



Bruxelles, den 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

I den europæiske klimalov fastsættes, at Den Europæiske Union skal reducere sine drivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet og opnå klimaneutralitet senest i 2050¹. I meddelelsen om den europæiske grønne pagt² påpeges behovet for at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % inden 2050 for at opnå klimaneutralitet. Handlingsplanen for nulforurening³ fremmer omstillingen til renere transport for at reducere luft- og støjforureningen. For at mindske sin afhængighed af fossile brændstoffer er EU desuden nødt til at forbedre sin energieffektivitet som fremhævet i REPowerEU-pakken⁴, der opregner revisionen af direktivet om kombineret transport (i det følgende "direktivet om kombineret transport" eller "direktivet")⁵ som et vigtigt redskab i denne henseende⁶.

Omstillingen til godstransport med lave emissioner og et lavt energiforbrug kræver en samlet tilgang. I Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet⁷ understreges det, at alle politiske løftestænger skal udnyttes til at gøre alle transportformer mere bæredygtige, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og opstille de rette incitamenter til at fremme omstillingen. Der opfordres til, at der gøres en beslutsom indsats for at anvende bæredygtige transportformer, navnlig ved at flytte en betydelig mængde gods til jernbaner, indre vandveje og nærskibsfart. Ifølge milepælene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bør jernbanegodstrafikken fordobles, og godstrafikken ad indre vandveje og i nærskibsfart bør stige med 50 % inden 2050. Tilsvarende opfordres der i den europæiske grønne pagt til, at en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, bør flyttes over på jernbaner og indre vandveje.

Intermodal godstransport, herunder kombineret transport⁸ (i det følgende samlet benævnt "intermodal transport"), er afgørende for at muliggøre en større udbredelse af godstransport på jernbane og ad vandveje, som kun meget sjældent leverer dør-til-dør-transportløsninger. Samtidig er de gennemsnitlige eksterne omkostninger ved jernbanetransport og transport ad indre vandveje pr. tonkm (tkm) på henholdsvis 0,013 EUR pr. tkm og 0,019 EUR pr. tkm næsten tre gange lavere end de gennemsnitlige eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer (HGV) på 0,042 EUR pr. tkm. Intermodal transport, som omfatter omladningsområder ved transportens begyndelse og/eller afslutning, kombinerer de bedre miljøpræstationer og den højere energieffektivitet ved disse alternativer til vejtransport med vejtransportens

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 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/repower-eu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_da.

⁵ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

⁶ EU 'Save Energy', COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Kombineret transport er en undergruppe af intermodal transport, der opfylder definitionen i direktivet om kombineret transport.

tilgængelighed og fleksibilitet. Intermodal transport gør det muligt at anvende transportformer i en effektiv kombination og navnlig fremme transportformer med relativt lavere miljøaftryk, hvorved udnyttelsen af det eksisterende transportnet og de eksisterende ressourcer optimeres, og emissioner og energiforbrug reduceres.

Intermodal transport er derfor afgørende for at nå ambitionerne i både strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og den europæiske grønne pagt. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet blev det derfor meddelt, at de eksisterende rammer for intermodal transport skal moderniseres betydeligt og omdannes til et effektivt redskab for at støtte en grønnere godstransport i Europa.

Selv om mængden af gods i intermodal transport er steget betydeligt i løbet af de seneste 30 år, dominerer vejtransporten stadig godstransporten i EU, fordi intermodal transport ofte ikke kan konkurrere med ren vejtransport på grund af forskellige faktorer. For det første afhænger den intermodale transports succes af præstationerne (tilgængelighed, pålidelighed, punktlighed, hastighed) og omkostningerne for hver del af kæden, dvs. de tjenester, der tilbydes af jernbane- og søtransportoperatører, omladningsterminaler samt vejtransportoperatører over den "sidste kilometer". På alle disse områder er der mangler i præstationerne, som skal afhjælpes ved hjælp af sektorspecifik lovgivning og en yderligere indsats fra sektorens side. For det andet er den ikkevejgående og intermodale transport på mellemlange afstande ikke priskonkurrencedygtig i forhold til ren vejtransport, så længe internaliseringen af transportformernes eksterne omkostninger varierer. Det fremgår af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, at der er behov for en omfattende vifte af foranstaltninger for at sikre en retfærdig og effektiv prissætning på tværs af alle transportformer. Først da vil forurenerne og brugerne blive pålagt det fulde ansvar for de omkostninger, som de medfører, og brugerne vil få mulighed for at træffe valg, der er i overensstemmelse med det, som er bedst for samfundet. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet forventes det også, at den fulde internalisering af eksterne omkostninger i EU vil være afsluttet senest i 2050, hvilket gør det nødvendigt at træffe yderligere foranstaltninger inden da for at opfylde ovennævnte miljømål senest i 2050.

Siden 1975 har EU haft et instrument⁹ til fremme af støtteberettigede intermodale transportere (dvs. kombineret transport) med det formål at øge den kombinerede transports konkurrenceevne i forhold til ren vejgodstransport og dermed opnå en større udbredelse af kombineret transport.

I 1992 blev dette instrument erstattet af Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (direktivet om kombineret transport). Formålet med direktivet om kombineret transport er at supplere andre transportpolitikker for at gøre intermodal transport, hvor jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart kombineres med transport over begrænsede vejstrækninger, mere konkurrencedygtig. Direktivet om kombineret transport er det eneste EU-retsinstrument, der direkte støtter intermodal transport og dermed tilskynder til et skift fra vejgodstransport til transportformer med lavere emissioner.

For at gøre direktivet om kombineret transport mere effektivt fremsatte Kommissionen i 1998 et forslag om at ændre det, men trak det tilbage i 2001 på grund af manglende resultater i forhandlingerne.

⁹ Rådets direktiv 75/130/EØF af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport (jernbane/landevej) mellem medlemsstaterne (EFT L 48 af 22.2.1975).

I 2016 gennemførte Kommissionen en Refit-evaluering¹⁰. Den konkluderede, at direktivet om kombineret transport fortsat var et relevant instrument til støtte for kombineret transport, men at der er plads til betydelig forøgelse af dets effektivitet, da nogle af dets bestemmelser er forældede eller uklare. Blandt manglerne kan nævnes begrænset støtteberettigelse, utilstrækkelig økonomisk støtte og anvendelse af papirdokumenter. Efterfølgende fremsatte Kommissionen et nyt forslag i 2017. Dette forslag blev trukket tilbage i 2020, da forhandlingerne mellem medlovgiverne havde ført til et resultat, der ville have sænket ambitionsniveauet i direktivet om kombineret transport på et tidspunkt, hvor de politiske mål, som afspejles i meddelelsen om den europæiske grønne pagt¹¹, krævede det modsatte.

For at opfylde disse forventninger har Kommissionen udarbejdet et nyt forslag om ændring af direktivet om kombineret transport. Formålet med initiativet er at omlægge den støtteramme, som dette direktiv skaber, og dermed øge den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til vejtransport over lange afstande for at stimulere overgangen fra vejgodstransport til andre transportformer og i kraft af dette reducere de eksterne omkostninger.

Det ændrede direktiv finder anvendelse på al intermodal transport, for så vidt angår de nationale politikrammer, rapportering og terminalgennemsigthed, og fastsætter en særlig støtteramme for den del af den intermodale transport, der i et vist omfang sparer eksterne omkostninger. Sidstnævnte, der er en undergruppe af den intermodale transport, kaldes fortsat kombineret transport.

Erfaringerne fra forslagene fra 1998 og 2017 og forhandlingsresultaterne blev taget i betragtning ved udformningen af dette forslag. Dette gælder navnlig:

- behovet for en grundlæggende anderledes tilgang til betingelserne for tildeling af støtte. Betingelserne i det nuværende direktiv om kombineret transport er fastlagt ud fra længden af forskellige vejstrækninger og ikkevejpgående strækninger og afstande fra egnede terminaler, som ikke altid afspejler de faktiske geografiske forhold og fører til vanskeligheder med gennemførelsen. Endnu vigtigere er det, at disse kriterier ikke afspejler den faktiske aktivitets miljøpræstationer, hvilket resulterer i, at støtten ikke fokuserer på aktiviteter, der sparer eksterne omkostninger
- investeringer rettet mod at opnå tilstrækkelig terminalkapacitet er nødvendige, men bestemmelserne om dem passer ikke godt ind i direktivets anvendelsesområde, og mange medlemsstater modsatte sig dem. Derfor har Kommissionen nu behandlet dem i sit forslag til revision af TEN-T-forordningen¹²
- anvendelse af digitale løsninger til overensstemmelseskontrol og håndhævelse, hvilket også kan lette adgangen til data om markedets funktion og om forbedring af økonomiske støtteforanstaltningers effektivitet
- forskellige situationer i medlemsstaterne, der kræver forskellige tilgange til støtteforanstaltninger.

For at opfylde sine mål er dette initiativ blevet struktureret omkring fire områder:

- Betingelser for støtte og dokumentation for overholdelse
De betingelser, hvorunder intermodale operationer falder ind under anvendelsesområdet for den støtte, der ydes i henhold til dette direktiv, strømlines for at dække en større andel af intermodal transport, for at fjerne uklarheder og

¹⁰ SWD (2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

muligheder for fejlfortolkning og ulige behandling og for at skabe et klart grundlag for afgørelser om overholdelse. Der er blandt andet tale om betingelser vedrørende det geografiske anvendelsesområde, lasteenheder og deres identifikationsordning, behandlingen af tomme containere, det minimum af eksterne omkostningsbesparelser, der skal opnås, behovet for regler for beregning af sparede eksterne omkostninger samt indhold af og regler for dokumentation for overholdelse.

– Støtterammer

Formålet med hele direktivet er at skabe støtterammer for intermodal transport, herunder passende reguleringsmæssige og/eller økonomiske foranstaltninger. Ifølge Refit-evalueringen har de støtterammer, der er fastsat i direktivet for at øge den kombinerede transports relative konkurrenceevne, imidlertid ikke haft tilstrækkelig virkning. Faktisk bekræftede 70 af de 100 svar på den åbne offentlige høring, at dette er et problem¹³. Den Europæiske Revisionsrets nylige særberetning om intermodal transport konkluderede også, at støtten til intermodal transport ikke var tilstrækkelig effektiv, da der stadig ikke var lige konkurrencevilkår for intermodal godstransport i EU¹⁴. De nye regler indfører følgende ud over den eksisterende støtte:

1. en ny EU-dækkende lovgivningsmæssig undtagelse fra nationale kørselsforbud
2. en forpligtelse for medlemsstaterne til at analysere deres eksisterende foranstaltninger og udvide eller etablere nye nationale politikammer — herunder passende foranstaltninger af lovgivningsmæssig og/eller økonomisk art — for at støtte udbredelsen af intermodal transport
3. et mål om en samlet reduktion på 10 % af omkostningerne til kombineret transport i hver medlemsstat, om at lette teknologiske opgraderinger af relevans for intermodal transport og om at etablere nye forbindelser mellem terminaler, der ikke tidligere var forbundet.

– Gennemsigtighed i markedets funktion

Som konkluderet i Refit-evalueringen mangler der gennemsigtighed med hensyn til den eksisterende nationale politik og markedssituation, som gør det muligt at vurdere, om støtten er skræddersyet til de faktiske forhold. 18 ud af 49 respondenter i undersøgelsen¹⁵ var enige eller meget enige i, at der mangler et empirisk grundlag for at fastsætte et passende støtteniveau. Kommissionens rapportering fortsætter, men nu med ajourførte data og rapporteringsperioder, der suppleres med en forpligtelse for medlemsstaterne til at sikre gennemsigtighed i deres nationale politiske rammer for intermodal transport, som de gennemfører for at støtte kombineret transport. Links til alle nationale politiske rammer og nationale foranstaltninger vil blive offentliggjort på en central portal, der forvaltes af Kommissionen. Desuden er der medtaget en revisionsklausul med henblik på at revurdere denne EU-støtteramme.

– Krav til terminalers gennemsigtighed

Forslaget indfører fælles gennemsigtighedskrav for terminaler, der sikrer, at alle terminaler gør data om terminalfaciliteter og -tjenester offentligt tilgængelige. Desuden giver forslaget mulighed for at fastlægge en ramme for terminalkategorier

¹³ Svarene kom bl.a. fra 11 offentlige myndigheder (CZ, to offentlige myndigheder fra BE, AT, tre offentlige myndigheder fra FR, NO, IT, DE, SE), 49 interessenter fra industrien og fire borgere samt seks svar i kategorien "andre".

¹⁴ Den Europæiske Revisionsret (2023), op. cit.

¹⁵ 14 ud af 31 respondenter fra industrien og fire ud af otte myndigheder.

baseret på serviceniveauer for tilgængelige tjenester og faciliteter. Disse foranstaltninger supplerer den foreslåede revision af TEN-T-forordningen, som omhandler terminalkapacitet og -kvalitet på TEN-T-nettet.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Initiativet skal ses i sammenhæng med den europæiske klimalov¹⁶ og meddelelsen om den europæiske grønne pagt¹⁷, der begge fastsætter mål for reduktion af drivhusgasemissioner. Desuden skal det ses i sammenhæng med REPowerEU-pakken¹⁸, der har til formål at forbedre EU's energieffektivitet, og som udpeger revisionen af direktivet om kombineret transport som et vigtigt redskab i denne henseende¹⁹, og handlingsplanen for nulforurening²⁰, der fremmer omstillingen til renere transport for at mindske luft- og støjforureningen. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet opfordres der også til en beslutsom indsats for at flytte godstransporten til mere bæredygtige transportformer.

Det skal bemærkes, at der også tidligere er gjort specifikke politiske overvejelser af relevans for kombineret transport. I 1992 offentliggjorde Kommissionen en hvidbog om transport og en ledsagende lovgivningspakke, som førte til det gældende direktiv om kombineret transport, der fuldt ud liberaliserer markedet for kombineret transport i EU og udgør den nuværende støtteramme. I 1997 offentliggjorde Kommissionen en særlig strategi for intermodal transport i Europa²¹. Hvidbogen om transport fra 2011²² fastsatte det specifikke mål at flytte 30 % af vejgodstransporten over lange afstande (over 300 km) til jernbane- eller søtransport senest i 2030 og mere end 50 % inden 2050.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget supplerer andre transportpolitikker, som a) er rettet mod de enkelte transportformers miljøpræstationer, b) internaliserer eksterne omkostninger ved at anvende principperne om, at forureneren og brugeren betaler, og c) skaber gennemsigtighed med hensyn til de tilgængelige tjenester og gældende regler for sektoren eller dele af den.

Ved brug af en række politiske værktøjer såsom CO₂-præstationsstandarder for tunge køretøjer²³, det reviderede direktiv om vedvarende energi (RED II)²⁴ og forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer er der gjort bestræbelser på at gøre de enkelte transportformer mere bæredygtige med hensyn til energieffektivitet og anvendelse af bæredygtige brændstoffer og dermed reducere de eksterne omkostninger ved transport.

På samme måde er en række foranstaltninger allerede rettet mod internalisering af eksterne omkostninger med det formål at give samfundet mulighed for at træffe de rette valg. Blandt disse kan nævnes CO₂-prissætning, infrastrukturafgifter og energi- og køretøjsafgifter, som

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 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_da.

¹⁹ EU 'Save Energy', COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Forordning (EU) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

gradvist tilpasses og indfases. I sidste ende skal de samles i en gensidigt kompatibel, komplementær og sammenhængende politik, men i henhold til strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet kan denne proces vare helt frem til 2050²⁵.

Der findes forskellige gennemsigtheds- og rapporteringsforpligtelser i den specifikke lovgivning om de enkelte transportformer, men rapportering eller udveksling af oplysninger på tværs af transportformer (relevant for intermodal transport) er i vid udstrækning ikke omfattet. Desuden afhænger intermodal transports merværdi og tiltrækningskraft af de enkelte transportformers præstationer og den tilgængelige infrastrukturkapacitet. Derfor udvikles dette initiativ i tæt samordning med anden lovgivning og andre lovgivningsforslag på transportområdet, herunder dem, der indgår i lovpakken om grønnere transport, som dette initiativ er en del af.

Der er også stærke forbindelser mellem dette initiativ og andre dele af lovpakken, navnlig initiativet til forøgelse af jernbanernes andel af den internationale transport²⁶ og revisionen af direktivet om vægt og dimensioner²⁷ for vejtransport, som begge er vigtige for at fjerne transportformsspecifikke hindringer for intermodal transport.

Desuden bidrager den nye fælles EU-ramme for opgørelse af drivhusgasemissioner inden for transport og logistik (CEEU) og gennemførelsen af forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)²⁸ til den tekniske ramme for gennemførelsen af det reviderede direktiv om kombineret transport.

Revisionen er også i overensstemmelse med den nyligt vedtagne Naiades-meddelelse²⁹, hvori der opfordres til større integration af indre vandveje i et moderne transeuropæisk intermodalt transportsystem.

Desuden er en forudsætning for anvendelse af intermodal og multimodal transport, at der er passende infrastruktur til rådighed med tilstrækkelig kapacitet. Den nylige undersøgelse af omladningsteknologier³⁰ viste, at der er mangler i TEN-T-nettet for intermodal transport, og at den eksisterende omladningskapacitet er utilstrækkelig for jernbanetransport og transport ad indre vandveje. Spørgsmålet om terminalkapacitet blev behandlet i Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen³¹, som for første gang pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at sikre tilstrækkelig kapacitet i multimodale godsterminaler på grundlag af en særlig analyse og handlingsplan. Disse foranstaltninger kan forventes at sikre bedre infrastrukturkapacitet til intermodal transport i løbet af det næste årti.

Forpligtelserne i dette direktiv berører ikke anvendelsen af de relevante statsstøtteregler. I dette direktiv fastlægges kriterierne for en kategori af operationer med det største potentiale

²⁵ I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fastsættes en milepæl for, at alle eksterne omkostninger fra transport inden for EU skal dækkes af transportbrugerne senest i 2050.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_en.

²⁷ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59). Det gør det muligt at anvende tungere og længere vej køretøjer i intermodal transport, herunder kombineret vejtransport.

²⁸ Forordning (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.

³¹ COM(2021) 812 final.

for at reducere de eksterne omkostninger på transportområdet, og der fastsættes politiske mål for fremme af denne undergruppe af operationer. Medlemsstaterne kan overveje at indføre bl.a. statsstøtteforanstaltninger for at nå de politiske mål i det ændrede direktiv om kombineret transport. Den blotte medtagelse af foranstaltninger i nationale politikrammer, der vedtages på grundlag af dette direktiv, fritager ikke medlemsstaterne for vurderingen af forenelighed, som henhører under Kommissionens enekompetence.

Dette forslag er også i overensstemmelse med de endelige forslag fra konferencen om Europas fremtid, særlig forslag 3 om klimaændringer, energi og transport, hvori der opfordres til at bekæmpe klimaændringer og respektere de globale klimamål.

Endelig bør det bemærkes, at nogle interessenter påpeger en forbindelse mellem direktivet om kombineret transport og cabotagekørsel. Det er stadig relevant og vigtigt fortsat at behandle international kombineret transport og international vejtransport ens for så vidt angår anvendelsen af ikkehjemmehørende transportvirksomheder, jf. artikel 4 i direktivet om kombineret transport. Ved revisionen af forordning (EU) nr. 1072/2009 i 2020³² gjorde medlovgiverne en undtagelse fra artikel 4 i direktivet om kombineret transport (men kun i tilfælde af misbrug), samtidig med at de bekræftede, at artikel 4 har været nyttig og fortsat er i kraft³³.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Afsnit VI (artikel 90-100) i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) fastlægger EU's beføjelse til at fastsætte bestemmelser for den fælles transportpolitik. I henhold til artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF har EU på transportområdet kompetence til at fastsætte foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, mens artikel 91, stk. 1, litra d), i TEUF giver samme kompetence med hensyn til "alle andre formålstjenlige bestemmelser".

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Problemets EU-dimension

I henhold til nærhedsprincippet kan EU på de områder, der ikke hører ind under dens enekompetence, kun handle, hvis og i det omfang målene for den påtænkte handling ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne. Eksterne omkostninger på transportområdet, navnlig med hensyn til klimaændringer, er grænseoverskridende problemer, som ikke kan løses ved hjælp af nationale eller lokale foranstaltninger alene. Det presserende behov for at reducere drivhusgasemissionerne fra godstransport gælder både for grænseoverskridende og indenlandske aktiviteter. Det konstaterede problem skal derfor løses på EU-plan, fordi det har en grænseoverskridende dimension.

Tiltag med merværdi på EU-plan

Formålet med initiativet er at fremme udbredelsen af intermodal transport, hvoraf 81 % foregår mellem medlemsstaterne, i hele EU gennem støtteforanstaltninger baseret på fælles

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 17).

³³ Visse medlemsstater har anlagt annullationssøgsmål til prøvelse af denne bestemmelse ved Domstolen (C-542/20, Litauen mod Parlamentet og Rådet, C-545/20, Bulgarien mod Parlamentet og Rådet, C-547/20, Rumænien mod Parlamentet og Rådet, og C-554/20, Polen mod Parlamentet og Rådet).

betingelser for støtteberettigelse. Set ud fra det politiske perspektiv og med fokus på det indre marked er det vigtigt at sikre, at de opnåede fordele er til gavn på en sammenlignelig måde i hele EU. I betragtning af de begrænsninger, der kendetegner det nuværende direktiv om kombineret transport, har nogle medlemsstater udformet differentieret støtte til intermodale transport, både i form af ikkeharmoniseret lovgivningsmæssig støtte og i henhold til statsstøtteregele. I visse tilfælde har oplysninger om adgangen til disse støtteforanstaltninger måske ikke været lige tilgængelige for alle operatører, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende operationer. Nogle operatører kan have opnået en konkurrencemæssig fordel med virkninger uden for deres nationale grænser. EU-foranstaltninger har til formål at bidrage til at sikre ensartet behandling af operatører i hele EU, forenkle de administrative procedurer for industrien, medlemsstaterne og Kommissionen og forbedre det indre markeds funktion. Dette kan ikke opnås ved udelukkende at lovgive på medlemsstatsplan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Valget af de relevante politiske foranstaltninger og løsningsmodeller, der udgør strukturen i dette initiativ, er truffet under behørig hensyntagen til proportionalitetsprincippet, hvilket har resulteret i den mest afbalancerede tilgang. Selv om forslaget pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at yde støtte til visse former for intermodale transport, viste konsekvensanalysen, at den politiske løsning, der kun omfatter medlemsstaternes frivillige støtte, ikke vil være tilstrækkelig til at nå målet. Den valgte løsningsmodel sikrer en tilstrækkelig trafikoverflytning til rimelige omkostninger.

- **Valg af retsakt**

Valget af instrument, nemlig ændringen af det eksisterende direktiv, gør det muligt på tilfredsstillende vis at nå målet om at forbedre den intermodale transports konkurrenceevne, samtidig med at nærhedsprincippet overholdes. For at sikre støtten vil medlemsstaterne frit kunne fastlægge deres respektive politikammer med de mest relevante støtteforanstaltninger.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

En evaluering³⁴ af direktivet om kombineret transport blev gennemført i 2014-2016 og konkluderede, at direktivet fortsat er et relevant instrument til støtte for godstransport, der kombinerer forskellige transportformer. Det blev anslået, at overgangen fra ren vejtransport til intermodal transport havde medført en årlig besparelse på op til 2,1 mia. EUR i eksterne omkostninger i 2011. Selv om ikke hele denne besparelse kan tilskrives direktivet om kombineret transport, blev det fastslået, at uden EU's indsats ville grænseoverskridende kombinerede transporttjenester sandsynligvis have stået over for hindringer som følge af forskellige retssystemer, hvilket ville gøre kombinerede transporttjenester mindre attraktive og måske umulige at gennemføre.

En række bestemmelser i direktivet om kombineret transport, f.eks. kravet om at anvende papirdokumenter, er imidlertid forældede, da de afspejler markedssituationen i 1992. Andre bestemmelser i direktivet lider under forskelle med hensyn til gennemførelse og anvendelse på medlemsstatsplan, hvilket giver branchen praktiske problemer i dagligdagen, og sådanne bestemmelser er derfor ikke fuldt ud effektive. Desuden er de økonomiske støtteforanstaltninger meget begrænsede, og de har derfor ikke nogen væsentlig indvirkning på intermodale operationers konkurrenceevne. Under den offentlige høring anførte både

³⁴ SWD (2016) 140 final.

branchen og de offentlige forvaltninger, at de politiske foranstaltninger står i et rimeligt forhold til at nå de politiske mål.

- **Høring af interessenter**

Kommissionen har arbejdet aktivt sammen med interessenter og har gennemført omfattende høringer i løbet af konsekvensanalyseprocessen.

Høringsaktiviteterne fandt sted i 2021 og 2022 fra offentliggørelsen af den indledende konsekvensanalyse i august 2021 til den målrettede høring, der blev afsluttet i august 2022.

Formålet med høringsaktiviteterne var følgende:

- at indsamle oplysninger og synspunkter fra interessenter om de vigtigste problemer og årsagerne hertil, fastlæggelse af relevante politiske mål i forbindelse med disse problemer og udpegelse, definition og screening af politiske foranstaltninger, der kan tages i betragtning i konsekvensanalysen
- at indsamle oplysninger og synspunkter om de sandsynlige virkninger af politiske foranstaltninger og løsningsmodeller.

Som led i den første feedback havde interessenter mulighed for at give tilbagemeldinger om den indledende konsekvensanalyse fra den 19. august til den 16. september 2021. Der indkom i alt 62 individuelle svar.

Efterfølgende var en åben offentlig høring tilgængelig på webstedet "Deltag i debatten" fra den 7. marts til den 30. maj 2022. Der blev modtaget i alt 101 svar fra forskellige interessenter. Nogle interessenter fremlagde også holdningsdokumenter sammen med deres svar på høringen.

Endelig blev der gennemført følgende målrettede høringsaktiviteter:

- En målrettet onlineundersøgelse, der havde til formål at validere problemdefinitionen og målene for de politiske løsningsmodeller, indhente input til en mere detaljeret definition af de politiske foranstaltninger/løsningsmodeller og tilvejebringe de data, der er nødvendige for at understøtte vurderingen af foranstaltningernes virkninger og de forventede omkostninger. Undersøgelsen fandt sted fra den 16. maj til den 24. juni 2022, og der blev modtaget 59 svar.
- Der blev afholdt målrettede samtaler med 29 interessenter mellem maj og august 2022 (herunder tre sonderende samtaler, der blev afholdt i februar 2022).
- Et ekspertmøde med industrien fandt sted den 25. oktober 2022 for interessenter. Der var 60 deltagere, som repræsenterede 55 organisationer.

Høringsaktiviteterne viste, at der blandt interessenterne var stor enighed om, at de udpegede problemer og mål for initiativet er relevante for udviklingen af intermodal transport.

Høringen om den indledende konsekvensanalyse og den åbne offentlige høring fokuserede på problemerne på et højere niveau, hvorefter der ved undersøgelsen og samtalerne blev anlagt en mere detaljeret og systematisk tilgang til at præcisere problemerne og et tilhørende mål for revisionen af direktivet om kombineret transport. Et fælles tema i tilbagemeldingerne om den indledende konsekvensanalyse var manglende klarhed omkring definitionen i det nuværende direktiv om kombineret transport, mens nogle foreslog, at direktivet i højere grad bør fokusere på transport ad indre vandveje og nærskibsfart ud over vej- og jernbanetransport.

Med hensyn til problemdefinitionen viste høringen, at der er temmelig bred enighed blandt alle interessenter om, at intermodal transport, når der ikke ydes støtte, kun er konkurrencedygtig i forhold til ren vejtransport i EU i visse situationer (63 ud af 95, eller

66 %). Terminaloperatørerne var endnu mere pessimistiske, idet tre ud af fem mente, at intermodal transport aldrig eller næsten aldrig var konkurrencedygtig med ren vejtransport, medmindre den fik støtte. Langt størstedelen af interessentgrupperne i branchen var enige om, at den manglende priskonkurrenceevne var en hindring for udviklingen af intermodal transport, med undtagelse af arrangører af fragttransport (f.eks. logistikoperatører og speditører, der hovedsagelig er aktive inden for vejtransport), som generelt var mere skeptiske i denne henseende.

Respondenterne udpegede seks faktorer, der påvirker den intermodale transports konkurrenceevne sammenlignet med ren vejtransport. Heraf var omkostninger til omladning (87 ud af 94; 93 %) og mangel på egnede terminaler i nærheden (85 ud af 95; 89 %) de mest fremtrædende. For så vidt angår begge disse faktorer, var mindst 75 % af respondenterne fra hver type af interessenter og underkategori i branchen enige i, at der var tale om relevante faktorer. 80 % af respondenterne mente, at yderligere fire faktorer var relevante, nemlig: Vejtransport er billigere end intermodal transport i forbindelse med dør-til-dør-operationer (78 ud af 94; 83 %); ren vejtransport er en vane (78 ud af 94; 83 %); mangel på passende servicetilbud i terminaler i nærheden (76 ud af 95; 80 %); samt forsinkelse/længere transitid sammenlignet med ren vejtransport (73 ud af 92; 79 %). For hver af disse mente mindst halvdelen af respondenterne af hver interessenttype og i hver underkategori i branchen, at disse faktorer var relevante, mens kun tre ud af syv blandt arrangører af transport mente, at vejtransport er billigere end intermodal/multimodal transport for dør-til-dør-operationer.

80 ud af 100 respondenter (80 %) antydede, at der var forskelle på den intermodale transports konkurrenceevne i de forskellige medlemsstater, idet de udbredte årsager var forskelle på den infrastruktur og de tjenester, der var til rådighed, samt forskelle på den ydede støtte.

Med hensyn til årsagerne til problemerne var 26 ud af 49 respondenter i undersøgelsen enige eller meget enige i, at de nuværende støtteberettigelseskrav er for snævre, da kun operationer mellem medlemsstater er omfattet, lasteenheder skal være af en minimumsstørrelse for at være støtteberettigede, og der gælder forskellige betingelser for støtteberettigelse for forskellige transportkombinationer. Desuden mente 24 ud af 49 respondenter i undersøgelsen, at de nuværende støtteberettigelseskrav ikke er helt relevante med hensyn til at fremme udbredelsen af intermodal transport og nedbringelsen af eksterne omkostninger. 25 ud af 49 respondenter i undersøgelsen og 15 ud af 29 interviewede mente, at den nuværende definition af støtteberettigelse åbner mulighed for forskellige fortolkninger.

18 ud af 49 respondenter i undersøgelsen var enige eller meget enige i, at der mangler et empirisk grundlag for at fastslå et passende støtteniveau, da det i Refit-evalueringen allerede var blevet konkluderet, at direktivet om kombineret transport mangler en effektiv ramme for markedsoverblik, som ville gøre det muligt at skræddersy støtteforanstaltninger til den faktiske situation enten på EU- eller medlemsstatsplan. 20 ud af 49 respondenter i undersøgelsen støttede målet om at forbedre data, analyser og rapportering om intermodal transports status.

Ifølge Refit-evalueringen er de støtteforanstaltninger, som direktivet om kombineret transport har indført for at øge den kombinerede transports relative konkurrenceevne, meget begrænsede. 70 af de 100 svar på den åbne offentlige høring er enige i, at dette er et problem, og 19 ud af 49 respondenter i undersøgelsen blandt interessenterne var enige eller meget enige i, at de begrænsede og ineffektive støtteforanstaltninger er et problem.

I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet kortlægges behovet for at forbedre multimodal dataudveksling og intelligent trafikstyring for at forenkle de komplekse lovgivningsmæssige, administrative og forretningsmæssige ordninger. Operatørerne anvender

forskellige systemer med en bred vifte af grænseflader, krav til datasæt og semantiske strukturer. 13 ud af 49 respondenter i undersøgelsen blandt interessenterne var enige i, at der mangler interoperabilitet, og at fragmenteringen af de forskellige datadelingsystemer er et alvorligt problem, der forårsager begrænsninger. Med hensyn til den operationelle ineffektivitet i terminalerne mente 37 ud af 100 respondenter i den åbne offentlige høring, at den lave servicekvalitet i terminalerne var en faktor, der undergraver den intermodale transports konkurrenceevne.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent gennemførte en undersøgelse til støtte for den konsekvensanalyse, der ligger til grund for forslaget (december 2021-juni 2023). Undersøgelsen gav værdifuld indsigt, navnlig med hensyn til udformning af de politiske løsningsmodeller, vurdering af de forventede virkninger og indhentning af synspunkter fra de direkte berørte interessenter.

- **Konsekvensanalyse**

De politiske foranstaltninger i dette forslag er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse. Konsekvensanalyserapporten [SWD(2023)351] modtog i første omgang en negativ udtalelse fra Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol [SEC(2023)373]. Den blev derefter forelagt for udvalget igen og modtog en positiv udtalelse med forbehold. Der er taget hensyn til anbefalingerne fra udvalget, og bilag 1 til konsekvensanalysen indeholder et sammendrag af hvordan.

Fem politiske løsningsmodeller blev taget i betragtning i konsekvensanalysen med henblik på at nå de udpegede mål. Disse fem løsningsmodeller behandler alle følgende spørgsmål:

- medtagelse af en bredere vifte af operationer under effektive overholdelsesbetingelser
- forbedring af konkurrenceevnen i kraft af en støtteramme
- forøgelse af gennemsigtigheden, samarbejdet og forenklingen med hensyn til markedsadgang
- sikring af bedre rapportering og information om, hvordan markedet fungerer.

Løsningsmodel A er den løsning med det blødeste indgreb på EU-plan. Den finder anvendelse på al intermodal transport inden for EU. Støtteberettigelse vil være baseret på en bredere vifte af eksternaliteter, der kræver besparelser på mindst 40 % af de eksterne omkostninger, med en metode, der er baseret på enhedsværdierne i håndbogen om eksterne transportomkostninger³⁵. Vejledningen om beregninger vil blive fastlagt i en gennemførelsesretsakt³⁶. De data, der skal fremlægges som bevis for støtteberettigelse, vil blive gennemgået og knyttet til eFTI-platforme³⁷. Kommissionens nuværende rapporteringsforpligtelse hvert andet år vil blive erstattet af en opfordring til medlemsstaterne om at foretage regelmæssige analyser og strategisk planlægning på området for bæredygtige transportformer med henblik på at vælge passende støtte. Selv om løsningsmodel A ikke forpligter medlemsstaterne til at yde støtte, indeholder den en værktøjskasse med foruddefinerede støtteværktøjer, som de kan vælge imellem. For at sikre gennemsigtighed og samarbejde med hensyn til terminaler vil der blive indført fælles gennemsigtighedsregler for terminaler med en gennemførelsesretsakt.

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ For at sikre tilstrækkelig præcis sammenligning af operationer vil det være nødvendigt fortsat at ajourføre håndbogen regelmæssigt under hensyntagen til den seneste videnskabelige dokumentation. Desuden skal der sikres sammenhæng og komplementaritet med den kommende CEEU.

³⁷ Platforme for elektronisk dataudveksling fra virksomheder til myndigheder (B2A), der er oprettet i henhold til forordning (EU) 2020/1056.

Løsningsmodel B er den model, der kombinerer forpligtelser på EU-plan med fleksibilitet for at tage hensyn til særlige nationale forhold. Den forpligter medlemsstaterne til at støtte intermodal transport, men giver dem frihed til at vælge mellem de forskellige støtteværktøjer, der er anført i værktøjskassen, for at tackle udfordringerne i de nationale transportsystemer. Denne løsningsmodel er opdelt i tre delløsninger med forskelligt anvendelsesområde og forskellige betingelser for støtteberettigelse. Løsningsmodel B1 og B2a finder anvendelse på alle intermodale operationer inden for EU, mens løsningsmodel B2b kun finder anvendelse på grænseoverskridende operationer inden for EU. I løsningsmodel B1 er støtteberettigelsen baseret på sparede drivhusgasemissioner med en tærskel på 25 % beregnet ved hjælp af metoden i CEEU (forslaget til CountEmissions EU). I løsningsmodel B2a og B2b er støtteberettigelsen baseret på en bredere vifte af eksternaliteter med en krævet besparelsestærskel på 40 % som i løsningsmodel A. I alle delløsninger under løsningsmodel B vil de data, der skal fremlægges som dokumentation for støtteberettigelse, blive revideret og knyttet til eFTI-platforme. For så vidt angår markedsanalyse og -rapportering vil alle delløsninger under løsningsmodel B være baseret på Kommissionens nuværende forpligtelse til at udarbejde rapporter hvert 5. år med bistand fra medlemsstaterne og ved hjælp af særlige markedsanalyser. I alle delløsninger under løsningsmodel B vil medlemsstaterne skulle opnå en samlet omkostningsreduktion og en stigning i teknologiske opgraderinger, samtidig med at de får mulighed for at vælge værktøjer fra en værktøjskasse for at tilpasse deres støtte til nationale forhold inden for de givne grænser. Desuden opfordres medlemsstaterne til at fremme opstarten af nye intermodale ruter. Alle delløsninger under løsningsmodel B vil rumme en reguleringsmæssig fordel, der undtager vejstrækninger til støtteberettigede operationer fra nationale kørselsforbud. For så vidt angår gennemsigtighed og samarbejde med hensyn til terminaler er foranstaltningerne de samme som i løsningsmodel A.

Løsningsmodel C er den model med det hårdeste indgreb på EU-plan. Den finder anvendelse på alle operationer inden for EU. Støtteberettigelsen er den samme som for løsningsmodel A og delløsningerne under løsningsmodel B2 baseret på en bredere vifte af eksternaliteter med en tærskel på 40 %. Ligesom i andre løsningsmodeller vil de data, der skal fremlægges for at dokumentere støtteberettigelse, blive revideret og knyttet til eFTI-platforme. Kommissionens rapporteringsforpligtelse hvert andet år vil blive erstattet af en forpligtelse for medlemsstaterne til at foretage regelmæssige analyser og strategisk planlægning, der dækker hele transportsystemet og omfatter tværmodale analyser. For så vidt angår støtteværktøjer forpligter modellen medlemsstaterne til at yde harmoniseret støtte for at reducere omkostningerne ved (den del af) de støtteberettigede operationer, der finder sted på deres område, på et niveau, der fremmer udbredelsen af intermodal transport. Dette støtteniveau vurderes til at være 10 % af de samlede dør-til-dør-omkostninger ved operationen for speditøren. Denne løsningsmodel ville også omfatte en harmoniseret reguleringsmæssig fordel, der undtager vejstrækninger til støtteberettigede operationer fra nationale kørselsforbud. Løsningsmodel C vil desuden kræve, at der fastlægges et defineret datasæt, og at der skal anvendes fælles datasæt og dataudvekslingsprotokoller. Foranstaltningerne til sikring af terminalernes gennemsigtighed er de samme som i løsningsmodel A og B.

På grundlag af vurderingen udpeges løsningsmodel B2a som den foretrukne løsning. Den opfylder målet ved at sikre størst mulig trafikoverflytning og maksimale besparelser i eksterne omkostninger med et godt cost-benefit-forhold, samtidig med at der sikres sammenhæng og overholdelse af proportionalitets- og nærhedsprincippet.

Den foretrukne løsning forventes at give betydelige tilbagevendende besparelser i de administrative omkostninger for virksomheder, der opererer i den intermodale sektor. De tilbagevendende omkostningsbesparelser for operatører, der beskæftiger sig med intermodal transport, som følge af brugen af elektroniske data og eFTI-platforme anslås til 430 mio. EUR

om året. Samtidig ville terminalerne pådrage sig administrative omkostninger til ajourføring af de oplysninger, der skal offentliggøres på deres websted. De tilbagevendende årlige gennemsnitsomkostninger for alle terminaler i 2025-2035 anslås til ca. 6 100 EUR. Besparelserne i de administrative omkostninger opvejer i høj grad de ubetydelige omkostninger, og de administrative nettobesparelser for virksomhederne anslås til 430 mio. EUR om året.

For at sikre, at nærhedsprincippet tilgodeses i højere grad, er det ud over resultatet af konsekvensanalysen overladt til medlemsstaterne at vælge, hvilken type foranstaltninger de vil gennemføre, idet de stadig skal opfylde målet om en omkostningsreduktion på 10 %. For at sikre velfunderede beslutninger og opfyldelse af målene omfatter den foretrukne løsning en forpligtelse for hver medlemsstat til at evaluere deres eksisterende og potentielle foranstaltninger og konsolidere alle foranstaltninger i en enkelt national politikramme. Denne forpligtelse minder om, men er mindre krævende end forpligtelsen til at analysere strategier på tværs af transportformer under løsningsmodel C. Den skønnes at have en lille indvirkning på omkostningerne (yderligere engangsomkostninger på op til 1,1 mio. EUR plus løbende omkostninger på 1,6 mio. EUR hvert 5. år). Disse ændringer påvirker ikke i væsentlig grad prioriteringen af løsningsmodellerne og valget af den foretrukne model.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget er i overensstemmelse med Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget øger nettoomkostningerne for Unionens budget med 2 mio. EUR i perioden 2025-2050. Forslagets budgetmæssige konsekvenser er beskrevet mere detaljeret i finansieringsoversigten, der er vedlagt dette forslag.

De budgetmæssige konsekvenser ud over den nuværende flerårige finansielle ramme (FFR) beskrives i form af en vejledende oversigt, uden at dette berører den fremtidige FFR-aftale.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Medlemsstaterne skal vedtage og offentliggøre deres nationale politikrammer, der samler eksisterende og nye foranstaltninger, som påvirker intermodal transport, senest to år efter denne ændrings ikrafttræden og derefter hvert femte år vurdere effekten af deres nationale politikrammer. De skal underrette Kommissionen om deres nationale politikrammer samt resultaterne af deres evalueringer.

Kommissionen vil følge gennemførelsen, resultaterne og virkningerne af dette forslag i kraft af rapporteringsforpligtelser, der er fastsat i dette forslag. Et år inden direktivet træder i kraft, vil Kommissionen fastlægge referencescenariet for situationen på markedet. Fem år efter direktivets ikrafttræden og derefter hvert femte år vil den udarbejde en rapport om den økonomiske udvikling inden for intermodal transport i EU. Kommissionen vil blive bistået i kraft af medlemsstaternes indsamling af de nødvendige oplysninger og af aggregerede data fra eFTI-platforme. Rapporterne vil navnlig omhandle omfanget af intermodal transport i EU, de vigtigste intermodale transportkorridorer, de største hindringer for at øge udbredelsen af intermodal transport, intermodal transports konkurrenceevne sammenlignet med ren

vejtransport (herunder en analyse af den støtte, som medlemsstaterne yder i deres nationale politikammer) og udviklingen i terminalkapaciteten.

Senest efter 10 år vil Kommissionen vurdere, om det er hensigtsmæssigt at fortsætte støtteordningen i henhold til dette direktiv.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Direktivets titel tilpasses for at afspejle det udvidede anvendelsesområde ved at fjerne ordlyden "mellem medlemsstaterne" og erstatte "kombineret transport" med "intermodal transport".

Artikel 1 i ændringsdirektivet indeholder følgende ændringer af direktiv 92/106/EØF:

- *I artikel 1 i det nuværende direktiv blev anvendelsesområdet for direktivet om kombineret transport fastsat ved at fastsætte betingelser, der skulle opfyldes for at være berettiget til støtterammen for "kombineret transport". For at sikre klarhed indsættes der i det reviderede direktiv to artikler, som beskriver anvendelsesområdet (artikel 1a) og indeholder definitioner (artikel 1b), efterfulgt af en ny artikel 1c, der fastsætter de nye betingelser for, at operationer kan betegnes som "kombineret transport".*
- *Artikel 2 erstattes af ajourførte formuleringer for at fjerne den overflødige mældato i 1993.*
- *Artikel 3 erstattes af ajourførte betingelser for dokumentation for overensstemmelse.*
- *Der indsættes en artikel 3a, som forpligter medlemsstaterne til at vedtage, offentliggøre, gennemføre og evaluere nationale politikammer for støtte til intermodal transport.*
- *Artikel 5 erstattes af ajourførte formuleringer om Kommissionens rapportering.*
- *Artikel 6, stk. 1, erstattes af ajourførte formuleringer for at sikre overholdelse af statsstøtteregele.*
- *Artikel 7 udgår.*
- *Artikel 9 erstattes af nye formuleringer for at ajourføre forældede henvisninger og forenkle sproget.*
- *Der indsættes en artikel 9a om en forpligtelse til at fritage vejstrækninger til kombineret transport fra kørselsforbud i weekender og på nationale helligdage.*
- *Der indsættes en artikel 9b for at fastsætte gennemsigtighedskrav for intermodale godsterminaler.*
- *Der indsættes en artikel 9c for at fastsætte betingelserne for at tillægge Kommissionen delegerede beføjelser i henhold til dette direktiv.*
- *Der indsættes en artikel 9d for at fastlægge udvalgsproceduren for Kommissionens udøvelse af beføjelsen til at vedtage gennemførelsesretsakter.*
- *Artikel 10 udgår.*
- *Der indsættes et bilag med en vejledende liste over støtteforanstaltninger som omhandlet i artikel 3a.*

Ved artikel 2 i ændringsdirektivet ændres forordning (EU) 2020/1056 for at indføre en forpligtelse for eFTI-platforme til at levere en funktion til beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data om årlige mængder af kombineret transport.

I artikel 3 i ændringsdirektivet fastsættes forpligtelsen med hensyn til gennemførelse i national ret og udskudt gennemførelse.

I artikel 4 i ændringsdirektivet fastsættes datoen for dette direktivs ikrafttræden og anvendelse.

Ved artikel 5 i ændringsdirektivet fastsættes adressaterne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,
 under henvisning til forslag fra Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119³ har til formål at reducere Unionens drivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet og opnå klimaneutralitet senest i 2050. For transportområdet betyder dette mål en reduktion af drivhusgasemissionerne med 90 % senest i 2050. For at mindske sin afhængighed af fossile brændstoffer er Unionen desuden nødt til at forbedre sin energieffektivitet som fremhævet i REPowerEU-pakken⁴ og skifte til renere transport for at reducere luft- og støjforureningen som fastsat i handlingsplanen for nulforurening⁵.
- (2) Intermodal transport kombinerer bedre miljøpræstationer og energieffektivitet inden for jernbane- og vandvejstransport med vejtransportens tilgængelighed og fleksibilitet og er derfor afgørende for en større udbredelse af godstransport ad jernbane og vandveje. Den muliggør også en mere effektiv fordeling af mængderne mellem transportformerne, ligesom den tager effektivt hånd om de eksterne

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for opnåelse af klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: REPowerEU-planen (COM(2022) 230 final).

⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Vejen til en sund planet for alle — EU-handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord" (COM(2021) 400 final).

omkostninger ved vejtransport, som er vanskelige at internalisere fuldt ud, navnlig trængsel og ulykker. I dag afspejler transportpriserne imidlertid endnu ikke fuldt ud de negative virkninger, som diverse transportformer forårsager, og dette hæmmer den effektive reduktion af effekten af de eksterne virkninger gennem indførelse af mere bæredygtige godstransportmuligheder.

- (3) Ved Rådets direktiv 92/106/EØF⁶ blev der fastlagt en ramme til fremme af udviklingen af intermodal transport, navnlig kombineret transport. Direktivet støtter intermodal transport, som konkurrerer med unimodal vejtransport, og det er Unionens vigtigste lovgivningsmæssige retsakt, når det drejer sig om at tilskynde til et skift fra vejgodstransport til transportformer med lavere emissioner såsom transport ad indre vandveje, nærskibsfart og jernbanetransport. Direktiv 92/106/EØF har bidraget til udviklingen af Unionens politik for trafikoverflytning, men dets begrænsede anvendelsesområde, utilstrækkelige støtte og mangler i gennemførelsen har begrænset dets effektivitet. Det er derfor nødvendigt at sikre, at intermodal transport i Unionen, som reducerer de eksterne omkostninger, da den er mere miljøvenlig, sikrere og mere energieffektiv, og forårsager mindre trængsel end vejtransport, bliver attraktiv for speditørerne.
- (4) Kun intermodale transportere, der udgør et kommercielt levedygtigt alternativ til unimodal vejtransport, fører til besparelser i eksterne omkostninger. Intermodale operationer, der forbinder øer og fastland, har ikke noget vejalternativ, men der kan opnås besparelser i eksterne omkostninger ved brug af andre ruter, hvor der anvendes længere nærskibsfart eller forskellige nærskibsfartsstrækninger, der muliggør en kombination med jernbanetransport og transport ad indre vandveje.
- (5) Omkring en femtedel af alle intermodale transportere finder udelukkende sted inden for en enkelt medlemsstat. De negative virkninger af nationale vejtransportere, navnlig i form af drivhusgasemissioner og trængsel, har imidlertid virkninger uden for den enkelte medlemsstats nationale grænser. For at sikre, at alle operationer, der bidrager til at reducere de eksterne omkostninger, behandles ens, er det derfor nødvendigt at tilskynde til både international og national intermodal transport på EU-plan, herunder forskellige transportkombinationer.
- (6) For at udvikle intermodal transport er det afgørende, at der er omladningsterminaler til rådighed. Støtteforanstaltninger til forøgelse af terminalkapacitet bør dog ikke være omfattet af dette direktiv, da de indgår i [*indsæt en henvisning til den reviderede TEN-T-forordning, som i øjeblikket forhandles af medlovgiverne*].
- (7) Berettigelsen til at drage fordel af direktiv 92/106/EØF er baseret på afstandsgrænser for forskellige dele af transporten. Denne tilgang til en definition af "kombineret transport" understøtter ikke i tilstrækkelig grad målet om at reducere de eksterne omkostninger, da den ikke er tilstrækkelig målrettet. Desuden afspejler den ikke objektivt de forhold og omstændigheder, der gør sig gældende i forskellige regioner, og der tages ikke hensyn til kendetegnene ved de faktiske operationers miljøpræstationer, herunder f.eks. den type køretøj og det brændstof, som anvendes. Derfor bør den støtte, der ydes, kun gælde for intermodal transport, som sikrer tilstrækkelig høje sparede eksterne omkostninger og muliggør en optimeret anvendelse af transportnettet. For at indkredse denne form for transport bør der fastsættes en tærskel for sparede eksterne omkostninger, herunder

⁶ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald, støj og trængsel, i forbindelse med en intermodal transportoperation sammenlignet med den kommercielt levedygtige alternative unimodale vejtransportoperation. Tærsklen bør gøre det muligt for alle transportkombinationer at drage fordel af ordningen, og samtidig sikre, at transport ad jernbanestrækninger og indre vandveje samt nærskibsfart udgør en væsentlig del af en intermodal transport. Desuden skal de eksterne omkostninger ved alle integrerede dele af den intermodale transport tages i betragtning ved beregningen af de sparede eksterne omkostninger for at muliggøre en rimelig sammenligning med andre transportmuligheder.

- (8) I tilfælde af transporter, der påbegyndes eller afsluttes uden for Unionen eller begge dele eller påbegyndes og afsluttes i Unionen, men passerer gennem et tredjeland, bør den del af denne intermodale transport, som finder sted i Unionen, være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, hvis den pågældende del af transporten opfylder betingelserne i dette direktiv, eftersom den medfører trafikoverflytning inden for Unionen.
- (9) De intermodale transporter kan variere meget med hensyn til kombinationer af transportformer og antal forskellige operationelle dele, herunder forskellige antal transportstrækninger. Kombinerede transporter, der støttes i henhold til dette direktiv, kan omfatte enten en eller to vejstrækninger og en eller flere ikkevejgående strækninger. Da ingen af de forskellige deltransporter i en kombineret transport ville finde sted uden de andre deltransporter, udgør en transport fra speditør til slutmodtager en enkelt uadskillelig transport, jf. også Domstolens retspraksis⁷. Hindringer for en hvilken som helst del af den intermodale transport ville derfor underminere den samlede intermodale transports levedygtighed og dermed føre til øget brug af unimodal vejtransport.
- (10) For at kunne følge intermodale lasteenheder gennem den intermodale kæde med det formål at oprette intermodale transporter, der kan drage fordel af støtterammen i henhold til dette direktiv, er det vigtigt, at intermodale lasteenheder, som anvendes i alle disse operationer, gør brug af eksisterende og almindeligt anvendte identifikations- og mærkningsmidler. Standardiseret identifikation bør også fremskynde håndteringen af intermodale lasteenheder i terminaler og lette strømmen af intermodale transporter.
- (11) Ved containertransport kan der være behov for at afhente eller tilbagelevere en tom container på et containerdepot, før eller efter at den anvendes til intermodal transport. Hvis sådanne depotkørsler foretages med dedikerede tomme containere og er omfattet af transportkontrakten for den intermodale transport eller en del heraf, bør de også betragtes som en integreret del af den intermodale transport.
- (12) For at sikre, at kun støtteberettigede intermodale transporter er omfattet af den støtteramme, der er fastsat i dette direktiv, er det vigtigt at kunne kontrollere, at enhver transport opfylder de betingelser, der er fastsat i støtterammen. Moderne digitale værktøjer kan beregne besparelserne i de eksterne omkostninger og bidrage til at kontrollere opfyldelsen af betingelserne. De platforme for digitale transportdata, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)

⁷ Domstolens dom af 7. maj 1991, Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber mod den Italienske Republik (C-45/89, ECR 1991 s. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

2020/1056⁸ ("eFTI-platforme"), er et passende værktøj, da de er bygget til at omfatte de nødvendige reguleringsmæssige oplysninger, bl.a. om beregning af besparelser i eksterne omkostninger. Derfor bør brugen af en eFTI-plattform være obligatorisk for alle operationer, der ønsker at drage fordel af støtterammen.

- (13) Det er nødvendigt at fastlægge og regelmæssigt ajourføre en fælles harmoniseret beregningsmetode med referenceværdier for eksterne omkostninger eller kilder til sådanne referenceværdier for at holde trit med udviklingen af viden og dokumentation. Den nøjagtige metode bør derfor fastlægges ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, og beregningerne bør baseres på de enhedsværdier, der er fastsat i den ajourførte udgave af håndbogen om eksterne transportomkostninger⁹.
- (14) De krævede transportoplysninger bør registreres på eFTI-platforme, før en operation indledes, og være strengt begrænset til de data og beregninger, der er nødvendige for at dokumentere overensstemmelse. For at undgå administrative byrder bør de nationale kompetente myndigheder ikke anmode om yderligere oplysninger med henblik på overensstemmelseskontrol.
- (15) For at gøre det muligt for Kommissionen at opfylde sine rapporteringsforpligtelser i henhold til dette direktiv bør visse data om kombineret transport, der er registreret på eFTI-platforme, stilles til rådighed for Kommissionen hvert år i aggregeret form.
- (16) Brug af intermodal transport kan være omkostningseffektiv sammenlignet med unimodal vejtransport over længere afstande, da transportomkostningerne ved andre transportformer end vejtransport normalt er lavere pr. enhed. Over mellemlange og kortere afstande vælger speditører og transportarrangører imidlertid ofte unimodal vejtransport på grund af konkurrencepresset, fordi de lavere transportomkostninger pr. enhed over sådanne kortere afstande ikke er tilstrækkelige til at kompensere for de yderligere organisatoriske omkostninger og omladningsomkostninger, der skyldes, at intermodal transport involverer flere transportformer. For mellemlange afstande er forskellen på omkostningskonkurrenceevne i gennemsnit 10 %. For at stimulere en hurtig stigning i udbredelsen af intermodal transport over mellemlange afstande bør medlemsstaterne derfor tilpasse deres nationale politikker og træffe de nødvendige lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger, der forbedrer den intermodale transports konkurrenceevne.
- (17) Nogle medlemsstater har nationale politikker til fremme af intermodal jernbanetransport, transport ad indre vandveje eller nærskibsfart med det formål at mindske omkostningsforskellen mellem vejtransport og alternative transportmuligheder. Disse politikker er imidlertid ikke altid afstemt mellem transportformerne eller mellem nabomedlemsstater. Desuden har nogle medlemsstater ikke gennemført nogen støtteforanstaltninger. Fragmenteringen som følge af en ukoordineret tilgang mindsker effektiviteten af den støtte, der ydes, og resulterer i ulige vilkår mellem transportformerne og medlemsstaterne. Derfor bør alle medlemsstater fastlægge og gennemføre nationale politikrammer til støtte for udbredelsen af intermodal transport under hensyntagen til potentialet i hver enkelt kombination af transportformer samt samspillet mellem alle transportformer.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport. Europa-Kommissionen Version 2019 — 1.1, Den Europæiske Unions Publikationskontor, ISBN 978-92-76-18184-2.

Medlemsstaterne bør regelmæssigt revurdere de nationale foranstaltningers effektivitet og relevans.

- (18) De nationale politikammer bør omfatte både eksisterende og planlagte nationale lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige foranstaltninger, der påvirker konkurrenceevnen for intermodal transport, der anvendes af en medlemsstat. Der kan f.eks. være tale om reguleringsmæssige undtagelser eller særbehandling, afgifter, skatter og gebyrer, herunder infrastrukturafgifter, afgifter for eksterne omkostninger, trængselsafgifter og afgifter, der pålægges unimodal vejgodstransport, samt støtteordninger for godstransport, der gælder for individuelle transportformer eller intermodal transport, herunder ordninger, der gælder for unimodal vejgodstransport eller specifikke dele heraf. Støtteforanstaltninger bør ligeligt tilgodese alle operationer, der opfylder betingelserne for at blive betragtet som kombineret transport. Medlemsstaterne bør om nødvendigt samarbejde med andre nabomedlemsstater gennem samråd eller ved opstilling af fælles politikammer. Koordineringen af disse nationale politikammer og deres sammenhæng på EU-plan bør understøttes af markedsanalyser og rapportering fra Kommissionen.
- (19) For at intermodale transport over mellemlange afstande kan blive konkurrencedygtige med unimodal vejtransport, og for at motivere speditørerne til at flytte deres aktiviteter til intermodal transport, bør de nationale politikammer bidrage til at opnå en generel kumulativ reduktion på mindst 10 % af de samlede dør-til-dør-omkostninger ved intermodal transport på mellemlang sigt. Blandt foranstaltninger til at opnå en sådan reduktion kan nævnes retlige, økonomiske, skattemæssige eller administrative tilpasninger og ordninger. Medlemsstaterne kan bruge de indtægter, der genereres i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF¹⁰, til at tilgodese de intermodale transport, der er omfattet af dette direktiv. Med forbehold af de regler, der gælder for særprogrammer, kan støtten også finansieres af Unionens eksisterende finansielle instrumenter.
- (20) For at gøre det muligt at anvende intermodal transport er det desuden vigtigt at yde målrettet støtte til investeringer, der muliggør en nødvendig opgradering af intermodale teknologier. Denne støtte kan imødekomme teknologiske behov i terminaler eller inden for en hvilken som helst af de transportformer, der indgår i intermodal transport.
- (21) Hvis der ikke er andre forbindelser end veje mellem bestemte terminaler eller i nærheden af dem, kan der være behov for "opstartsstøtte" til åbning af nye intermodale forbindelser, da efterspørgslen efter tjenester i opstartsfasen måske ikke er tilstrækkelig til at sikre disse tjenesters rentabilitet.
- (22) Medlemsstaterne kan indføre statsstøtteforanstaltninger for at nå målene i den europæiske grønne pagt og klimaloven, forudsat at disse foranstaltninger er forenelige med det indre marked.
- (23) Støtteforanstaltninger, der indføres inden for nationale politikammer, kan udgøre statsstøtte. Når en medlemsstat indfører foranstaltninger i sin nationale politikamme, bør den vurdere, om nogen af disse foranstaltninger udgør statsstøtte, uden at dette berører anvendelsen af artikel 107 og 108 i TEUF. Hvis en foranstaltning udgør statsstøtte, finder de proceduremæssige og materielle statsstøtteregler anvendelse.

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

Vurderingen af statsstøtteforanstaltningers forenelighed henhører under Kommissionens enekompetence i henhold til artikel 108 i TEUF.

- (24) For at sikre, at praktiske oplysninger om tilgængelige støtteforanstaltninger, der gennemføres af medlemsstaterne, er let tilgængelige for offentligheden og gratis for alle operatører i Unionen, bør de stilles til rådighed på en særlig webside på et centralt sted, hvor de virksomheder, som tilrettelægger internationale operationer, let kan finde dem.
- (25) Det er vigtigt at have et overblik over markedsudviklingen og støtteforanstaltningernes indvirkning på udbredelsen af intermodal transport. Et sådant markedsoverblik bør sikre sammenlignelighed i hele Unionen. Kommissionen bør derfor fortsat rapportere om markedsudviklingen med bistand fra medlemsstaterne. Denne rapportering bør først fastlægge referencescenariet for den intermodale transports omkostningskonkurrenceevne med vejtransporten og derefter foretages hvert 5. år for at give tilstrækkelig tid til, at eventuelle støtteforanstaltninger frembringer en effekt.
- (26) Særlige lovgivningsmæssige bestemmelser på EU-plan, der tager højde for særlige forhold inden for intermodal transport, kan støtte udbredelsen af intermodal transport og gøre den mere effektiv. For at sikre effektiv brug af terminalkapacitet og ikkevejgående kapacitet er det vigtigt, at drift af terminaler og anden transport end vejtransport ikke hindres af tidsmæssige begrænsninger for kørsel på vejstrækninger.
- (27) For at sikre, at oplysninger om tjenester og faciliteter, der er tilgængelige i en intermodal omladningsterminal, er let tilgængelige for alle operatører og transportarrangører i Unionen, bør terminaloperatørerne offentliggøre disse oplysninger gratis på deres websted. Med henblik på at skabe rammerne for at fastlægge et serviceniveau for intermodale omladningsterminaler i Unionen bør der opstilles en detaljeret liste over sådanne oplysninger i en gennemførelsesretsakt.
- (28) Det bør sikres, at serviceniveauerne i forskellige terminaler i Unionen er sammenlignelige, ved at fastlægge en kategorisering af intermodale omladningsterminaler. Det bør undgås, at en sådan kategorisering bliver alt for kompleks og byrdefuld, og den bør derfor baseres på allerede offentliggjorte oplysninger.
- (29) Det er kun nødvendigt med en særlig støtte til intermodal transport, indtil markedsprisen i tilstrækkelig grad afspejler de samlede omkostninger ved forskellige transportformer for samfundet. Der bør derfor foretages en revision efter 10 år for at vurdere, om en sådan støtte stadig er relevant, og i givet fald hvordan den eventuelt skal tilpasses.
- (30) For at muliggøre gennemførelsen af dette direktiv bør eFTI-platforme tilvejebringe funktioner til beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generere aggregerede data.
- (31) For at tage hensyn til visse krav tekniske karakter bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår supplerende af dette direktiv med en liste over yderligere oplysninger, der er nødvendige for at beregne besparelsen i eksterne omkostninger ved en intermodal transport, og som er nødvendige for at påvise overholdelsen af dette direktiv og regler om at gøre de årlige aggregerede data om kombineret transport tilgængelige til markedsanalyse. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit

forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹¹. For navnlig at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter samtidig med medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (32) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv og navnlig af de detaljerede regler for beregning af eksterne omkostninger, for listen over foruddefinerede alternative intermodale ruter for ø- og fastlandsforbindelser og de oplysninger, der skal gives om de tjenester, som er til rådighed i terminalerne, og for kategorisering af terminaler bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør *udøves* i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹².
- (33) Formålet med dette direktiv er at fremme overgangen fra godstransport på vejene til mere miljøvenlige transportformer yderligere med henblik på at reducere de eksterne omkostninger ved Unionens transportsystem. Da intermodal transport primært er af international karakter, og de forskellige medlemsstaters infrastruktur er forbundet, kan dette mål ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne men bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (34) For at muliggøre en fortsat gnidningsløs grænseoverskridende transport i Unionen bør anvendelsen af nationale love, forskrifter og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, udskydes, indtil eFTI-platforme er til rådighed. Denne udskudte anvendelse bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristen for gennemførelse i national ret.
- (35) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter¹³ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. For så vidt angår dette direktiv finder lovgiveren, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er begrundet.
- (36) Direktiv 92/106/EF og forordning (EU) 2020/1056 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 92/106/EØF

¹¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

Direktiv 92/106/EØF ændres således:

(1) Titlen affattes således:

"Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om fastlæggelse af en støtteramme for intermodal godstransport".

(2) Artikel 1 udgår.

(3) Som artikel 1a, 1b og 1c indsættes:

"Artikel 1a

Ved dette direktiv fastlægges en støtteramme for intermodal transport, der helt eller delvist udføres på Unionens område. Ved direktivet fastsættes også regler om gennemsigtighedskrav for intermodale omladningsterminaler.

Artikel 1b

I dette direktiv forstås ved:

- (1) "intermodal transport": transport af en enkelt intermodal lasteenhed mellem dens pålæsningssted og aflæsningssted over to eller flere transportstrækninger, hvor mindst én strækning finder sted med jernbane, ad indre vandveje eller med nærskibsfart, og den indledende eller afsluttende strækning eller begge dele finder sted ad vej, uden at varerne håndteres under omladning mellem de forskellige transportstrækninger, uanset om de er omfattet af en enkelt kontrakt om multimodal transport eller flere på hinanden følgende kontrakter om bestemte transportformer
- (2) "kombineret transport": en intermodal transport, der opfylder betingelserne i artikel 1c, stk. 2, på Unionens område
- (3) "intermodal lasteenhed": en container, et veksellad eller en sættevogn eller et vejkøretøj eller vogntog, der anvendes til intermodal transport
- (4) "pålæsningssted": det sted, hvor varerne læsses i en intermodal lasteenhed
- (5) "aflæsningssted": det sted, hvor varerne losses fra en intermodal lasteenhed
- (6) "eksterne omkostninger": omkostninger, som transportbrugerne skaber, og som ikke bæres af dem, men af samfundet som helhed, navnlig når det drejer sig om drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald samt støj og trængsel
- (7) "alternativ unimodal vejtransport": en virtuelt planlagt kommercielt levedygtig unimodal transport af den intermodale lasteenhed, hvor al transport finder sted på vej mellem samme udgangspunkt og slutpunkt som den faktiske kombinerede transport
- (8) "alternativ intermodal søtransport": en virtuelt planlagt kommercielt levedygtig intermodal transport, hvor en af søstrækningerne på den liste, der er opstillet i henhold til artikel 1c, stk. 7, anvendes til transport af den intermodale lasteenhed mellem samme start- og slutpunkt som under den pågældende kombinerede transport
- (9) "intermodal omladningsterminal": en intermodal godsterminal, der er udstyret til omladning af intermodale lasteenheder mellem mindst to transportformer eller mellem to forskellige køretøjer eller fartøjer, f.eks. terminaler i

indlandshavne eller søhavne, langs indre vandveje, i lufthavne, samt banegodsterminaler

- (10) "startpunkt for transportstrækningen": det sted, hvor den intermodale lasteenhed påbegynder den kombinerede transport på den pågældende transportform
- (11) "slutpunkt for transportstrækningen": det sted, hvor den intermodale lasteenhed afslutter den kombinerede transport på den pågældende transportform
- (12) "startpunkt for den kombinerede transport": det sted, hvor den intermodale lasteenhed læsses på det køretøj eller fartøj, der tilbagelægger den første transportstrækning i den kombinerede transport i Unionen, eller, hvis den intermodale transport starter uden for Unionens område, det sted, hvor den intermodale lasteenhed transporteres ind på Unionens område
- (13) "slutpunkt for den kombinerede transport": det sted, hvor den intermodale lasteenhed aflæsses fra det køretøj eller fartøj, der tilbagelægger den sidste transportstrækning i den kombinerede transport i Unionen, eller, hvis den intermodale transport slutter uden for Unionens område, det sted, hvor den intermodale lasteenhed transporteres ud af Unionens område
- (14) "støtteforanstaltninger": foranstaltninger og tiltag af økonomisk, lovgivningsmæssig, administrativ eller anden art, der har til formål at fremme udbredelsen af intermodal transport.

Artikel 1c

1. Alle kombinerede transporter er omfattet af de støtteforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 2, 3a, 4, 6, 8, 9 og 9a, alt efter hvad der er relevant.
2. En kombineret transport skal opfylde følgende betingelser:
 - (a) Bortset fra de operationer, der er omhandlet i litra b), medfører operationen mindst 40 % mindre eksterne omkostninger end den alternative unimodale vejtransportoperation.
 - (b) Hvis der er tale om forbindelser mellem en ø og fastlandet uden et vejalternativ, medfører operationen mindst 40 % lavere eksterne omkostninger end den alternative intermodale søtransport.
 - (c) Den intermodale lasteenhed i uledsaget transport har en entydig reference i overensstemmelse med den identifikations- og mærkningsordning, der er fastlagt i henhold til de ajourførte udgaver af de internationale standarder ISO6346 eller EN13044.
3. Vejtransport af en tom container, der anvendes til en given operation, fra eller til et containerdepot før eller efter pålæsnings- eller aflæsningsstedet, betragtes, hvis en sådan transport er omfattet af samme transportkontrakt, som en integreret del af den kombinerede transport. Enhver anden kørsel med vejkøretøjer før eller efter pålæsnings- eller aflæsningsstedet betragtes ikke som en del af den kombinerede transport.
4. Ved beregningen af de eksterne omkostninger, der er omhandlet i stk. 2, tages der hensyn til alle dele af operationen, heriblandt terminaloperationer, der finder sted i Unionen, herunder transporten af den tomme container, der er omhandlet i stk. 3.

5. De støtteforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 2, 3a, 4, 6, 8, 9 og 9a, anvendes uden forskelsbehandling på alle former for kombineret transport, der helt eller delvis udføres på Unionens område, uanset oprindelsen af den virksomhed, der tilrettelægger operationen eller gennemfører hele eller en del af operationen.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede regler for beregningen af de eksterne omkostninger, som er omhandlet i denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9d, stk. 2.
7. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger listen over de foruddefinerede søstrækninger i de alternative intermodale søtransporter, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, litra b). Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9d, stk. 2."

(4) Artikel 2 og 3 affattes således:

"Artikel 2

Der gælder ingen kvoteordninger eller tilladelsesordninger for intermodal transport.

Artikel 3

1. For at drage fordel af den støtteramme, der er fastlagt i dette direktiv, skal den virksomhed, som tilrettelægger den kombinerede transport, registrere transportoplysningerne og stille dem til rådighed i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056* på en platform til elektronisk godstransportinformation ("eFTI-plattformen").
2. De transportoplysninger, der er omhandlet i stk. 1, skal registreres inden påbegyndelsen af den pågældende kombinerede transport og omfatte alle dele af transporten. Transportoplysningerne skal omfatte følgende:
 - (a) navn, adresse og kontaktoplysninger på den virksomhed, der tilrettelægger den kombinerede transport
 - (b) navn, adresse og kontaktoplysninger på den virksomhed, der modtager den intermodale lasteenhed ved slutpunktet for den kombinerede transport
 - (c) navn, adresse og kontaktoplysninger på den eller de intermodale omladningsterminaler, der anvendes til den kombinerede transport
 - (d) den transporterede intermodale lasteenheds type og reference i overensstemmelse med artikel 1c, stk. 2, litra c)
 - (e) det sted, hvor den tomme container afhentes eller leveres, som angivet i den transportkontrakt, der er omhandlet i artikel 1c, stk. 3, hvis det er relevant
 - (f) for hver transportstrækning placeringen af start- og slutpunkterne for hver transportstrækning i den kombinerede transport i Unionen, den respektive forventede startdato og slutdato og den transportform, der anvendes for hver strækning
 - (g) yderligere transportoplysninger, der er nødvendige for at beregne de eksterne omkostninger ved en kombineret transport som fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 1c, stk. 6.

3. Transportoplysninger, der registreres i henhold til stk. 2, skal ved hjælp af særlige funktioner på eFTI-plattformene anvendes til at:
 - (a) beregne de besparelser i eksterne omkostninger, der er omhandlet i artikel 1c, stk. 2, litra a)
 - (b) generere årlige aggregerede data om kombineret transport som omhandlet i artikel 5, stk. 4, litra a), b) og c).

Den beregning, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, litra a), skal foretages i overensstemmelse med de regler, som er fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 1c, stk. 6.

Den aggregering, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, litra b), skal foretages i overensstemmelse med de regler, som er fastsat i den delegerede retsakt, der er omhandlet i stk. 7.
4. Dokumentation for, at betingelserne i artikel 1c, stk. 2, er opfyldt, skal bestå af de transportoplysninger, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, og resultaterne af beregningen af besparelserne i de eksterne omkostninger. Denne dokumentation skal være tilgængelig for de kompetente myndigheder og for de parter, der er involveret i den kombinerede transport, på samme eFTI-plattform, hvor transportoplysningerne og beregningsresultaterne blev registreret. Med henblik på kontrol af overholdelsen af dette direktiv anmodes der ikke om yderligere oplysninger.
5. Senest den 28. februar hvert år skal eFTI-udbydere eller de virksomheder, der ejer eller forvalter eFTI-plattformer for deres egne aktiviteter, stille de aggregerede data, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, første afsnit, litra b), til rådighed for Kommissionen med henblik på opfyldelse af Kommissionens rapporteringsforpligtelser i henhold til artikel 5, stk. 4, litra a), b) og c).
6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9c med henblik på at supplere dette direktiv ved at fastsætte yderligere detaljer om de transportoplysninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, litra a)-f), og listen over yderligere transportoplysninger, der kræves, jf. denne artikels stk. 2, litra g).
7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 9c med henblik på at supplere dette direktiv ved at opstille en liste over de årlige aggregerede data, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, første afsnit, litra b), og fastsætte detaljerede regler for generering af disse aggregerede data og betingelser for at stille disse data til rådighed for Kommissionen.
8. I tilfælde af kontrol på vejene er en uoverensstemmelse mellem den kombinerede transport og de meddelte oplysninger, navnlig med hensyn til de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2, litra c) og f), tilladt, hvis det er behørigt begrundet og skyldes ekstraordinære og uforudsete omstændigheder, som transportøren ikke har kontrol over. For at fremlægge den krævede dokumentation har føreren lov til at kontakte hovedkontoret, transportlederen, afsenderen eller en anden virksomhed, der tilrettelægger den pågældende kombinerede transport, eller enhver anden person eller enhed, som kan give en yderligere begrundelse for denne uoverensstemmelse.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>)."

(5) Følgende indsættes som artikel 3a:

"Artikel 3a

1. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] skal hver medlemsstat vedtage en national politikramme for at lette udbredelsen af intermodal transport og navnlig kombineret transport. Denne ramme skal mindst indeholde følgende elementer:
 - (a) en oversigt over eksisterende relevante lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige foranstaltninger, der påvirker konkurrenceevnen for transportoperationer inden for forskellige transportformer, herunder dem, der er omfattet af artikel 4, 6 og 9a, samt en vurdering af deres indvirkning på intermodal transport
 - (b) en liste, som er udarbejdet på grundlag af den oversigt og vurdering, der er omhandlet i litra a), og som angiver de foranstaltninger, der er nødvendige for at mindske intermodale transporttjenesters mangel på konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport. Bilaget indeholder en vejledende liste over egnede foranstaltninger.
2. De foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, har til formål at nå følgende mål sammenlignet med den basisvurdering, der indgår i den rapport, som er omhandlet i artikel 5, stk. 1:
 - (a) en samlet reduktion på mindst 10 % af de samlede omkostninger, som afholdes af de virksomheder, der tilrettelægger kombinerede transport, ved kombineret transport på deres område senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: 90 måneder, dvs. syv år og seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden*]
 - (b) øget opgradering eller udbredelse af teknologier, der gør intermodal transport mere effektiv
 - (c) hvor det er relevant, etablering af nye forbindelser med jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.
3. Indførelsen af de foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, i en national politikramme er ikke et tegn på, at de er forenelige med EU-retten eller med andet. Når de i denne artikels stk. 1 omhandlede foranstaltninger udgør statsstøtte, skal de overholde de gældende proceduremæssige og materielle statsstøtteregler, herunder reglerne om anmeldelse, offentliggørelse og fremsendelse af oplysninger til Kommissionen.
4. Medlemsstaterne skal offentliggøre deres nationale politikrammer på internettet og underrette Kommissionen herom hurtigst muligt og senest en måned efter vedtagelsen sammen med et link til en sådan offentliggørelse og eventuelle underliggende vurderinger eller undersøgelser, der er foretaget, herunder om disse foranstaltningers bidrag til at nå målene i denne artikels stk. 2. For så vidt angår foranstaltninger, der udgør statsstøtte, og som ikke er omfattet af en gruppefritagelsesforordning, skal den forpligtelse til offentliggørelse og anmeldelse, der er fastsat i de nationale politikrammer,

være et supplement til forpligtelsen til forudgående anmeldelse og standstillforpligtelsen i henhold til statsstøttereglerne i artikel 108, stk. 3, i TEUF.

5. Medlemsstaterne skal gennemføre de foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1. De skal offentliggøre de praktiske oplysninger om bl.a. betingelser, ansøgningsprocedure og alle andre oplysninger, der er relevante for de potentielle modtagere af disse foranstaltninger, efter vedtagelsen, men forud for anvendelsen af foranstaltningerne, på en let tilgængelig måde og gratis på internettet. De skal samtidig give Kommissionen et link til disse oplysninger.
6. Om nødvendigt skal medlemsstaterne samarbejde om at maksimere virkningen af de foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 1, på grænseoverskridende intermodale transportoperationer.
7. Medlemsstaterne skal vurdere udbredelsen og virkningen af foranstaltningerne i deres nationale politikrammer, jf. stk. 1, herunder deres effektivitet og relevans med hensyn til at reducere eksterne omkostninger og med hensyn til at nå målene i stk. 2, mindst hvert femte år. På grundlag af denne vurdering skal de tilpasse deres nationale politikrammer i det omfang, det er nødvendigt for at nå disse mål. Medlemsstaterne skal straks meddele resultaterne af deres vurderinger og ajourførte politikrammer til Kommissionen for at bistå den med at udarbejde de rapporter, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, ligesom de skal offentliggøre disse ajourførte nationale politikrammer på internettet.
8. Kommissionen offentliggør straks links til de nationale oplysninger fra medlemsstaterne, der er omhandlet i stk. 4, 5 og 7, på sin webside om støtteforanstaltninger i henhold til dette direktiv."

(6) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

1. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] udarbejder Kommissionen en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet med en vurdering af den intermodale transports konkurrenceevne sammenlignet med unimodal vejtransport i medlemsstaterne, herunder en analyse af de samlede dør-til-dør-omkostninger for de vigtigste kategorier af intermodal transport, herunder kombineret transport.
2. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: 90 måneder, dvs. syv år og seks måneder efter vedtagelsen af dette direktiv*] og derefter hvert femte år udarbejder Kommissionen en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om den økonomiske udvikling af intermodal transport, herunder kombineret transport, i Unionen.
3. Ved udarbejdelsen af de rapporter, der er omhandlet i stk. 1 og 2, bistås Kommissionen af medlemsstaterne med henblik på at indsamle de oplysninger, der er nødvendige til dette formål.
4. De rapporter, der er omhandlet i stk. 1 og 2, skal beskrive og analysere udviklingen i forbindelse med intermodal transport, herunder kombineret transport. De skal navnlig omfatte:

- (a) mængden af intermodale operationer i Unionen pr. modal kombination, pr. markedssegment, pr. omladningsteknologi, pr. anvendt intermodal lasteenhed og for den geografiske dækning (nationalt og internt i Unionen)
 - (b) de vigtigste transportkorridorer, hvor intermodal transport anvendes, og de vigtigste områder i Unionen, hvor den ikke anvendes, samt årsagerne hertil
 - (c) antallet af omladningsterminaler, der leverer tjenesteydelser til kombineret transport, og disses placeringstæthed og type
 - (d) de største af brugerne konstaterede hindringer for at øge udbredelsen af intermodal transport
 - (e) udviklingen i den disponible kapacitet i intermodale omladningsterminaler og områder, hvor der er behov for yderligere udvikling
 - (f) en vurdering af, om oplysninger om intermodale omladningsterminaler er let tilgængelige og fyldestgørende
 - (g) en analyse af effektiviteten og resultaterne af den støtte, som medlemsstaterne yder inden for rammerne af deres nationale politikrammer, jf. artikel 3a, stk. 1 og 2
 - (h) den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport
 - (i) de miljømæssige fordele ved intermodal transport, navnlig i lyset af udviklingen i forskellige transportformers præstationer på miljøområdet og med hensyn til energieffektivitet og drivhusgasemissioner.
5. De rapporter, der er omhandlet i stk. 1 og 2, skal, hvor det er relevant, indeholde løsningsforslag til, hvordan oplysningerne kan gøres lettere tilgængelige på længere sigt, og forslag til foranstaltninger til forbedring af situationen i den intermodale transportsektor.
6. På grundlag af de i stk. 1 og 2 omhandlede rapporter evaluerer Kommissionen mindst hvert tiende år effektiviteten og relevansen af bestemmelserne i dette direktiv med hensyn til at lette kombineret transport."
- (7) Artikel 6, stk. 1 og 2, affattes således:
- "1. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med EU-retten træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de afgifter, der er nævnt i stk. 3, og som finder anvendelse på vejkøretøjer (lastbiler, traktorer, påhængsvogne eller sættevogne), der kører i kombineret transport, nedsættes eller refunderes enten med et fast beløb eller i forhold til de ture, som køretøjerne foretager med jernbane i den pågældende medlemsstat. Sådanne nedsættelser eller tilbagebetalinger ydes af den medlemsstat, hvor køretøjerne er indregistreret. Når sådanne foranstaltninger udgør statsstøtte, skal de overholde de relevante procedurmæssige og materielle statsstøtteregler.
2. Køretøjer, der udelukkende anvendes til indledende og/eller afsluttende vejstrækninger i kombineret transport eller begge dele, kan, hvis de afgiftsbelægges særskilt, fritages fra de afgifter, der er anført i stk. 3, i overensstemmelse med EU-

retten. Når sådanne foranstaltninger udgør statsstøtte, skal de navnlig overholde de relevante proceduremæssige og materielle statsstøtteregler. "

(8) Artikel 7 udgår.

(9) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Hvis en sættevogn eller en påhængsvogn, der anvendes til kombineret transport, ejes af afsendervirksomheden eller modtagervirksomheden og transporteres på en vejstrækning med en traktor, som ejes, er købt på afbetaling eller lejes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF* af den anden berørte virksomhed, anses denne vejstrækning for at opfylde betingelserne i artikel 1, stk. 5, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1072/2009**.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>)."

(10) Følgende indsættes som artikel 9a, 9b, 9c og 9d:

"Artikel 9a

Køretøjer, der tilbagelægger vejstrækninger i kombineret transport, er undtaget fra kørselsforbud i weekender, om natten og på helligdage, der kun gælder for tunge godskøretøjer. Denne undtagelse finder ikke anvendelse i tilfælde af generelle kørselsforbud, der gælder for alle køretøjer, som anvendes til private formål.

Artikel 9b

1. Alle operatører af intermodale omladningsterminaler skal på deres websted offentliggøre gratis oplysninger om tilgængelige tjenester og faciliteter i en terminal.
2. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter en detaljeret liste over de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9d, stk. 2.
3. Med henblik på at skabe rammerne for at fastlægge et serviceniveau for intermodale omladningsterminaler i Unionen kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter kriterier for kategorier af intermodale omladningsterminaler. Disse kriterier fastsættes ved at fastlægge serviceniveauer for tilgængelige tjenester og faciliteter ud fra den liste, der er opstillet i overensstemmelse med stk. 1 i denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 9d, stk. 2.
4. Hvis der er fastlagt en ramme for serviceniveauet for intermodale omladningsterminaler i Unionen, skal operatører af intermodale omladningsterminaler offentliggøre det gældende serviceniveau i henhold til stk. 1.

Artikel 9c

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 3, stk. 6 og 7, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden*].
3. Den i artikel 3, stk. 6 og 7, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. Delegerede retsakter vedtaget i henhold til artikel 3, stk. 6 og 7, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 9d

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Der er tale om et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011*.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11) Teksten fastsat i bilaget til nærværende direktiv tilføjes som bilag.

Artikel 2

Ændring af forordning (EU) 2020/1056

Forordning (EU) 2020/1056 ændres således:

I artikel 9, stk. 1, indsættes følgende litra l):

"l) beregningen af besparelser i eksterne omkostninger, jf. artikel 3, stk. 3, første afsnit, litra a), i direktiv 92/106/EØF, foretages i overensstemmelse med den metode, der er fastsat i den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i artikel 1c, stk. 6, i nævnte direktiv

m) genereringen af aggregerede data, jf. artikel 3, stk. 3, første afsnit, litra b), i direktiv 92/106/EØF, sker i overensstemmelse med reglerne i den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 3, stk. 7, i nævnte direktiv."

Artikel 3

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse bestemmelser fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: 30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden*].

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

Contents

1.	FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME	3
1.1.	Forslagets/initiativets betegnelse	3
1.2.	Berørt(e) politikområde(r).....	3
1.3.	Forslaget/initiativet vedrører:.....	3
1.4.	Mål	3
1.4.1.	Generelt/generelle mål	3
1.4.2.	Specifikt/specifikke mål.....	3
1.4.3.	Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)	3
1.4.4.	Resultatindikatorer	4
1.5.	Begrundelse for forslaget/initiativet.....	4
1.5.1.	Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet.....	4
1.5.2.	Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.	5
1.5.3.	Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art	5
1.5.4.	Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter	6
1.5.5.	Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling	6
1.6.	Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger	7
1.7.	Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)	7
2.	FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER	8
2.1.	Bestemmelser om overvågning og rapportering	8
2.2.	Forvaltnings- og kontrolsystem(er).....	8
2.2.1.	Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi.....	8
2.2.2.	Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem	8
2.2.3.	Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)	8
2.3.	Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder.....	9

3.	FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER	10
3.1.	Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet	10
3.2.	Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne	11
3.2.1.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne.....	11
3.2.2.	Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger	14
3.2.3.	Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne.....	15
3.2.4.	Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme	17
3.2.5.	Bidrag fra tredjemand	17
3.3.	Anslåede virkninger for indtægterne.....	18

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁵¹

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det generelle mål med direktivet er at fremme en stigning i intermodal transport i den samlede godstransport inden for EU for at reducere de eksterne omkostninger og energiforbruget i forbindelse med godstransport. Direktivet vil bidrage til SDG-mål 13 (handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser), SDG-mål 9 (anlægge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation) og SDG-mål 11 (gøre byer og menneskelige bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige).

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

De specifikke mål med direktivet er at:

- yde støtte til en bredere vifte af intermodale operationer på effektive overholdelsesbetingelser
- sikre bedre støtte ved at forbedre rapporteringen om intermodal transport
- øge den intermodale transports konkurrenceevne for at reducere de eksterne omkostninger
- øge gennemsigtigheden og forenkle markedsadgangen

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Forslaget forventes at øge den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport og dermed fremme brugen af den, hvilket vil føre til en reduktion af de eksterne omkostninger.

⁵¹ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

1.4.4. Resultatindikatorer

Det foreslåede direktivs effektivitet med hensyn til det specifikke mål nr. 1 vil blive fastslået på grundlag af følgende indikatorer:

- mængden af intermodale transporter i EU, pr. transportkombination, pr. markedssegment, pr. omladningsteknologi og pr. type lasteenhed
- de vigtigste korridorer, hvor intermodal transport anvendes, og hvor dette ikke er tilfældet, samt årsagerne hertil.

Det foreslåede direktivs effektivitet med hensyn til det specifikke mål nr. 2 vil blive fastslået på grundlag af følgende indikatorer:

- forelæggelse af en rapport med de intervaller, der er fastsat i direktivet om den økonomiske udvikling af intermodal transport i Unionen.

Det foreslåede direktivs effektivitet med hensyn til det specifikke mål nr. 3 vil blive fastslået på grundlag af følgende indikatorer:

- den intermodale transports konkurrenceevne sammenlignet med unimodal vejtransport og udviklingen i den støtte, som medlemsstaterne yder
- *ændringer i transportmiddelfordelingen og den intermodale transports andel.*

Det foreslåede direktivs effektivitet med hensyn til det specifikke mål nr. 4 vil blive fastslået på grundlag af følgende indikatorer:

- udviklingen i omladningsterminalkapaciteten
- en vurdering af, om oplysninger om intermodale terminaler er let tilgængelige og fyldestgørende.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

Forslaget vil skabe en støtteramme for at øge den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport med henblik på at stimulere udbredelsen af førstnævnte og dermed reducere de eksterne omkostninger ved godstransport. Det omfatter:

- fælles og effektive betingelser for overholdelse og regler for dokumentation af overholdelse
- økonomiske og lovgivningsmæssige foranstaltninger, der skal bidrage til at øge den intermodale transports konkurrenceevne
- krav til sikring af terminalernes gennemsigtighed med hensyn til faciliteter og tjenester
- regler for og indhold i markedsrapporter og en revisionsklausul med henblik på at revurdere støtterammens nytteværdi efter et givet tidsrum.

Alle disse bestemmelser bør finde fuld anvendelse 30 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Denne finansieringsoversigt vedrører specifikt en undersøgelse, der skal gennemføres for at vurdere, om der er behov for at udvikle en ramme for

terminalkategorisering/-mærkning, afhængigt af resultatet af undersøgelsen af behovet for at udvikle en sådan ramme, og markedsundersøgelser som input til de rapporter, der skal udarbejdes.

- 1.5.2. *Merværdien af et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående)

Hvis der fastlægges harmoniserede regler for a) effektive overholdelsesbetingelser og dokumentation herfor og for b) støttetyper, vil det bidrage til at sikre ensartet behandling af operatører i hele EU, forenkle de administrative procedurer for industrien, medlemsstaterne og Kommissionen og forbedre det indre markeds funktion. På grund af manglerne i direktivet om kombineret transport kan dette harmoniseringsniveau ikke opnås på nuværende tidspunkt.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende)

EU's transportsektor har en stærk grænseoverskridende dimension og spiller en vigtig rolle for den frie bevægelighed for personer og varer på EU's indre marked. Effektive transporttjenester er afgørende for forsyningskædernes funktion og væksten i EU's økonomi. Men transportsektoren, der forventes at vokse yderligere, udgør stadig en af de største udledere af drivhusgasemissioner og medfører betydelige andre eksterne omkostninger med hensyn til trængsel, ulykker og støj.

Dette direktiv er klart tænkt som et instrument, der skal mindske de eksterne omkostninger ved transport ved at øge den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport og dermed fremme udbredelsen af den.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

EU har en lang tradition for at støtte trafikoverflytning til mere miljøvenlige transportformer og helst anvende de forskellige transportformer i den bedst mulige kombination med henblik på at optimere transportsystemet og -nettet og reducere de eksterne omkostninger.

Siden 1975 har EU haft et instrument til at støtte støtteberettigede kombinerede transportoperationer som en underkategori af intermodal transport. I 1992 blev dette instrument erstattet af det nuværende direktiv om kombineret transport.

For at gøre direktivet om kombineret transport mere effektivt fremsatte Kommissionen i 1998 et forslag om ændring af det, idet den foreslog at udvide støtteberettigelsen, så den omfatter indenlandsk vejtransport, en grænse for vejstrækninger baseret på en andel på 20 % af den samlede trafik, udelukkelse af øtransport og fritagelse af kombineret transport fra kørselsforbud i weekenden. Da der ikke kunne opnås enighed under de interinstitutionelle forhandlinger, trak Kommissionen forslaget tilbage i 2001.

I 2016 gennemførte Kommissionen en Refit-evaluering, som konkluderede, at direktivet om kombineret transport fortsat var et relevant instrument til støtte for kombineret transport, men at der var et betydeligt potentiale for at gøre det endnu mere effektivt, da nogle af bestemmelserne i det var forældede eller uklare, hvilket gav betydelig plads til tvetydig fortolkning af direktivet og derfor en ikkeharmoniseret gennemførelse.

Efterfølgende fremsatte Kommissionen i 2017 et nyt forslag om ændring af direktivet om kombineret transport med fokus på at præcisere definitionen i lyset af eksisterende retspraksis og klager uden at ændre tilgangen baseret på faste afstande for forskellige dele af en given operation. Kommissionen foreslog også at fremme investeringer i terminalinfrastruktur og forbedre de finanspolitiske og økonomiske støtteværktøjer væsentligt.

Selv om alle medlemsstater hilste ændringen velkommen og støttede målet om at forbedre den kombinerede transports konkurrenceevne, blev alle forslag om at udvide støtteberettigelsen og navnlig udvide anvendelsesområdet til operationer i medlemsstaterne snarere mødt med modstand. Ligeledes var mange medlemsstater imod en forpligtelse til at lette en forøgelse af terminalkapaciteten, mens de kunne blive enige om en forpligtelse til at fremme investeringer i terminaler. Med hensyn til øget støtte til kombineret transport var medlemsstaternes synspunkter forskellige, idet de ikke bakkede op om en harmoniseret obligatorisk støtte, men derimod en forpligtelse til at yde støtte, når valget af støtteværktøj blev overladt til medlemsstaterne selv. Det nuværende forslag er udarbejdet under hensyntagen til medlemsstaternes betænkeligheder.

Europa-Parlamentet støttede generelt forslaget, idet det foreslog yderligere ambitioner med hensyn til økonomisk støtte, men også anmodede om visse undtagelser. Flere af medlovgivernes ændringsforslag ændrede forslaget på en måde, som, hvis de blev vedtaget, ville have mindsket ambitionsniveauet og effektiviteten af Kommissionens forslag betydeligt. Kommissionen trak derfor sit forslag tilbage.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Det foreslåede direktiv er et vigtigt resultat af Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, som fastlægger EU's vision for fremtidens transportsystem. I strategien bebudes det, at Kommissionen planlægger at foretage en revision af de lovgivningsmæssige rammer for intermodal transport, herunder direktivet om kombineret transport (under flagskibsinitiativ 4 — grønnere godstransport).

Direktivet vil skabe synergier med andre transportpolitikker og dele af EU's regelsæt, som enten er rettet mod de enkelte transportformers og hele transportsystemets miljøpræstationer eller internaliseringen af eksterne omkostninger. For så vidt angår miljøpræstationerne omfatter disse dele navnlig forordning (EU) 2019/1242, COM(2021) 557 og COM(2021) 559. Foranstaltninger rettet mod internalisering af eksterne omkostninger omfatter bl.a. CO₂-prissætning, infrastrukturafgifter og energi- og køretøjsafgifter.

Forslaget er foreneligt med den flerårige finansielle ramme. Initiativet kræver støtte til finansiering af mindst tre markedsundersøgelser, der er nødvendige for at opfylde de rapporteringsforpligtelser, som er fastsat i direktivet, og en undersøgelse til vurdering af, om der er behov for at udvikle en ramme for terminalkategorisering/-mærkning som fastsat i direktivet.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Dette forslags budgetmæssige konsekvenser behandles i denne finansieringsoversigt. Med hensyn til udgifter er de specifikke budgetmæssige konsekvenser af dette initiativ begrænset til bevillinger til undersøgelser som nævnt under 1.5.4.

Gennemførelsen af disse aktiviteter kræver ikke en forøgelse af Europa-Kommissionens menneskelige ressourcer. Inden for den nuværende flerårige finansielle ramme kan behovene dækkes ved at omfordele 0,4 mio. EUR under budgetposten for transport. Der forventes ingen yderligere omkostninger inden for den nuværende FFR. Inden for FFR for perioden efter 2027 foreslås det, at omkostningerne til undersøgelserne finansieres gennem den efterfølgende FFR uden at foregribe aftalen om FFR og programmerne.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

begrænset varighed

gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ

finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger

Ubegrænset varighed

— iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2027-2037

— derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

Direkte forvaltning ved Kommissionen

i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer

i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget

internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)

Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond

de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71

offentligtretlige organer

privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier

organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt

Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".

Bemærkninger

Ikke relevant

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for at gennemføre det foreslåede direktiv og for at aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet a) om intermodal transports konkurrenceevne sammenlignet med unimodal vejtransport forud for direktivets anvendelse og derefter b) hvert femte år om den økonomiske udvikling af intermodal transport i Unionen. Efter ti år vil Kommissionen vurdere, om der stadig er behov for støtteordningen.

De opgaver, der udføres direkte af GD MOVE, vil følge den årlige planlægnings- og overvågningscyklus, som gennemføres i Kommissionen og forvaltningsorganerne, herunder med rapportering af resultaterne via den årlige aktivitetsrapport, der udarbejdes af GD MOVE.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Kommissionen og mere specifikt GD MOVE vil forvalte gennemførelsen af det foreslåede direktiv. Finansieringen vil blive ydet gennem indkøbsaftaler. Udgifterne vil blive afholdt ved direkte forvaltede indkøb under fuld anvendelse af finansforordningens bestemmelser. Kontrolstrategien for indkøb og tilskud i GD MOVE omfatter specifik forudgående retlig, operationel og finansiel kontrol af procedurerne samt af underskrivelsen af kontrakter og aftaler. Desuden er udgifter til varer og tjenesteydelser genstand for forudgående kontrol og om nødvendigt efterfølgende finansiel kontrol.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Risikoen for fejl ved betaling og ved afslutning forventes at forblive under 2 %.

De potentielle risici i forbindelse med indkøb af tjenesteydelser af denne værdi anses for at være lave.

Disse risici er forbundet med anvendelsen af udbudsprocedurer og vedrører forsinkelser, adgang til data, rettidige oplysninger til markedet osv. Risiciene vil blive dækket af de eksisterende mekanismer i finansforordningen og afbødet af den række interne kontroller, som GD MOVE anvender (systematisk forudgående juridisk og finansiel kontrol inden offentliggørelse af indkaldelser af forslag og inden tildeling af kontrakten, overvågning og vurdering af projektleverancer og efterfølgende revisioner af udgifter som fastlagt i de årlige revisionsplaner).

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

I betragtning af den ydede EU-finansierings begrænsede omfang og anvendelsesområde, og eftersom modtagere af EU-midler anses for at være forbundet med lav risiko, forventes de opgaver, der følger af det foreslåede direktiv, ikke at

medføre yderligere kontrolomkostninger ud over de eksisterende kontrolomkostninger i GD MOVE.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Kommissionens regelmæssige forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger finder anvendelse, herunder:

— Udbetalinger til tjenester forhåndskontrolleres af Kommissionens tjenestegrene under hensyntagen til eventuelle kontraktlige forpligtelser, økonomiske principper og god finansiell og forvaltningsmæssig praksis. Alle kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger vil indeholde bestemmelser om forholdsregler mod svig (tilsyn, rapporteringskrav m.v.).

— Bestemmelserne i forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og af Den Europæiske Anklagemyndighed (EPPO), som er oprettet ved Rådets forordning (EU) 2017/1939 finder ubegrænset anvendelse i forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger.

Kommissionen opretholder endvidere en solid strategi til bekæmpelse af svig, CAFS, som i øjeblikket er under revision.

Derudover vedtog GD MOVE også en revideret strategi for bekæmpelse af svig i 2020. Strategien bygger på Kommissionens strategi for bekæmpelse af svig og omfatter en specifik risikovurdering, der foretages internt for at fastslå, hvilke områder der er mest sårbare over for svig, kortlægge de allerede indførte kontrolforanstaltninger og fastslå, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at forbedre kapaciteten i GD MOVE med hensyn til at forebygge, afsløre og rette op på svig.

De kontraktbestemmelser, der gælder for offentlige udbud, sikrer, at audit og kontrol på stedet kan foretages af Kommissionen, herunder OLAF, under anvendelse af de standardbestemmelser, som OLAF anbefaler.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁵²	fra EFTA- lande ⁵³	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁵⁴	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	02.20.04.01	OB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

⁵² OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁵³ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁵⁴ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

GD: MOVE			År 2027	I ALT ⁵⁵
○ Aktionsbevillinger				
Budgetpost 02.20.04.01	Forpligtelser	(1a)	0,4	0,4
	Betalinger	(2a)	0,4	0,4
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser		0,4	0,4
	Betalinger		0,4	0,4

○ Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	0,4	0,4
	Betalinger	(5)	0,4	0,4
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser		0,4	0,4
	Betalinger		0,4	0,4

⁵⁵ Efter 2027 anslås omkostningerne ved forslaget til 0,6 mio. EUR i 2032, 0,7 mio. EUR i 2037 og yderligere 0,3 mio. EUR senere, hvilket bringer de samlede omkostninger for EU-budgettet op på 2 mio. EUR, som foreslås finansieret via de efterfølgende FFR'er, uden at foregribe aftalen om FFR'er og programmer.

○ Aktionsbevillinger I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)	Forpligtelser	(4)	0,4	0,4
	Betalinger	(5)	0,4	0,4
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammer I ALT (alle aktionsrelaterede udgiftsområder)		(6)		
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (referencebeløb)	Forpligtelser	=4+ 6	0,4	0,4
	Betalinger	=5+ 6	0,4	0,4

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag 5 til Kommissionens afgørelse om de interne regler for gennemførelse af afsnittet om Kommissionen i Den Europæiske Unions almindelige budget), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		I ALT
GD: <.....>								
<input type="radio"/> Menneskelige ressourcer								
<input type="radio"/> Andre administrationsudgifter								
I ALT GD <.....>	Bevillinger							

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		År 2027	År 2032	År 2037	År bekræf tes senere	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Betalinger	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type ⁵⁶	Gennemsnitlige omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal	Omkostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁵⁷																			
— Resultat																			
— Resultat																			
— Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
— Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
I ALT																			

⁵⁶ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁵⁷ Som beskrevet i punkt 1.4.2 "Specifikt mål/specifikke mål".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁵⁸	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7⁵⁹ i den flerårige finansielle ramme							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsomkostnin ger							
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							

I ALT							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁵⁸ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de følgende år.

⁵⁹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer.
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År 2025	År 2026	År 2027	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
○ Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
○ Eksternt personale (i årsværk)⁶⁰							
20 02 01 (KA, UNE, V under den "samlede bevillingsramme")	0	0	0	0			
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	— i hovedsædet						
	— i delegationerne						
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)							
01 01 01 12 (KA, UNE, V — direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT	0						

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

⁶⁰ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁶¹ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR)

Initiativet finansieres over budgetposten for transportpolitisk støtte (02.20.04.01), og der er ikke behov for omprogrammering.

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter, de beløb, der er tale om, og de instrumenter, der foreslås anvendt.

- kræver en revision af FFR

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁶²	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁶² År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Erstat på lignende vis for de efterfølgende år.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne

Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:

for egne indtægter

for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost budgettet:	på	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁶³					
			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
Artikel ...								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

--

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode/formel der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne eller andre oplysninger).

⁶³ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.