

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag om en ram till stöd för intermodal transport av gods och beräkning av externa kostnadsbesparingar

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen promemoria om ett förslag till ändring av rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation.

Helsingfors den 1.2.2024

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Trafikråd Pyry Takala

1.2.2024

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV RÅDETS DIREKTIV 92/106/EEG VAD GÄLLER EN RAM TILL STÖD FÖR INTERMODAL TRANSPORT AV GODS OCH EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1056 VAD GÄLLER BERÄKNING AV EXTERNA KOSTNADSBESPARINGAR OCH GENERERING AV AGGREGERADE UPPGIFTER

1 Bakgrund

Europeiska kommissionen lämnade den 7 november 2023 ett förslag (COM (2023) 702 final) till ändring av rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation. Förslaget ingår i EU:s paket om grönare godstransporter (COM (2023) 440) som består av initiativ som syftar till att öka godstransporters effektivitet och hjälpa branschen att uppnå det mål om utsläppsminskningar för transporter som fastställts i programmet för den europeiska gröna given. Denna skrivelse gäller endast förslaget om en ram till stöd för intermodal transport av gods och beräkning av externa kostnadsbesparingar.

Enligt förslagen inom EU:s paket om grönare godstransporter ska godstransporters effektivitet och hållbarhet förbättras genom att utveckla hanteringen av järnvägsinfrastrukturen och erbjuda bättre incitament för utsläppssnåla lastbilar, förtydliga reglerna om användning av längre och tyngre fordon vid gränsöverskridande transporter samt främja intermodala transporter och effektivisera tillsynen. Samtidigt harmoniseras ramarna för definition och verifiering av data om växthusgasutsläpp för person- och godstransporter och olika transportsätt (COM (2023) 441 final). Nu kompletterades EU:s paket om grönare godstransporter med ett förslag om intermodala transporter som har ett särskilt samband med förslaget om en ökad andel järnvägstrafik inom internationella transporter (COM (2023) 443 final) och översynen av direktivet om dimensioner och vikter för vägtransporter (COM (2023) 445 final). Separata statsrådsskrivelser har redan lämnats om de tidigare förslagen inom EU:s paket för grönare godstransporter (U 30/2023 rd), (U 35/2023 rd) och (U 40/2023 rd).

Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (EU:s klimatlag) ska Europeiska unionen minska sina växthusgasutsläpp med minst 55 procent fram till 2030 jämfört med 1990 års nivå och uppnå klimatneutralitet senast 2050. I meddelandet om den europeiska gröna given konstaterades det att för att uppnå klimatneutralitet måste växthusgasutsläppen från transporter minska med 90 procent fram till 2050. För att minska sitt beroende av fossila bränslen måste EU dessutom förbättra sin energieffektivitet. Rådets direktiv 92/106/EEG betraktas som ett viktigt instrument för att främja dessa mål.

Omställningen till utsläppssnåla och energisnåla godstransporter kräver en övergripande strategi. I meddelandet om EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet betonas att alla politiska åtgärder måste vidtas för att göra alla transportslag mer hållbara. Enligt strategin bör hållbara alternativ göras allmänt tillgängliga i ett multimodalt system och därtill bör rätt incitament införas för att driva på omställningen. I strategin krävs det kraftfulla åtgärder för att använda hållbara transportslag, särskilt genom att flytta en väsentlig andel godstransporter till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart. Enligt målen i strategin bör godstrafiken på järnväg fördubblas,

och godstrafiken på inre vattenvägar och i närsjöfart öka med 50 procent fram till 2050. På samma sätt krävs det i den europeiska gröna given att en betydande del av de 75 procent av de inre godstransporter som i dag fraktas på väg att flyttas över till järnväg och inre vattenvägar.

I rådets direktiv 92/106/EEG fastställs regler och stödformer för olika former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna. I det gällande direktivet avses med kombinerad transport: transport av gods mellan medlemsstater i fall då en lastbil, släpvagn, påhängsvagn (med eller utan dragbil) eller ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport på väg den inledande och avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan, om den mellanliggande sträckan är minst 100 km och vägtransporten sker enligt vissa villkor. Direktivet om kombinerade transporter utfärdades 1975 och sågs över senast 1992 för att åtgärda de ökande problemen med trafikstockningar, miljöaspekter och trafiksäkerheten. Man försökte ändra direktivet även 1998 och 2017, men båda förslagen drogs tillbaka eftersom förhandlingarna inte ledde till något resultat. Finlands ståndpunkter till förslagen har fastställts i skrivelserna (U 59/1998 rd) och (U 68/2017 rd).

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation, nedan eFTI-förordningen, inrättas en rättslig ram för elektronisk överföring mellan de berörda ekonomiska aktörerna och behöriga myndigheter av föreskriven information som rör transport av gods på unionens territorium. I förordningen fastställs de villkor enligt vilka behöriga myndigheter är skyldiga att godta föreskriven information när den informationen görs tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna. I förordningen fastställs även regler om tillhandahållande av tjänster som har anknytning till de berörda ekonomiska aktörernas elektroniska tillgängliggörande av föreskriven information till behöriga myndigheter. Finlands ståndpunkt till förslaget har fastställts i statsrådets skrivelse (U 51/2018 rd).

Under 2016 genomförde kommissionen en Refit-utvärdering som visade att rådets direktiv 92/106/EEG fortfarande var ett relevant instrument för att stödja internationella kombinerade transporter. Samtidigt konstaterades det att det fanns en betydande marginal för att ytterligare förbättra dess effektivitet eftersom vissa av dess bestämmelser är föråldrade eller oklara. Bristerna omfattar bland annat begränsat stödberättigande, otillräckligt ekonomiskt stöd och användningen av pappersdokument. Kommissionen har berett sitt nya initiativ för att åtgärda dessa brister i rådets direktiv 92/106/EEG.

2 Förslagets syfte

Förslagets huvudsakliga syfte är att göra det lättare att öka andelen godstransporter på järnväg, i närsjöfart och på inre vattenvägar samt minska de externa kostnaderna och energiförbrukningen för godstransporter. Avsikten med förslaget är att förbättra den gällande stödramen för kombinerade transporter och utvidga den bland annat genom att se över villkoren för stödberättigande så att de anknyter bättre till de politiska målen samt genom att öka valfriheten och nivån för stödåtgärderna.

Syftet med förslaget är att ändra inriktning på den stödram som direktivet skapar och därigenom öka konkurrenskraften för intermodala transporter jämfört med långväga vägtransporter för att stimulera övergången från vägtransporter till andra transportslag och därmed minska de externa kostnaderna. De nationellt valda stödåtgärderna ska tillämpas på alla intermodala transporter som leder till de externa kostnadsbesparingar som förutsätts i direktivet, och denna del fortsätter att kallas kombinerade transporter. Med externa kostnader för transporter avses vissa negativa kostnader som orsakas av växthusgaser, andra avgaser, buller, trafikstockningar och olyckor.

I samband med kommissionens förutredningsarbete vid översynen av direktiv 92/106/EEG utvärderades tre politiska alternativ A, B och C, av vilka alternativ B som valdes till förslaget inkluderar även tre delalternativ. I alla alternativ granskades en ökad användning av intermodala transporter jämfört med utgångsscenariot, även om ökningen i alternativ A var mycket liten. På grundval av bedömningen är användningen och kostnadsbesparingarna för de externa effekterna störst i delalternativen till alternativ B, medan kostnaderna för stöden är störst i alternativ C. I alternativ B som bedömdes som bäst utifrån förutredningsarbetet åläggs medlemsstaterna att genomföra stödåtgärder för intermodala transporter men de får välja och planera åtgärderna själva. Medlemsstaterna uppmuntras att tillhandahålla bland annat etableringsstöd för intermodala transporter och en ny regleringsmässig åtgärd föreslås. Enligt förslaget ges medlemsstaterna frihet att välja vilka stödåtgärder de genomför så länge som målet om en total kostnadsminskning på 10 procent för kombinerade transporter uppnås.

Intermodala godstransporter, inklusive kombinerade transporter, nedan intermodala transporter, har ansetts vara avgörande för att möjliggöra en ökad användning av godstransporter på järnväg och på vatten, som endast mycket sällan tillhandahåller transportlösningar från dörr till dörr. Samtidigt är den genomsnittliga externa kostnaden för transporter på järnväg och inre vattenvägar per tonkilometer nästan tre gånger lägre jämfört med den genomsnittliga externa kostnaden för lastbilstransporter. Intermodala transporter, som omfattar matning av vägsträckor i början och/eller slutet av transporten, kombinerar även bättre miljöprestanda och energieffektivitet för transporter på järnväg och inre vattenvägar med vägtransporternas tillgänglighet och flexibilitet. Intermodala transporter gör det möjligt att använda transportslagen kombinerat på ett effektivt sätt och att främja transportslag med jämförelsevis lägre miljöavtryck. Ökad användning av intermodala transporter anses vara avgörande för att uppnå målen i EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet och den europeiska gröna given.

Även om prestationerna i de intermodala transporterna har ökat under de senaste 30 åren dominerar vägtransporterna fortsättningsvis bland godstransporterna i EU. En orsak är att de intermodala transporterna ofta inte är konkurrenskraftiga med transporter på väg på grund av olika faktorer. Enligt strategin för hållbar och smart mobilitet krävs en heltäckande uppsättning åtgärder för att införa rättvis och effektiv prissättning i alla transportslag. I strategin konstateras det att först då de som beställer transporter tar fullt ansvar för de kostnader de genererar, kan beställarna göra val som är anpassade till vad som är bäst för samhället. Strategin förväntar sig också att en fullständig internalisering av externa kostnader inom EU ska slutföras senast 2050, vilket gör det nödvändigt att vidta ytterligare åtgärder dessförinnan, för att uppnå målen för de ovan beskrivna miljömålen senast 2050.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Genom förslaget ska rådets direktiv 92/106/EEG ändras på följande sätt:

Rubrik

Det föreslås att rubriken ska ändras så att texten om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna tas bort och ersätts med rubriken Rådets direktiv 92/106/EEG om upprättande av en ram till stöd för intermodal transport av gods.

Artiklar 1a–c

Det föreslås att artikel 1 ska ersättas med artikel 1a–c.

Artikel 1a innehåller bestämmelser om direktivets allmänna tillämpning. Enligt den inrättas genom direktivet en ram för stöd till intermodala transporter som helt eller delvis utförs på unionens territorium. Det innehåller också regler om transparenskrav för intermodala omlastningsterminaler.

I artikel 1b fastställs sammanlagt 14 nya definitioner i anslutning till intermodala transporter i direktivet.

I artikel 1c fastställs en definition av de kombinerade transporter som hör till tillämpningsområdet och som i praktiken ersätter den tidigare definitionen av internationella kombinerade transporter som grundade sig på kilometer. En kombinerad transport ska uppfylla följande villkor för att vara berättigad till stöd inom ramen för stödet för kombinerade transporter: a) med undantag för de transportetapper som avses nedan i led b ger transporten minst 40 procent lägre externa kostnader än den alternativa unimodala vägtransporten, b) om transport mellan en ö och fastlandet ingår utan att det finns ett vägalternativ ger transporten minst 40 procent lägre externa kostnader än den alternativa intermodala sjötransporten, c) den intermodala lastenheten har vid transport utan medföljande förare en unik referens i enlighet med det identifikations- och märkningssystem som fastställts i enlighet med de uppdaterade versionerna av den internationella standarden ISO 6346 eller EN 13044.

I artikel 1c fastställs även andra regler för definition av kombinerade transporter och inriktning av stödåtgärder. I artikeln ges kommissionen även rätt att anta genomförandeakter för att fastställa närmare regler för beräkningen av de externa kostnader som avses i punkt 2 i artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 9d.2.

Artikel 2

Det föreslås att artikeln ska ersättas med att inga kvoterings- och tillståndskrav i fortsättningen ska tillämpas på intermodala transporter. Förslaget ändrar inte syftet för tidigare artikel 2.

Artikel 3

Det föreslås att artikeln ska ersättas med att en eFTI-plattform för elektronisk godstransportinformation fastställs som informationsutbytessystem för tillämpning av direktivet. I artikeln fastställs bland annat de krav på transportinformation som ska registreras på eFTI-plattformen för att beräkna de externa kostnaderna samt att det företag som organiserar den kombinerade transporten för att kunna dra nytta av stödramen ska registrera och göra transportinformationen tillgänglig. Den elektroniska godstransportinformationen ska registreras innan den berörda kombinerade transporten inleds och ska omfatta alla delar av en sådan transport. Transportinformation som registrerats på eFTI-plattformarna används förutom för att beräkna externa kostnadsbesparingar även för att generera årliga aggregerade uppgifter om kombinerade transporter. Bevis för att villkoren för kombinerade transporter är uppfyllda ska bestå av den transportinformation som registreras på eFTI-plattformen och resultaten av beräkningen av de externa kostnadsbesparingarna.

Enligt artikeln ska leverantörer av eFTI-tjänster eller företag som äger eller förvaltar eFTI-plattformar för sin egen verksamhet varje år göra de aggregerade uppgifterna tillgängliga för kommissionen i syfte att uppfylla kommissionens rapporteringsskyldigheter. Därtill ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om den registrerade transportinformationen och förteckningen över transportinformationen. Vid vägkontroller ska en avvikelse mellan den kombinerade transporten och den information som lämnats tillåtas om detta är vederbörligen

motiverat och orsakat av exceptionella och oförutsedda omständigheter som ligger utanför transportörens kontroll. Medan vägkontrollen pågår ska föraren ha rätt att kontakta huvudkontoret, den trafikansvarige, avsändaren eller ett annat företag som organiserar den berörda kombinerade transporten, eller varje annan person eller enhet som kan lämna ytterligare motiveringar till denna avvikelse.

Artikel 3a

Det föreslås att en ny artikel 3a ska införas som en skyldighet för medlemsstaterna att utarbeta en nationell politisk ram för intermodala transporter senast 24 månader efter direktivets ikraftträdande. Den nationella politiska ramen ska underlätta användningen av intermodala transporter, särskilt kombinerade transporter. Den nationella politiska ramen ska innehålla en översikt över befintliga relevanta lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som påverkar konkurrenskraften hos olika transportslag samt en bedömning av deras inverkan på intermodala transporter. Den ska även innehålla en förteckning över de åtgärder som är nödvändiga för att minska skillnaden i konkurrenskraft mellan intermodala transporter och unimodala vägtransporter.

Enligt artikeln ska de nationella stödåtgärdernas tillräcklighet mätas genom ett mål om minskning av de totala kostnaderna för kombinerade transporter som ska vara 10 procent inom 7,5 år efter detta direktivs ikraftträdande. Andra mål ska vara ökad uppgradering eller användning av teknik som förbättrar de intermodala transporternas effektivitet och i förekommande fall upprättande av nya förbindelser via järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart mellan tidigare inte sammankopplade intermodala omlastningsterminaler.

Artikel 5

Det föreslås att artikeln ska ersättas med att kommissionen 18 månader efter direktivets ikraftträdande ska utarbeta en rapport till Europaparlamentet och rådet med en bedömning av de intermodala transporternas konkurrenskraft i förhållande till de unimodala vägtransporterna i medlemsstaterna, inklusive analysen av de totala kostnaderna för intermodala transporter från dörr till dörr, inbegripet kombinerade transporter. Därtill ska kommissionen 7,5 år efter direktivets ikraftträdande vart femte år utarbeta en rapport till Europaparlamentet och rådet om den ekonomiska utvecklingen för intermodala transporter, inbegripet kombinerade transporter, i unionen. I artikeln fastställs även att medlemsstaterna har skyldighet att bistå kommissionen för att samla in de uppgifter som är nödvändiga för rapporterna enligt de innehållskrav som räknas upp i artikeln.

Artikel 6

Det föreslås att artikeln ska ersättas med att medlemsstaterna ska ha rätt att vidta de åtgärder som krävs för att skatterna på vägfordon som används vid kombinerade transporter minskas eller återbetalas, antingen med ett schablonbelopp eller i proportion till den sträcka fordonen transporteras per järnväg i den berörda medlemsstaten. Om sådana åtgärder utgör statligt stöd ska de vara förenliga med relevanta procedurregler och materiella regler för statligt stöd.

Artikel 7

Det föreslås att artikeln ska utgå.

Artikel 9

Artikelns språk i fråga om gemenskapens krav på transporttillstånd för fordon som används vid kombinerade transporter ska ändras för att uppdatera föråldrade hänvisningar och förenkla språket.

Artikel 9a

Det föreslås att en ny artikel 9a ska införas för att införa en skyldighet att undanta vägsträckor med kombinerade transporter från nationella körförbud under helger och allmänna helgdagar.

Artikel 9b

Det föreslås att en ny artikel 9b ska införas för att fastställa transparenskrav för intermodala omlastningsterminaler enligt vilka alla operatörer av intermodala omlastningsterminaler på sin webbplats, offentligt och kostnadsfritt, ska tillhandahålla information om tillgängliga tjänster och anläggningar i en terminal. Kommissionen ska genom genomförandeakter upprätta en detaljerad förteckning över informationskraven på intermodala omlastningsterminaler och kriterier för kategorier av intermodala omlastningsterminaler i anslutning till en ram för att fastställa en servicenivå.

Artikel 9c

Det föreslås att en ny artikel 9c ska införas för att fastställa de villkor som ger kommissionen delegerade befogenheter enligt detta direktiv.

Artikel 9d

Det föreslås att en ny artikel 9d ska införas för att fastställa kommittéförfarandet för kommissionens utövande av befogenheten att anta genomförandeakter.

Artikel 10

Det föreslås att artikeln ska utgå.

Bilaga

Det föreslås att en ny bilaga ska införas i vilken medlemsstaterna ges en vägledande förteckning i två delar över de stödåtgärder som avses i artikel 3a.

I del I uppräknas stödåtgärder i anslutning till olika incitament för att minska skillnaden i konkurrenskraft mellan kombinerade transporter och unimodala vägtransporter. Potentiella stödåtgärder är till exempel tilldelning av infrastruktur och terminalkapacitet och prioritering av intermodala transporter, utveckling av infrastrukturen för intermodala transporter, sänkning av avgifter eller skatter och åtgärder för att underlätta hyrning av intermodala lastenheter.

I del II uppräknas stödåtgärder för att öka uppgraderingen eller användningen av teknik som förbättrar de intermodala transporternas effektivitet. Potentiella stödåtgärder är till exempel fastställande av ett identifieringssystem i enlighet med internationella standarder för påhängsvagnar som används vid kombinerade transporter, stödelement för inköp av påhängsvagnar för intermodala transporter, registreringsavgifter för fordon och tillbehör till befintlig teknik för omlastning av containrar samt främjande av digitaliseringen inom intermodala transporter och inköp av fordon med låga eller inga utsläpp eller omlastningsutrustning.

Genom förslaget ska Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 ändras på följande sätt:

Artikel 9

I artikel 9.1 ska ett nytt led införas som led l, enligt vilket den beräkning av externa kostnadsbesparingar som avses i artikel 3.3 första stycket a i direktiv 92/106/EEG görs i enlighet med den metod som fastställs i den genomförandeakt som avses i artikel 1c.6 i det direktivet.

I artikel 9.1 införs också ett nytt led som led m, enligt vilket den generering av aggregerade uppgifter som avses i artikel 3.3 första stycket b i direktiv 92/106/EEG görs i enlighet med de regler som fastställs i den delegerade akt som avses i artikel 3.7 i det direktivet.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprincipen

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91.1 (den gemensamma transportpolitiken) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I artikel 91.1 d ges EU befogenhet när det gäller så kallade andra lämpliga bestämmelser. Förslaget ska antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet.

Enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget har EU och medlemsstaterna delade befogenheter i fråga om regleringen av transporter. Enligt subsidiaritetsprincipen ska unionen på de områden där den inte har exklusiv befogenhet vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna. Enligt kommissionen är externa transportkostnader, särskilt de som rör klimatförändringarna, gränsöverskridande problem som inte kan lösas enbart genom nationella eller lokala åtgärder. Det trängande behovet av att minska utsläppen av växthusgaser från godstransporter gäller även gränsöverskridande och inhemska transporter. Det identifierade problemet måste därför hanteras på EU-nivå eftersom det har en gränsöverskridande dimension.

Det politiska alternativ som valts i förslaget innebär en skyldighet för medlemsstaterna att säkerställa stöd till vissa typer av transporter. Det kan handla om statligt stöd enligt reglerna om statligt stöd. I samband med förslaget har det dock bedömts att detta inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet. Kommissionen anser att förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom förslaget ger medlemsstaterna flexibilitet för att ta hänsyn till nationella förhållanden. Förslaget anses vara nödvändigt för att uppnå målen enligt grundfördragen, såsom ett bättre miljöskydd. Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går utöver vad som nödvändigt för att lösa problemen och uppnå EU:s mål.

Enligt förslaget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter eller genomförandeakter i artikel 1c om reglerna för beräkning av externa kostnader, artikel 3 om definitionen av de uppgifter som behövs för beräkningen av de externa kostnadsbesparingarna och artikel 9b om definitionen av de uppgifter som ska offentliggöras av terminaloperatörer. I den föreslagna artikeln 9c fastställs villkor som ger kommissionen delegerade befogenheter enligt direktivet. I den föreslagna artikeln 9d fastställs kommittéförfarandet för kommissionens utövande av befogenheten att anta genomförandeakter.

Enligt statsrådet är den föreslagna rättsliga grunden korrekt och förenlig med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Enligt statsrådet är de delegerade befogenheter som ges kommissionen i fråga om delegerade akter och genomförandeakter lämpliga.

5 Förslagets konsekvenser

Företagen

Enligt kommissionen gör intermodala transporter det möjligt för företag att använda olika transportslag på ett effektivare sätt, särskilt i fråga om de transportslag som har jämförelsevis lägre miljöavtryck. Samtidigt optimeras det befintliga transportnätets kapacitet av kombinerade transporter, vilket kan anses effektivisera transportsystemets funktion för alla användare. Det valda politiska alternativet förväntas minska hindren för användningen av intermodala transporter i synnerhet för små och medelstora företag genom att transportpriserna blir skäligare, bevisandet av stödberättigandet förenklas och de tillgängliga uppgifterna om terminalalternativ förbättras.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning minskar de externa totalkostnaderna inom hela EU:s territorium under 2025–2050 med sammanlagt 15,3 miljarder euro till följd av en ökad användning av mer hållbara transportslag inom ramen för intermodala transporter. För företagen inom EU:s territorium uppstår administrativa kostnadsbesparingar till ett sammanlagt belopp om 4,3 miljarder euro som enligt kommissionen beror på den obligatoriska användningen av den elektroniska eFTI-plattformen och ett minskat behov av tillsyn. Kostnadsbesparingarna för finländska företag beror på hur eFTI-plattformen används för intermodala transporter och hur de eventuella stödåtgärderna utnyttjas. Kostnaderna för att terminaloperatörerna börjar följa transparenskraven och leverantörerna av eFTI-tjänster uppdaterar plattformen uppskattas till sammanlagt 6,9 miljoner euro.

Fördelarna för finländska företag, såsom de som beställer och utför transporter samt operatörer, beror på vilka stödåtgärder Finland inför och hur aktörerna utnyttjar dem. Om transporter i betydande utsträckning överförs från vägar till järnvägar, närsjöfart eller inre vattenvägar minskar det givetvis även antalet transportprestationer inom godstransporter på landsvägar.

Den offentliga ekonomin och myndigheterna

Enligt kommissionens konsekvensbedömning kommer största delen av kostnaderna att rikta sig till medlemsstaterna som skulle bevilja extra stöd för intermodala transporter till ett uppskattat belopp om 7,5 miljarder euro inom hela EU:s territorium. Det politiska alternativet kan ha betydande konsekvenser för de nationella budgetarna beroende på vilka stödåtgärder medlemsstaterna väljer. Kostnaderna för statsbudgeten beror på vilka nationella stödåtgärder som införs och vilka stödåtgärder som har bästa kostnads-nyttoförhållande.

Beredningen och genomförandet av en nationell politisk ram kräver brett samarbete mellan myndigheterna och de olika aktörerna. Utgifterna för detta täcks som normalt tjänstearbete.

Enligt konsekvensbedömningen minskar tillsynsmyndigheternas administrativa kostnader under 2025–2050 som en följd av införandet av eFTI-plattformen med 2,3 miljoner euro i förhållande till referensscenariot. Om tillvalsfunktioner för eFTI-plattformen tas i bruk krävs det fortbildning för tillsynsmyndigheterna.

Miljökonsekvenser

Hur stora miljökonsekvenser förslaget får beror på hur stor andel av vägtransporterna som ersätts med intermodala transporter på järnväg, i närsjöfart och på inre vattenvägar. Ju större transportomställning, desto större positiva miljökonsekvenser. Miljökonsekvenserna påverkas förutom av själva transportomställningen även av de transportslag och transportsätt som ersätter

andelen vägsträckor. Eftersom transportomställningen i Finland uppskattas vara mycket begränsad när det gäller närsjöfart och inre vattenvägar är det miljömässigt mer hållbara ersättande intermodala transportslaget sannolikt spårtrafiken.

Enligt kommissionens bedömning minskar de externa kostnaderna för miljön inom hela EU:s territorium under 2025–2050 inom ramen för det valda politiska alternativet med 4,6 miljarder euro i fråga om koldioxidutsläpp, cirka 0,5 miljarder euro i fråga om olika luftföroreningar och cirka 0,9 miljarder euro i fråga om buller.

Samhälleliga konsekvenser

Det valda politiska alternativet uppskattas inom hela EU:s territorium öka användningen av intermodala transporter med 5,3 procent fram till 2030 och 6,6 procent fram till 2050 jämfört med utgångsscenariot. Med det valda politiska alternativet kan man inom hela EU:s territorium uttryckt enligt nuvarande värden minska de externa kostnaderna med 15,3 miljarder euro jämfört med utgångsscenariot under 2025–2050, vilket innebär att en investering på 49 cent i stödet ger besparingar på en euro i fråga om de externa kostnaderna.

Konsekvenserna för till exempel trafiksäkerheten beror på i vilken omfattning transporter i framtiden överförs från landsvägar till järnväg, närsjöfart och inre vattenvägar i Finland. Om transportomställningen exempelvis från landsvägar till järnvägar blir stor har det även konsekvenser för försörjningsberedskapen i och med att vägtransporter är det nationellt viktigaste transportslaget med en andel på 75 procent av transportprestationerna.

6 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Förslagets mål är att underlätta en ökning av andelen transporter på järnväg, i närsjöfart och på inre vattenvägar av godstransporterna som helhet för att minska de externa kostnaderna av och energiförbrukningen för transporter. Avsikten med förslaget är att förbättra den gällande stödramen och utvidga den bland annat genom att se över villkoren för stödberättigande så att de anknyter bättre till de politiska målen samt genom att öka valfriheten och nivån för stödåtgärderna. Förslaget kan anses vara förenligt med 18 § om näringsfrihet i Finlands grundlag (731/1999) och främja den grundläggande rättigheten om miljö och var och ens rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen. Förslaget kan anses vara i linje med de internationella människorättsförpliktelser som Finland förbundit sig till. Förslaget kan också anses respektera de grundläggande rättigheterna i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna (OJ C 326, 26.10.2012) och främja i synnerhet målet om miljöskydd enligt artikel 37.

7 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet rent allmänt lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. Landskapet har även enligt 18 § 10 punkten lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller bland annat miljövärd. Förslaget syftar till att minska utsläppen från trafiken. Således kan förslaget anses omfattas av landskapets behörighet såväl på grundval av 18 § 21 punkten om vägtrafik och 18 § 10 punkten om miljövärd i självstyrelselagen för Åland.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

Ordförandelandet Spanien föredrog förslaget för rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät den 17 november 2023. Behandlingen fortsätter i arbetsgruppen under 2024 under ledning av det nya ordförandelandet Belgien, men den exakta tidsplanen är inte känd. Medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända. Enligt nuvarande uppgift kommer ordförandelandet sannolikt att sträva efter att uppnå en allmän riktlinje om förslaget i rådet i juni 2024.

Behandlingen i Europaparlamentet har inte inletts.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen av statsrådets skrivelse har man även utnyttjat Transport- och kommunikationsverkets och Trafikledsverkets sakkunnigåsikter och bakgrundsutredningar.

Utkastet till skrivelsen har behandlats i ett skriftligt förfarande i trafiksektionen (EU22), som är underställd kommittén för EU-ärenden, den 18.–22.1.2024.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder rent allmänt de åtgärder som syftar till att öka andelen transporter på järnväg, i närsjöfart och på inre vattenvägar på EU:s territorium, dock så att de nationella förhållandena och säkerställandet av försörjningsberedskapen kan beaktas tillräckligt.

Statsrådet anser att kommissionens förslag lämnar rum för tolkning och strävar efter att under förhandlingarna förtydliga innehållet i förslaget till exempel i fråga om tillämpningsområdet.

Enligt statsrådet kan man rent allmänt understöda att stödåtgärderna för intermodala transporter utvecklas för att minska utsläppen från trafiken. Medlemsstaterna bör ha flexibilitet att på nationell nivå avgöra hur stödåtgärderna ska genomföras på ett resurseffektivt sätt på medlemsstatens territorium. Även Finlands allmänna mål i fråga om statligt stöd ska beaktas och det ska framför allt säkerställas att stödåtgärderna inte snedvrider marknadens funktion.

Statsrådet anser det vara bra att det ges en tillräcklig tidsfrist för målet att minska de totala kostnaderna för kombinerade transporter som riktas mot medlemsstaterna.

Statsrådet anser att det är viktigt att förslaget inte avsevärt ökar den administrativa bördan för företag och myndigheter. Att förenkla och harmonisera de administrativa förfarandena i anslutning till godstransporter anses vara fördelaktigt i synnerhet med tanke på näringslivet.

Statsrådet konstaterar att kommissionen i förslaget ges befogenheter att anta delegerade akter och genomförandeakter. Även om de i huvudsak är tekniska till sin natur ska man under behandlingen av förslaget sträva efter att säkerställa att de nationella förhållandena beaktas tillräckligt.

Statsrådet anser att det är viktigt att lagstiftningsinitiativen i anslutning till EU:s paket om grönare godstransporter granskas i förhållande till varandra och att deras helhetskonsekvenser bedöms.