilitet i definitionen av kombinerad transport så länge vägetapperna förblir "så korta som möjligt" (PO2B). Majoriteten av de berörda parterna (2/3, främst transportföretag) stöder den geografiska utvidgningen så att nationella kombinerade transporter omfattas (alternativen PO2A, PO2B, PO3). Anm.: Vad gäller de så kallade "cabotage-undantagen" stöder majoriteten av de berörda parterna (transportföretag + medlemsstater) bibehållande av nuvarande bestämmelser, även om medlemsstaterna understryker behovet av att säkerställa bättre genomförandevillkor och därmed undvika eventuellt kringgående, genom direktivet om kombinerad transport, av reglerna för "cabotage".
C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)? – Stark potential att uppnå trafikomställningsmålet 30 % för godstransporter (> 300 km) fram till 2030. – Positiva effekter vad gäller besparingar (sänkta kostnader) för industrin (transportföretag) till följd av tydligare villkor för genomförandet av direktivet, användning av elektroniska transportdokument och medel, utökat ekonomiskt stöd etc. Dessa beräknas uppgå till cirka 64,6 miljarder euro för perioden 2022–2030. – Positiva effekter i form av inbesparade externa kostnader (på grund av trafikomställningen): cirka 1,62 miljarder euro för perioden 2022–2030. – Positiva effekter i form av förväntat antal nya arbetstillfällen till följd av mer investeringar i terminaler; den ekonomiska vinsten uppskattas bli 361,41 miljoner euro för perioden 2020–2030.
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)? – De sammanlagda ytterligare kostnaderna för myndigheterna i form av ytterligare stödåtgärder (operativt stöd och investeringsstöd) under perioden 2022–2030 uppgår till 2,9 miljarder euro.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften? Intermodala transportföretag inom järnvägstransport och sjöfart tenderar att vara mellanstora eller stora företag, men transportföretag inom vägtransporter och inre vattenvägar ofta är små och medelstora företag. För dessa väntas effekterna av alternativ PO2B medföra en högre grad av övergång till intermodala transporter tack vare en bredare definition av kriterierna för stödberättigande. Införandet av elektroniska strukturerade data för kontrolländamål kan emellertid medföra relativt höga investeringskostnader för små och medelstora företag som organiserar transporter och utarbetar data (t.ex. 137 250 euro per företag), men besparingarna väntas uppgå till 145 000 euro per företag och år. Effekterna på små och medelstora vägtransportföretag som använder de nya systemen bör därför vara små och positiva.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad? Såsom nämns ovan skulle det rekommenderade alternativet medföra ytterligare kostnader för nationella myndigheter för att genomdriva reglerna (men de skulle vara obetydliga i förhållande till branschens besparingar).
Uppstår andra betydande konsekvenser? Såsom nämns ovan väntas initiativet få betydande positiva miljöeffekter (externa besparingar på 1,62 miljarder euro för perioden 2022–2030) och effekter på sysselsättningsnivån totalt sett på EU-nivå (1 428–4 759 under

perioden 2022–2030).
Proportionalitetsprincipen
Det rekommenderade alternativet överskrider inte vad som är nödvändigt för att lösa det ursprungliga problemet och uppnå målen för initiativet. Medlemsstaterna kommer att ha viss flexibilitet i fråga om tillämpning av vissa av bestämmelserna (definitionen av vägetapp) och de stödåtgärder som ska vidtas, samtidigt som en gemensam syn på de grundläggande reglerna kommer att säkerställas.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Uppdaterade övervakningsvillkor och en översynsmekanism planeras, med en första rapport fem år efter direktivets ikraftträdande.