



Bruxelles, den 15.12.2017
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

2017-talen om Unionens tilstand har et klart budskab: EU bør blive verdensførende inden for dekarbonisering og omsætte tiltag til jobs, vækst og innovation¹. Med Parisaftalen om klimaændringer i kraft vil der være behov for at fremskynde overgangen til en moderne lavemissionsøkonomi. Det Europæiske Råd² bekræftede i juni 2017 EU's og medlemsstaternes tilsagn om at gennemføre Parisaftalen hurtigt og fuldt ud og at fortsætte med at føre an i bekæmpelsen af klimaforandringer samt anerkendte Parisaftalen som et "vigtigt element i forbindelse med moderniseringen af den europæiske industri og økonomi".

På grund af transportsektorens store bidrag til drivhusgasemissioner og luftforurening er det en central del af EU's transportpolitik at gøre transport mere bæredygtig. Overgangen til en energieffektiv og dekarboniseret transportsektor blev udpeget som værende af afgørende betydning i strategien for energiunionen fra 2015³. Denne overgang understøttes af konkrete foranstaltninger, der er beskrevet i strategien for lavemissionsmobilitet⁴, som blev vedtaget i juli 2016, og som tager sigte på i) at optimere transportsystemets effektivitet gennem digitalisering og en større fremme af multimodalitet og ii) at fremme brugen af alternativ energi med lave emissioner til transport ved at etablere infrastruktur til alternative brændstoffer med henblik på et skifte hen imod nulemissionskøretøjer. Disse foranstaltninger er nu ved at blive gennemført. I maj 2017 blev der i meddelelsen "Et mobilt Europa" præsenteret en dagsorden for en socialt retfærdig overgang til ren, konkurrencedygtig og sammenhængende mobilitet for alle⁵, som var ledsaget af en første pakke af forslag. Yderligere foranstaltninger, herunder en revision af direktivet om renere køretøjer eller ændringen af direktivet om kombineret transport, foreslås nu som led i denne anden pakke om "Et mobilt Europa".

Direktiv 92/106/EØF⁶ (direktivet om kombineret transport) er den eneste retsakt på EU-plan, som direkte giver incitament til en trafikoverflytning fra vejtransport til lavemissionstransportformer såsom indre vandveje, søtransport og jernbanetransport. Det har til formål at øge den grænseoverskridende intermodale (og mere specifikt "kombinerede") transport i forhold til vejgodstransport.

Lovgivningsmæssige forslag omfatter i) at beskytte retten til at udbyde grænseoverskridende tjenester, dvs. at beskytte kombineret transport mod nationale restriktioner (tilladelsesordninger, regulerede takster og kvoter), ii) at afklare, at begrænsninger vedrørende vejcabotage (forordning (EF) nr. 1072/2009) ikke gælder for vejstrækninger, der udgør del af en international kombineret transport, og iii) at tillade - ved at tilføje en krydshenvisning til vægt- og dimensionsdirektivet (direktiv 53/96/EF) - tungere laster for køretøjer, der anvendes på vejstrækninger, der benyttes til intermodal transport, for at kompensere for nettovægten af lasteenhederne og brugen af 45-fods containere.

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

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).

De økonomiske støtteforanstaltninger omfatter tildeling af visse skattemæssige incitamenter for så vidt angår nogle vejkøretøjsafgifter, når disse er benyttet til kombineret transport, og ved at udvide definitionen af transport for egen regning. Det er hensigten, at de delvis skal korrigere ubalancen mellem kombineret transport og transport udelukkende ad vej, der skyldes eksistensen af negative eksternaliteter, som ikke afspejles fuldt ud i prisen på vejtransport.

Siden direktivets vedtagelse i 1992 har nogle af forholdene dog ændret sig betydeligt, f.eks. brugen af papirtransportdokumenter og stempler som bevis for støtteberettigelse inden for kombineret transport, og godstransportmarkedet er ændret væsentligt. Selv om direktivet stadig er relevant for at nå EU's mål for transportpolitikken, nemlig at mindske de negative eksternaliteter, kunne dets effektivitet og virksomhed forbedres yderligere, hvis det revideres grundigt.

Målet med initiativet er at øge den kombinerede transports konkurrenceevne yderligere sammenlignet med vejgodstransport over lange afstande og således styrke en trafikoverflytning fra vejgodstransport til andre transportformer. Det burde mindske vejgodstransportens andel af transporteksternaliteterne. Det vil blive gjort ved at:

- afklare og udvide definitionen af kombineret transport
- forbedre overvågningen af støtteberettigelse og håndhævelse
- øge incitamenters effektivitet og
- forbedre direktivets betingelser for rapportering og overvågning.

Initiativet bidrager til programmet for målrettet regulering (REFIT), idet det søger at ajourføre og forenkle direktivet.

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

Initiativet sigter mod at støtte multimodalitet og styrke trafikoverflytningen fra vejgodstransport ved at afhjælpe manglerne i den eksisterende lovgivning (direktiv 92/106/EØF) og navnlig ved at udvide dens anvendelsesområde ved at benytte en bredere vifte af mulige støtteforanstaltninger. Det omfatter bl.a. investeringsstøtte til omladningsinfrastruktur, som kunne give ekstra incitamenter og mindske forskelle i konkurrenceevnen mellem intermodal transport og vejgodstransport.

Initiativet supplerer andre foranstaltninger, der tager sigte på at opbygge et fælles europæisk transportområde og samtidig bidrage til skiftet hen imod mere bæredygtige transportformer. Disse foranstaltninger omfatter bl.a. forordning (EU) nr. 913/2010 om oprettelse af internationale godstogskorridorer, direktiv 2012/34/EU om det fælles europæiske jernbaneområde, direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) og forordning (EU) nr. 1315/2013 (TEN-T), som fastsætter EU's retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

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

Initiativet er en del af Kommissionens indsats for at skabe en modstandsdygtig energiunion⁷ med en fremadskuende politik for klimaforandringer" og forslag vedrørende

⁷ COM(2015) 80 final.

lavemissionsmobilitet. Meddelelsen "Et mobilt Europa"⁸ beskrev strategien for "en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle". Den blev ledsaget af en række forslag såsom revisionen af direktivet om "eurovignetten" (direktiv 1999/62/EF), en omarbejdning af direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer, revisionen af forordningerne om markedsadgang og arbejdsvilkår for godstransportsektoren samt yderligere tiltag for at skabe grundlaget for mobilitet med delebiler og netforbundne og selvkørende biler.

Med sigte på yderligere at fremme overgangen til lavemissionsmobilitet suppleres disse foranstaltninger nu med andre forslag såsom revisionen af direktivet om renere køretøjer (direktiv 2009/33/EF), revisionen af forordning (EF) nr. 1073/2009 om adgang til det internationale marked for buskørsel, et forslag om nye CO₂-standarder for personbiler og varevogne efter 2020, et initiativ til fremme af etablering af infrastruktur til alternative brændstoffer og dette forslag om ændring af direktivet om kombineret transport.

Ud over at bidrage til at optimere transporteffektiviteten ved at yde direkte støtte til multimodalitet vil forslaget også hjælpe med at etablere en moderne og effektiv transportinfrastruktur, som der er behov for at investere ekstra i, som det blev understreget i investeringsplanen for Europa⁹. Med den foreslåede udvidelse af støtteforanstaltninger, herunder navnlig støtte til infrastrukturinvesteringer i omladningsterminaler, understøtter initiativet investeringer i de nødvendige omladningsanlæg langs TEN-T-nettet.

Den foreslåede ændring er i overensstemmelse med de nuværende og nye foreslåede regler om cabotagekørsel og udstationering af vejtransportarbejdstagere. I den nuværende tekst i artikel 4 i direktivet om kombineret transport, den såkaldte "cabotageundtagelse", er det fastsat, at enhver transportvirksomhed, der er etableret i EU og opfylder betingelserne for adgang til markedet for godstransport mellem medlemsstaterne, har ret til i forbindelse med en kombineret transport mellem medlemsstaterne at udføre transporten på vejstrækninger, der udgør en integrerende del af den kombinerede transport, uanset om disse vejstrækninger passerer en grænse.

Under den nuværende definition skal kombineret transport anses for udelukkende at være internationale operationer. Det er blevet bekræftet i flere af Domstolens domme¹⁰ og understreget i betragtning 16 i forordning (EF) nr. 1072/2009¹¹. For at tilskynde til sådanne operationer skal international kombineret transport sammenlignes med international vejtransport og have de samme regler. De fleste interessenter og aktører er enige om, at dette

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

¹⁰ F.eks. i sag C-2/84, Kommissionen mod Italien, bekræftede Domstolen, at vejstrækningen i en kombineret transport er en integrerende del af den enkelte internationale kombinerede transport fra afgangsstedet til ankomststedet, og at den derfor ikke betragtes som en national transport. "...Den enkelte transport betragtes således som én transport fra afgangsstedet til ankomststedet [...]. Den omstændighed, at transporten i bestemmelsesmedlemsstaten udelukkende foregår ad landevej, kan således ikke i sig selv eliminere fordelene ved kombineret godstransport jernbane/landevej."

¹¹ "Denne forordning berører ikke bestemmelserne vedrørende indgående og udgående godstransport ad vej som en del af kombineret transport som fastsat i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne og ikke i denne forordning. Strækninger, der tilbagelægges ad landevej i værtsmedlemsstaten, og som ikke indgår i kombineret transport i medfør af direktiv 92/106/EØF, henhører under definitionen af cabotagekørsel og er derfor omfattet af bestemmelserne i denne forordning."

er en grundlæggende forudsætning for, at international intermodal transport kan konkurrere på lige fod med international vejtransport, og at dette bør bibeholdes.

Der er nogle interessenter, der hævder, at direktivet om kombineret transport åbner døren for omgåelse af reglerne om cabotagekørsel, fordi det kan være vanskeligt at bevise "international kombineret transport"-aspektet af operationen. For at afhjælpe dette indføres der med de nye foranstaltninger i den foreslåede ændring af direktivet om kombineret transport, i den foreslåede ændring af cabotagereglerne i forordning (EF) nr. 1072/2009 og i de foreslåede specifikke regler for så vidt angår visse aspekter af direktiv 96/71/EF angående udstationering af førere inden for vejtransportsektoren og visse aspekter af direktiv 2014/67 enklere definitioner og fuld udnyttelse af mulighederne som følge af den nye "digitale mobilitetsrevolution" for at gøre operationerne mere effektive ved at udnytte digitaliseringens fordele. Hvis transportvirksomhederne får mulighed for at benytte sig af elektroniske midler til at give myndighederne den krævede dokumentation, vil det mindske den administrative byrde og omkostningerne til håndhævselsesprocedurer. Det vil også gøre det meget lettere for de nationale myndigheder klart at skelne mellem vejstrækninger, der er en del af en international kombineret transport, og cabotagekørsel og dermed forebygge eventuelt misbrug.

Den foreslåede udvidelse af anvendelsesområdet for kombineret transport til nationale transportoperationer vil støtte yderligere udvikling af kombineret transport i EU. En sådan udvidelse vil ikke påvirke omfanget af cabotagekørsel, idet "cabotageundtagelsen" ikke gælder for sådanne nationale kombinerede transportoperationer. I dette tilfælde vil vejstrækningen af den kombinerede transport være underlagt reglerne for cabotagekørsel, jf. forordning (EF) nr. 1072/2009 som ændret, og de nye foreslåede nye regler for "udstationering af arbejdstagere" ville også finde anvendelse. Det burde sikre, at eventuel cabotagekørsel i indenlandsk kombineret transport ikke fører til illoyal konkurrence på EU-markedet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for direktiv 92/106/EØF er EF-traktatens artikel 75 og artikel 84, stk. 2.

Retsgrundlaget for de foreslåede ændringer er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) (tidligere artikel 71 TEF). Denne artikel danner grundlag for vedtagelsen af EU-lovgivning, og fastsætter navnlig: a) fælles regler for international transport til eller fra en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder, b) de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, [...] d) eventuelle andre hensigtsmæssige bestemmelser.

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

Målet med at ændre direktivet om kombineret transport er yderligere at fremme overgangen fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer og dermed yderligere at mindske de negative eksternaliteter af EU's transportsystem. Målet indebærer også en udvidelse af rammerne af foranstaltninger med henblik på at fremme kombineret transport og en forenkling og tydeliggørelse af direktivets bestemmelser. Dette mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes på medlemsstatsniveau, idet størstedelen af kombineret godstransport er

grænseoverskridende og er afhængig af intermodal infrastruktur på tværs af medlemsstaterne. Der er behov for en samordnet tilgang til investeringer i infrastruktur til intermodal omladning.

I betragtning af, at næsten 20 % af den europæiske intermodale transport er national (i en enkelt medlemsstat) og i øjeblikket ikke er omfattet af direktivet, vil en udvidelse af anvendelsesområdet til kombinerede nationale transportoperationer øge omfanget af støtteforanstaltninger, der er nødvendige for at fremme en trafikoverflytning. Det vil samtidig mindske de samlede eksternaliteter, herunder navnlig drivhusgasemissioner og for stor trafiktæthed, som har en virkning lagt ud over de nationale grænser. For stor trafiktæthed regionalt eller nationalt påvirker alle trafikanter direkte. Drivhusgasemissioner og luftforurening har også en europæisk dimension.

Herudover vil fælles mål for de støtteforanstaltninger, der skal iværksættes af medlemsstaterne, forhindre at der træffes særlige foranstaltninger på nationalt niveau til støtte for kombineret transport med overlappende eller forskellige resultater. Når det gælder investeringsstøtteforanstaltningerne på terminalmarkedet, er det særlig vigtigt at have et fælles mål for terminaldækning, så overkapacitet undgås.

- **Proportionalitetsprincippet**

De foreslåede foranstaltninger bidrager til at nå de mål, der er fastsat i det oprindelige direktiv.

En udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte nationale transportoperationer er nødvendig for at øge direktivets virkning. Definitionen af kombineret transport og betingelserne for støtteberettigelse må afklares for at sikre, at direktivet anvendes mere effektivt, herunder navnlig hvad angår fordelene ved de lovgivningsmæssige og økonomiske støtteforanstaltninger.

Støtteforanstaltningerne pålægger ikke obligatoriske niveauer for økonomisk støtte, idet omfanget og metoderne herfor overlades til det enkelte land. Omkostningerne for medlemsstaterne, erhvervslivet og borgerne er begrænsede i forhold til de potentielle fordele. Navnlig investeringsstøtten til terminaler må forventes at fortsætte med at give fordele ud over den undersøgte periode.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør ændringsretsakten have samme form.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

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

Kommissionen offentliggjorde sin evaluering af direktiv 92/106/EF i 2016¹². En ekstern undersøgelse med titlen "Analysis of the EU Combined Transport" blev også offentliggjort i januar 2015¹³.

¹² REFIT ex post-evaluering af direktivet om kombineret transport, direktiv 92/106/EØF endelig rapport, SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

Evalueringen konkluderede, at direktivet fortsat er et relevant instrument til at støtte kombineret transport. Det blev fastslået, at uden en EU-indsats ville grænseoverskridende tjenester inden for kombineret transport stå over for hindringer som følge af forskellige retssystemer, som ville gøre sådanne tjenester mindre attraktive og muligvis ikkegennemførlige. Evalueringen understregede, at kombineret transport hjælper med at mindske negative eksternaliteter gennem en trafikoverflytning. Evalueringen viste dog også, at der er en væsentlig mulighed for at forbedre direktivets effektivitet yderligere på grund af den omstændighed, at nogle af bestemmelserne er forældede, formuleringerne er sommetider gammeldags og tvetydige, og direktivets anvendelsesområde er begrænset. Disse mangler gælder navnlig for definitionen af kombineret transport, begrænsningerne af de skattemæssige incitamentter og de forældede bestemmelser vedrørende transportdokumenter.

- **Høringer af interesserede parter**

Høringen af interesserede parter er gennemført i overensstemmelse med minimumsstandarderne for høring af interesserede parter, der er fastsat i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 704 endelig).

Høringerne blev gennemført for at indsamle feedback om de foreslåede politiske foranstaltninger og de forventede virkninger af sådanne foranstaltninger. Interessenterne blev hørt om spørgsmål, som ikke var blevet behandlet i tidligere offentlige høringer (REFIT). Høringerne gav et overblik over, hvordan forskellige interessentgrupper opfatter de foreslåede politiske foranstaltninger og muligheder, og hvordan de forventes at påvirke dem samt hvad de berørte parter foretrakne løsning er.

Høringen omfattede følgende:

- (1) Der blev gennemført en offentlig høring i form af en åben internetbaseret offentlig høring, som varede i 12 uger. Høringen blev afholdt fra den 23. januar 2017 til den 23. april 2017 under anvendelse af EUSurvey og GD MOVE's høringsside. Kommissionen modtog 79 fuldstændige spørgeskemaer og seks positionspapirer fra 17 medlemsstater og Schweiz, herunder navnlig fra transport- og logistiksektorens side: 43% fra erhvervssammenslutninger (herunder 13 europæiske eller internationale organisationer), 36% fra private virksomheder, 11% fra myndigheder, 8% fra NGO og 2% fra akademiske kredse.
- (2) Der blev afholdt en målrettet interessenthøring fra den 10. til den 31. marts 2017 ved hjælp af en ekstern konsulent. Den var først og fremmest fokuseret på definitionen og de økonomiske incitamentter og var tilpasset forskellige interessentgrupper (industri, medlemsstater, arbejdsmarkedets parter og andre interessegrupper) Kommissionen modtog 122 fuldstændige spørgeskemaer fra 12 medlemsstater og Schweiz: 44% fra transportvirksomheder eller disses brancheforeninger, 17% fra brugere af transporttjenester eller disses brancheforeninger, 25% fra nationale myndigheder og 14% fra andre transportorganisationer.
- (3) Et interessentmøde blev afholdt den 30. marts 2017, som gav interessentgrupper, der deltog i den målrettede høring, mulighed for at udveksle synspunkter. De 35 deltagende interessenter repræsenterede alle transportformer samt søhavne og havne ved indre vandveje, terminaler, godsvognsejere og sektoren for kombineret transport.
- (4) Der blev afholdt et yderligere møde den 10. april 2017, hvor 14 medlemsstater var repræsenteret.

Sammenfatning af de indkomne bidrag og udnyttelse heraf

Både transport- og logistiksektoren (repræsenteret ved transportbrugere, transportvirksomheder og deres respektive organisationer) og myndighederne har tilkendegivet, at der er behov for en hurtig ændring af direktivet om kombineret transport. Den nuværende lovgivning anses for forældet, den lovgivningsmæssige og økonomiske støtte til kombineret transport anses for utilstrækkelig, og betingelserne for støtteberettigede operationer anses for uegnede til moderne forsyningskædeløsninger og konkurrencesituationen inden for kombineret transport.

Hvad angår definitionen af kombineret transport, anbefalede flertallet af interessenterne en udvidelse af direktivets anvendelsesområde til også at omfatte indenlandsk transport og operationer til og fra tredjelande, idet der forventes en betydelig positiv indvirkning på den samlede mængde kombineret transport og miljøet. Den mulige ændring af længdebegrænsningen for vejstrækninger, der indgår i kombineret transport, gav anledning til de fleste bemærkninger, ofte med modsatrettede synspunkter: mange interessenter og nationale myndigheder ønsker at beholde de nuværende begrænsninger og eventuelt at indføre en vis fleksibilitet, medens den private sektor støtter ophævelsen af begrænsninger på længden af vejstrækningen.

Til trods for disse forskelle blev der identificeret et muligt kompromis, som kunne indebære, at den nuværende definition og afstanden på 150 km bibeholdes, samtidig med at der skabes en vis fleksibilitet med hensyn til den nærmeste egnede terminal, hvis den var bedre defineret. For så vidt angår ikkevejdelen, udtrykte interessenterne ingen stærke meninger om en ændring af den nuværende længde på 100 km; denne tærskel anses for uvæsentlig for jernbane/vejtransport, men som kontraproduktiv, når det gælder transport ad indre vandveje.

Interessenterne gav udtryk for det synspunkt, at den støtte, der ydes i henhold til det nuværende direktiv, generelt er utilstrækkelig til at fremme kombineret transport i Unionen. Der var dog to af de lovgivningsmæssige støtteforanstaltninger, som blev anses for at være særligt effektive:

- fritagelsen for "cabotagekørselsbegrænsninger" på vejstrækningen og
- 44 ton-fritagelsen fra 40 ton-begrænsningen for kombineret transport i overensstemmelse med direktivet om vægt og dimensioner.

Hvad angår økonomiske støtteforanstaltninger, var der generel støtte til at udvide den økonomiske støtte til alle dele af kombineret transport i enhver transportformkombination. De foranstaltninger, der ansås for at levere den største positive virkning på mængden af kombineret transport, var: i) støtte til direkte investering i terminaler til brug i kombineret transport, eventuelt ledsaget af tilskud pr. omladet enhed, ii) incitamentter til IT-investeringer relateret til kombineret transport eller brug af innovative løsninger såsom mere miljøvenlige lastbiler, og iii) nedbringelse af adgangsafgifterne for jernbanespecifik kombineret transport. Medlemsstaterne gav udtryk for forbehold med hensyn til obligatoriske støtteforanstaltninger.

De fleste interessenter gik ind for tydeligere betingelser for støtteberettigelse for kombineret transport. De gik også ind for at indførelsen af et system baseret på elektroniske dokumenter, som kan erstatte det forældede system med papirdokumenter og stempel. Dette blev støttet af medlemsstaterne.

Interessenterne udtrykte generelt stor interesse i regelmæssigt at blive underrettet om status for kombineret transport. De opfordrede til regelmæssig indsamling og offentliggørelse af data om kombineret transport. De støttede også udarbejdelse og offentliggørelse af mere detaljerede rapporter. Herudover foreslog de, at det ændrede direktiv bør revideres med jævne mellemrum, f.eks. hvert 5. år, for at holde det ajourført.

- **Dataindsamling og ekspertbistand**

Problemformuleringen byggede hovedsagelig på REFIT-evalueringen¹⁴ og den eksterne undersøgelse¹⁵.

Der blev anvendt eksterne kontrahenter til at skabe grundlaget for konsekvensanalysen:

- en undersøgelse af indsamling af omkostningsrelaterede data¹⁶, som blev færdiggjort i marts 2017,
- en undersøgelse om ajourføring af oversigten over markedet for kombineret transport¹⁷, som blev færdiggjort i marts 2017, og
- en undersøgelse, som sammenfatter høringerne, til støtte for konsekvensanalysen¹⁸, som blev færdiggjort i juli 2017.

- **Konsekvensanalyse**

Initiativet understøttes af en konsekvensanalyse, som har modtaget en positiv udtalelse med forbehold fra **Udvalget for Forskriftskontrol**. Udvalget har fremsat henstillinger, som kræver tilpasninger og præciseringer vedrørende:

- beskrivelsen af konteksten, og hvordan initiativet er i tråd med resten af EU-retten og andre supplerende tiltag til at fremme trafikoverflytning:
- udpegelse og kvalificering af infrastrukturflaskehalse (herunder især omladningsterminaler) med henblik på udviklingen af kombineret transport
- begrundelsen - ud fra nærhedsprincippet - for at medtage indenlandsk kombineret transport i direktivets anvendelsesområde, og
- den forventede virkning, herunder de tilgrundliggende antagelser.

Bemærkningerne er taget i betragtning i den reviderede konsekvensanalyse, som anført i bilag I til konsekvensanalysen. Følgende ting blev ændret for at tage højde for de nævnte problemstillinger:

- Forklaringer på komplementariteten af revisionen af direktivet om kombineret transport med andre eksisterende initiativer (til fremme af multimodalitet og støtte til trafikoverflytning) blev hovedsageligt indføjet i afsnittet om den politiske kontekst.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ CT Study - Analysis of the EU Combined Transport, 2014, <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data – Final Report.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC).

- Der er tilføjet yderligere forklaringer på infrastrukturflaskehalsene, og hvordan de påvirker de overordnede problemer, som dette initiativ søger at løse. Der er tilføjet specifikke henvisninger, navnlig hvad angår de nuværende begrænsninger og behov for så vidt angår jernbaneinfrastruktur, med sigte på at bidrage til at kvantificere sådanne flaskehalse og de forventede investeringsbehov.
- Der er blevet tilføjet yderligere forklaringer om nærhedsprincippet, herunder navnlig for så vidt angår medtagelsen af indenlandsk kombineret transport i definitionen, men også om vedtagelsen af infrastrukturinvesteringsforanstaltningerne.
- Der er i de relevante afsnit tilføjet en mere detaljeret beskrivelse af de tilgrundliggende antagelser om virkningen og en beskrivelse af den interne model, der blev anvendt til at udlede denne indvirkning, herunder navnlig i bilaget om analytiske modeller.

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

- definitionen af "kombineret transport", dvs. geografisk dækning, vejstrækninger, ikkevejstrækninger, lasteenhed
- kontrol af støtteberettigelse, dvs. krævede data (med henblik på kontrol), datapræsentation, kontrolsted
- økonomiske støtteforanstaltninger, dvs. investeringsstøtte og operationel støtte (f.eks. afgiftslettelse for køretøjer) og
- administrative foranstaltninger, dvs. revision af støtteforanstaltninger, dataindsamling, samarbejde mellem medlemsstaterne, transparens.

De politiske løsningsmodeller var baseret på stigende niveauer af præcisering, ambitioner og "kumulative" forventede virkninger.

Den første løsningsmodel (PO1) består af en mindre ændring af direktivet, som er fokuseret på forenkling: definitionen af kombineret transport er forenklet ved at fastsætte en enkelt længde af vejstrækninger for alle transportformer. Enkle elektroniske dokumenter (f.eks. PDF) accepteres som bevis for støtteberettigelse, og det skattemæssige incitament til vognmænd for vejstrækningen af en kombineret transport udvides til alle typer af kombineret transport (ikke kun jernbane/vej).

Løsningsmulighed 2 (PO2) sigter mod forenkling af kriterierne for støtteberettigelse (definition), en bedre definition af håndhævelsesbetingelserne og en bredere vifte af økonomiske støtteforanstaltninger. Løsningsmodellen er opdelt i to undermodeller, alt efter ambitionsniveau:

- I undermodel PO2A udvides anvendelsesområdet til at omfatte indenlandsk kombineret transport. Der er en fælles definition af vejstrækningen, uanset den ikke-vejgående transportform (150 km eller 20%, hvis dette er længere). Det er kun intermodale lasteenheder med ISO/ILU-identifikation, der anses for at være acceptable. Der fastsættes nye datakrav med henblik på at dokumentere opfyldelse af støtteberettigelsesbetingelserne, samtidig med accept af elektroniske data i et reviderbart dataformat. Der tilbydes også et andet sæt muligheder for økonomisk støtte.
- I undermodel PO2B indgår der foruden foranstaltningerne beskrevet under PO2A også definitionen af kombineret transport, som for vejstrækningen omfatter en vis

fleksibilitet, hvor medlemsstaterne har mulighed for at anvende den "nærmeste egnede terminal" som begrænsning. Lasteenheder i alle størrelser accepteres. Blandt alle de økonomiske støtteforanstaltninger bliver investeringer i terminaler obligatorisk.

Endelig består løsningsmodel 3 (PO3) af en udvidelse af de foranstaltninger, der er fastsat i direktivet for al kombineret transport, uanset afstandsbegrænsninger og typer af lasteenheder. Under denne løsningsmodel er der ingen datakrav med hensyn til bevis for støtteberettigelse. Modellen fastsætter også, at alle mulige støtteforanstaltninger er obligatoriske.

I konsekvensanalysen identificeres PO2B som den foretrukne løsningsmodel.

Selv om PO3 ville medføre de største absolutte økonomiske fordele, er denne models omkostninger for medlemsstaterne og dermed det samlede investeringsafkast, mindre attraktiv end de andre løsningsmodeller, som har et højere investeringsafkastforhold. PO3 er også mindre miljøvenlig end PO2A og PO2B. PO1 og PO2A giver ikke den trafikoverflytning, der er sat som mål for 2030 i hvidbogen fra 2011. Eftersom PO2B sikrer, at trafikoverflytningsmålet for 2030 nås og giver et større investeringsafkast og er mere miljøvenlig end PO3, er PO2B den foretrukne løsning.

SMV - navnlig dem, der udfører transporten ad vej i kombineret transport, og små transportører ad indre vandveje - har fordel af støtten fra direktivet om kombineret transport, som hjælper dem med at konkurrere med billigere vejtransport over lange afstande, og vil have fordel af PO2b takket være en stigning i mængden af kombineret transport. Det bør dog bemærkes, at indførelse af elektronisk strukturerede data til kontrolformål kan medføre nogle indledende investeringsomkostninger, selv om dette vil blive opvejet af besparelser som følge af brugen af elektroniske data i den samlede forsyningskæde.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Forslagets REFIT-dimension følger af forenklingen og ajourføringen af definitionen af kombineret transport samt præciseringen af betingelserne for og midlerne til håndhævelse (bevis for transportens støtteberettigelse som en kombineret transport).

Definitionen af kombineret transport består af:

- Præcisering og forenkling af definitionen af vejstrækningen, idet der vælges en præcis definition (150 km eller 20 % af den samlede afstand), som gælder i kombination med enhver transportform.
- Fjernelse af enhver form for afstandsbegrænsning for den ikke-vejgående del af transporten.
- Yderligere præcisering af, at det kun er standardiserede lasteenheder, der tages i betragtning. Det vil gøre det lettere at spore og tælle lasteenhederne, når mængden af kombineret transport, for hvilken der er anmodet om støtte, beregnes.

Hvad angår betingelserne for støtteberettigelse, vil det ved klart at angive den krævede dokumentation og ved at tillade anvendelsen af elektroniske dokumenter blive meget lettere for både de myndigheder, der udfører vejkontrol, og dem, der håndterer støtteforanstaltningerne, at kontrollere kombineret transport-aspektet.

Endelig vil forenklinger også omfatte visse forældede henvisninger såsom den specifikke liberale ordning for "transport for egen regning". Som forklaret i REFIT-rapporten er dette

ikke længere relevant eller effektivt grundet det samlede fald i transport for egen regning inden for vejgodstransporten.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

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

Konsekvensanalysen omfatter et sæt på otte indikatorer, der bør anvendes til at overvåge effektiviteten og virksomheden af de foranstaltninger, der træffes for at nå de vigtigste politiske mål:

- andelen af intermodal og kombineret transport
- trafikoverflytning fra vejtransport
- den resulterende besparelse af eksterne omkostninger
- øgningen af mængden af intermodal transport pr. 1 EUR støtte, der gives
- øgningen i lastekapaciteten for intermodale lasteenheder
- nedbringelse af den gennemsnitlige afstand mellem omladningsterminaler (pr. transportform)
- investeringsafkast (ROI) for økonomisk støtte til intermodal transport og
- omkostningssammenligning og -udvikling for transport udelukkende ad vej og samme afstand intermodal transport.

For at vurdere virkningen af lovgivningen vil der være behov for en grundig evaluering, når alle ændringer er blevet gennemført. 27 måneder efter fristen for gennemførelse af direktivet vil Kommissionen foretage en første evaluering, som så vil blive gentaget hvert andet år. Forslaget omfatter særlige krav om rapportering fra medlemsstaterne i forbindelse med udbredelsen af kombineret transport samt udviklingen af infrastruktur og de gennemførte støtteforanstaltninger.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

På baggrund af forslagens anvendelsesområde, nemlig at det kun ændrer direktiv 92/106/EF, som alle medlemsstaterne har gennemført fuldt ud, synes det ikke berettiget eller forholdsmæssigt at kræve forklarende dokumenter.

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

Direktivets titel handlede om "kombineret godstransport mellem medlemsstaterne". Titlen tilpasses nu, så den afspejler det udvidede anvendelsesområde, ved at fjerne ordene "mellem medlemsstaterne", så udvidelsen af definitionen af "kombineret transport" med indenlandsk (i én medlemsstat) transport bliver tydelig, jf. den ændrede artikel 1.

Artikel 1

Artikel 1 fastlagde direktivets anvendelsesområde og definitionen af "kombineret transport". På grund af tvetydighederne, manglende klarhed af en sådan definition og dens begrænsede anvendelsesområde erstattes artiklen med en tilpasset og klarere definition af "kombineret transport" i direktivet. Den nye definition, som er indeholdt i den nye artikel 1, er som følger:

- Den udvider i stk. 4 anvendelsesområdet for "kombineret transport" til alle operationer i Unionen, herunder indenlandsk kombineret transport.
- Den tydeliggør og præciserer yderligere i stk. 3, at den maksimale afstand af vejstrækninger er 150 km eller 20% af den samlede afstand, uanset typen af ikke-vejpgående transport (ad jernbane, indre vandveje eller søvejen), medens det sikres, at fleksibilitet er tilladt på grund af særlige geografiske eller operationelle begrænsninger i medlemsstaterne.
- Den fjerner i stk. 2 begrænsningen på den ikke-vejpgående del for at bringe vigtig kombineret transport med transport ad indre vandveje ind under direktivets anvendelsesområde.
- Den præciserer yderligere i stk. 2 de lasteenheder, der er tilladte (dvs. ISO/CEN-standardiserede) i kombineret transport.

Artikel 3

Artikel 3 indeholdt en henvisning til et transportdokument, der kan anvendes som bevis for støtteberettigelse (henvisning til artikel 6 Rådets forordning nr. 11 af 27. juni 1960), og præciserede yderligere oplysninger, der skulle tilføjes, herunder navnlig brugen af stempler for at bekræfte eller kontrollere dele af transporten. Da disse betingelser blev anset for at være uklare, og da stempler ikke anvendes længere i mange anlæg, erstattes artiklen med en mere nøjagtig beskrivelse af betingelserne og typerne af dokumentation, der kan anvendes som bevis for støtteberettigelse af kombineret transport i forbindelse med vejkontrol udført i en medlemsstat på en vejstrækning, der er del af transporten:

- I stk. 1 fastsættes betingelsen for, at vejtransport kan anses for at være en del af en kombineret transport.
- I stk. 2 er de data anført og præciseret, der skal fremlægges som bevis.
- I stk. 3 er anført, at der ikke kræves yderligere dokumenter til at bevise, at der er tale om en kombineret transport.
- I stk. 4 fastsættes betingelserne for fremlæggelse af dokumentation, herunder i forbindelse med en vejkontrol.
- I stk. 5 beskrives det acceptable format af de data, der skal fremlægges som bevis, herunder navnlig den mulige brug af eksisterende transportdokumenter, men også muligheden for at anvende elektroniske midler med et reviderbart struktureret format.
- I stk. 6 beskyttes transportvirksomheder, hvis der er uoverensstemmelse mellem den faktiske transport og oplysningerne i dokumentationen, hvis uoverensstemmelsen skyldes ekstraordinære omstændigheder.

Artikel 5

Artikel 5 omfattede rapporteringspligt for Kommissionen (med bistand fra medlemsstaterne), men der manglede en systematisk forpligtelse til at indsamle de relevante data til støtte for en sådan forpligtelse. Det foreslås nu at ændre de nødvendige rapporteringsbetingelser og -pligter for at sikre en korrekt anvendelse af direktivet:

- I stk. 1 pålægges medlemsstaterne en forpligtelse til at aflægge rapport til Kommissionen 18 måneder efter sidste frist for gennemførelse af direktivet om oplysninger om betingelserne for kombineret transport på deres område, herunder den relevante infrastruktur og de vedtagne nationale støtteforanstaltninger. Den giver også Kommissionen mulighed for ved hjælp af delegerede retsakter at vedtage foranstaltninger, som kan hjælpe medlemsstaterne til at opfylde deres forpligtelser, ved yderligere at præcisere indholdet af de oplysninger, der skal indberettes.
- I stk. 2 fastsættes, at Kommissionen vurderer gennemførelsen af direktivet ud fra disse nationale rapporter, herunder dets effektivitet og virksomhed, og kan også overveje yderligere foranstaltninger.
- I stk. 3 fastsættes, at fremlæggelsen af oplysninger og medlemsstaternes rapportering sker regelmæssigt hvert andet år.

Artikel 6

Artikel 6 omfattede betingelserne for økonomisk støtte til kombineret transport. Der indsættes fem nye stykker for at udvide omfanget af støtteforanstaltningerne:

- I stk. 4 indføres obligatoriske støtteforanstaltninger for at fremme nye investeringer fra medlemsstaternes side i infrastruktur og anlæg til kombineret transport, og der fokuseres på de underliggende prioriteter, herunder navnlig tætheden af omladningsterminaler. Det omfatter også betingelserne for samordning mellem medlemsstaterne og Kommissionen for at undgå eventuelt overlappende investeringer i omladningsinfrastruktur, som kunne føre til overskydende terminalkapacitet, navnlig inden for TEN-T-korridorerne.
- I stk. 5 fastsættes yderligere støtteforanstaltninger, som medlemsstaterne kan vedtage for at supplere eksisterende foranstaltninger med henblik på at nedbringe omkostningerne i forbindelse med en kombineret transport og for at gøre den mere konkurrencedygtig i forhold til den tilsvarende transport udelukkende ad vej. Sådanne valgfrie foranstaltninger kan vedrøre en hvilken som helst del af den kombinerede transport (enhver strækning, køretøjet anvendt på hver strækning, lasteenheden eller omladningen).
- Stk. 6 pålægger medlemsstaterne at underrette Kommissionen om de vedtagne støtteforanstaltninger.
- I stk. 7 fastsættes en jævnlig gennemgang af de vedtagne foranstaltninger for at sikre, at de er effektive.
- I stk. 8 fastsættes det generelle mål, som støtteforanstaltninger bør opfylde.

Artikel 7 og 9

Artikel 7 og 9 indeholdt specifikke bestemmelser vedrørende transport for egen regning og tog sigte på at lette sådan transport. Artikel 7 og 9 udgår. Ifølge REFIT-evalueringen er betydningen af transport for egen regning inden for vejtransport faldet væsentligt, fra 30% i

1986 til 15% i 2012, og den skønnede fordel af bestemmelserne om transport for egen regning har været begrænset for interessenterne.

På baggrund af forenklingen i den foreslåede nye definition for kombineret transport og præciseringen af dokumentationen for kombineret transport, er det ikke længere rimeligt at foretage en sontring - i forbindelse med nærværende direktiv - mellem kombineret transport for tredjemands regning eller for egen regning. Medmindre andet er angivet, er rettigheder og forpligtelser i direktivet de samme for begge typer transport.

Artikel 9a

Denne artikel indsættes for at sikre gennemsigtighed for alle interessenter, der er involveret i kombineret transport, for så vidt angår gennemførelsen af direktivet, herunder navnlig de støtteforanstaltninger, der findes, og betingelserne for deres anvendelse.

Med dette mål for øje oprettes et netværk af kompetente myndigheder for at fremme samarbejde mellem medlemsstaterne gennem udveksling af relevante oplysninger og bedste praksis, navnlig om støtteforanstaltninger, og for at udarbejde en liste over de vigtigste kontaktsteder for interessenter. Herudover fastsættes det i stk. 4, at Kommissionen gør listen over kompetente myndigheder og relevante foranstaltninger vedtaget af medlemsstaterne offentligt tilgængelig.

Artikel 10a

Denne artikel er tilføjet for at fastlægge proceduren for Kommissionens udøvelse af sine delegerede beføjelser.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(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 Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁰,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Transports negative virkning på luftforurening, drivhusgasemissioner, ulykker, støj og for stor trafiktæthed fortsætter med at give problemer for økonomien og de europæiske borgeres sundhed og velfærd. Til trods for at vejtransporten er den vigtigste bidragyder til disse negative virkninger, anslås vejgodstransporten at ville vokse med 60 % frem til 2050.
- (2) At mindske den negative virkning fra transport er fortsat et af de vigtigste mål for Unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EØF²¹, som fastlægger foranstaltninger til fremme af udviklingen af kombineret transport, er den eneste EU-retsakt, som direkte giver incitamenter til en trafikoverflytning fra vejtransport til lavemissionstransportformer såsom transport ad indre vandveje, søtransport og jernbanetransport.
- (3) Fremskridtene er gået langsommere end forventet med at optimere multimodale logistikkæders ydeevne, herunder ved at gøre større brug af energieffektive transportformer, og ifølge de aktuelle fremskrivninger vil det hverken være muligt at nå målet om at overflytte 30% af vejgodstransporten over 300 km til andre transportformer såsom jernbane eller skibsfart frem til 2030, eller mere end 50% frem til 2050.

¹⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

²⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].

²¹ 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).

- (4) Direktiv 92/106/EØF har bidraget til udviklingen af Unionens politik for kombineret transport og har medvirket til at trafikoverflytte en betydelig mængde gods fra vejen. Direktivets virkning er blevet bremsset væsentligt af mangler i gennemførelsen af direktivet, herunder navnlig tvetydige formuleringer og forældede bestemmelser og det begrænsede omfang af støtteforanstaltningerne.
- (5) Direktiv 92/106/EØF bør forenkles og gennemførelsen forbedres ved at revidere de økonomiske incitamenter til kombineret transport med henblik på at opmuntre til overflytning af gods fra vejtransport til transportformer, som er mere miljøvenlige, sikre, mere energieffektive og skaber mindre trafikoverbelastning.
- (6) Mængden af indenlandsk intermodal transport udgør 19,3% af den samlede intermodale transport i Unionen. Denne transport kan aktuelt ikke benytte sig af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i direktiv 92/106/EØF på grund af det begrænsede anvendelsesområde for definitionen af kombineret transport. De negative virkninger af indenlandsk vejtransport, herunder navnlig drivhusgasemissionerne og for stor trafiktæthed, har dog konsekvenser ud over de nationale grænser. Det er derfor nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for direktiv 92/106/EØF til også at omfatte indenlandsk (i én medlemsstat) kombineret transport for at støtte den videre udvikling af kombineret transport i Unionen, dvs. en stigning i trafikoverflytningen fra vej til jernbane, indre vandveje og nærskibsfart.
- (7) En kombineret transport skal ses som en enkelt transport, som direkte konkurrerer med en unimodal transport fra afgangsstedet til det endelige bestemmelsessted. Lovgivningen bør sikre ækvivalens mellem henholdsvis international kombineret transport og international unimodal transport og mellem indenlandsk kombineret transport og indenlandsk unimodal transport.
- (8) Den aktuelle definition af kombineret transport omfatter forskellige afstandsgrænser for vejstrækninger, der er del af en kombineret transport, alt efter transportformen for den ikke-vejgående del, og for jernbane er der ingen fast afstands begrænsning, men der tages i stedet hensyn til den "nærmeste egnede terminal" for at tage højde for specifikke situationer. Definitionen har givet anledning til mange vanskeligheder ved gennemførelsen på grund af de forskellige fortolkninger og specifikke vanskeligheder med at fastsætte betingelserne for gennemførelsen. Det ville være nyttigt at fjerne disse uklarheder og samtidig sikre, at der bevares en vis fleksibilitet.
- (9) I den nuværende definition af kombineret transport sikrer mindsteafstanden på 100 km for den ikke-vejgående del af en kombineret transport, at de fleste tilfælde af kombineret transport er omfattet. Jernbanetransport og nærskibsfart dækker lange strækninger for at kunne konkurrere med vejtransport alene. Mindsteafstanden sikrer også, at specifikke operationer såsom korte færgesoverfarter og oceangående transport, som ville finde sted under alle omstændigheder, ikke er omfattet af anvendelsesområdet. Med disse begrænsninger er der dog en række transport ad indre vandveje i og omkring havne i tætbyggede områder, der ikke tæller som kombineret transport, men som yder et stort bidrag til at fjerne trafik fra vejene i søhavne og deres umiddelbare bagland og til at mindske miljøbelastningen i tæt byggede områder. Det ville derfor være nyttigt at fjerne minimumsafstanden, samtidig med at udelukkelsen af visse operationer bibeholdes, herunder oceangående transport eller korte færgesoverfarter.
- (10) Den begrænsning af mindste størrelse på lasteenheder, som i øjeblikket indgår i definitionen af kombineret transport, kunne hindre udviklingen af innovative intermodale løsninger for bytransport. At kunne identificere lasteenheder ved hjælp af

eksisterende standarder vil derimod kunne fremskynde deres håndtering i terminaler og lette strømmen af kombineret transport, så der sikres en lettere behandling af lasteenheder og sikring af, at de er fremtidsegne.

- (11) Den forældede brug af stempler i dokumentation for, at der er tale om en kombineret transport, hindrer den effektive håndhævelse eller kontrollen af støtteberettigelse for de foranstaltninger, der er fastsat i direktiv 92/106/EØF. Det nødvendige bevis for, at der er tale om en kombineret transport, bør præciseres og ligeledes de midler, med hvilke et sådant bevis tilvejebringes. Brugen og fremsendelsen af elektroniske transportoplysninger, som ville forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og behandlingen heraf hos de relevante myndigheder, bør fremmes. Det anvendte format bør være pålideligt og autentisk. Lovgivningsrammen og initiativer til forenkling af de administrative procedurer og digitaliseringen af transportsektoren bør tage hensyn til udviklingen på EU-plan.
- (12) Omfanget af de nuværende økonomiske støtteforanstaltninger, som er fastsat i direktiv 92/106/EØF, er meget begrænset, idet de består af skattemæssige foranstaltninger (dvs. tilbagebetaling eller nedsættelse af afgifter), som kun vedrører kombineret transport med jernbane/vejtransport. Sådanne foranstaltninger bør udvides til også at omfatte kombineret transport, der involverer indre vandveje og søtransport. Andre relevante typer foranstaltninger bør også støttes såsom støtteforanstaltninger til infrastrukturinvesteringer eller forskellige økonomiske støtteforanstaltninger.
- (13) Den vigtigste infrastrukturflaskehals, som hæmmer trafikoverflytningen fra vejgodstransport til andre transportformer, er omladningsterminaler. Den nuværende fordeling af og dækning med omladningsterminaler i Unionen - i det mindste langs TEN-T-hovednettet og det samlede net - er utilstrækkelig til trods for, at de eksisterende omladningsterminaler er ved at nå deres grænser og vil skulle udvikles for at kunne håndtere den samlede godstrafikvækst. Investeringer i omladningsterminalkapacitet kan måske mindske de samlede omladningsomkostninger og derved frembringe en afledt trafikoverflytning, som det har kunnet konstateres i nogle medlemsstater. Medlemsstaterne bør derfor i samarbejde med nabomedlemsstaterne og Kommissionen sikre, at der bygges flere omladningsterminaler til kombineret transport og at mere omladningskapacitet bygges eller stilles til rådighed for transportvirksomhederne. Det ville tilskynde til anvendelsen af godstransportalternativer og øge trafikoverflytningen, således at kombineret transport bliver mere konkurrencedygtig end vejtransport alene. En øget dækning med og kapacitet af omladningsterminaler burde som et minimum etableres langs TEN-T-hovednettet og det samlede net. Der bør gennemsnitligt være mindst én egnet omladningsterminal til kombineret transport placeret ikke mere end 150 km fra et hvilket som helst afskibningssted i Unionen.
- (14) Medlemsstaterne bør gennemføre yderligere økonomiske støtteforanstaltninger ud over de nuværende, som bør målrettes mod de forskellige dele af en kombineret transport for at mindske vejgodstransporten og for at opmuntre til brugen af andre transportformer såsom jernbanetransport, indre vandveje og søtransport og derved mindske luftforurening, drivhusgasemissioner, vejulykker, støj og for stor trafiktæthed. Sådanne foranstaltninger kan omfatte nedsættelse af visse afgifter eller transportgebyrer, tilskud til intermodale lasteenheder, som faktisk er anvendt til kombineret transport, eller delvis refusion af udgifter til omladning.

- (15) Støtteforanstaltninger for kombineret transport bør gennemføres i overensstemmelse med statsstøttereglerne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).
- (16) Støtteforanstaltninger bør koordineres, efter behov, mellem medlemsstaterne og Kommissionen.
- (17) Støtteforanstaltninger bør også revideres regelmæssigt af medlemsstaterne for at sikre deres effektivitet og virksomhed.
- (18) I forbindelse med dette direktiv bør der ikke sondres mellem kombineret transport for tredjemands regning og kombineret transport for egen regning.
- (19) Med sigte på at tage højde for udviklingen inden for transport i Unionen, herunder navnlig på markedet for kombineret transport, bør medlemsstaterne indsamle relevante data og oplysninger og indberette dem til Kommissionen regelmæssigt, og Kommissionen bør forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv hvert fjerde år.
- (20) Transparens er vigtig for alle interessenter, der er involveret i kombineret transport, herunder navnlig dem, der berøres af dette direktiv. Med sigte på at understøtte en sådan transparens og fremme yderligere samarbejde bør der udpeges kompetente myndigheder i hver medlemsstat.
- (21) For at kunne tage højde for markedsudviklinger og det tekniske fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde uddelegeres til Kommissionen med henblik på at supplere dette direktiv med præciseringer af de oplysninger om kombineret transport, der bør indberettes af medlemsstaterne. Det er navnlig 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 lovgivning²². Navnlig for at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet modtage alle dokumenter samtidig med medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i de af Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (22) Målene for dette direktiv, nemlig at fremme trafikoverflytning fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, og dermed mindske de negative eksternaliteter fra Unionens transportsystem, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af den hovedsageligt grænseoverskridende karakter af kombineret godstransport og sammenbundet infrastruktur samt de problemer, som dette direktiv tænkes at løse, 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 videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (23) Direktiv 92/106/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

²² EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 92/106/EØF foretages følgende ændringer:

(1) Overskriften affattes således:

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

(2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på kombineret transport.

2. I dette direktiv forstås ved "kombineret transport": transport af varer i en transportoperation, der består af en indledende og/eller afsluttende vejstrækning og en resterende strækning, hvor der anvendes jernbane, indre vandveje eller søvejen:

a) i en påhængsvogn, sættevogn med eller uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container, som er identificeret i overensstemmelse med identifikationsordninger i medfør af de internationale standarder ISO 6346 og EN 13044, hvor lasteenheden omlades mellem de forskellige transportformer, eller

b) i et vejgående køretøj, som befordres med jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen på den ikke-vejgående strækning.

Ikke-vejgående strækninger, som foregår ad indre vandveje eller ad søvejen, for hvilke der ikke findes et tilsvarende vejtransportalternativ eller som er uundgåelige i en økonomisk bæredygtig transportoperation, tages ikke i betragtning i forbindelse med kombineret transport.

3. Hver vejstrækning omhandlet i stk. 2 må ikke overstige den længste af følgende afstande på Unionens område:

a) 150 km i lige linje

b) 20 % af strækningen i lige linje mellem indladningspunktet for den indledende strækning og lossepunktet for den afsluttende strækning, når denne er længere end den afstand, der er omhandlet i litra a)

Begrænsningen af vejstrækningens længde gælder for den samlede længde af hver vejstrækning, herunder alle mellemliggende afhentninger og leveringer. Den finder ikke anvendelse på transport af en tom lasteenhed eller på varernes afhentningssted eller fra varernes leveringssted.

Begrænsningen af vejstrækningens længde kan overskrides for kombineret vej/jernbanetransport, når det er godkendt af den eller de medlemsstater, på hvis område vejstrækningen køres med henblik på at nå den geografisk nærmeste transportterminal, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet til

læsning eller losning for så vidt angår omladningsudstyr, terminalkapacitet og passende jernbanegodstransport.

4. En kombineret transport anses for at finde sted i Unionen, hvis transporten eller den del af den, der finder sted i Unionen, opfylder kravene i stk. 2 og 3."

- (3) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

1. Medlemsstaterne sikrer, at vejtransport kun anses for at udgøre del af kombineret transport omfattet af dette direktiv, hvis transportvirksomheden kan forelægge klar dokumentation for, at vejtransporten udgør en vejstrækning i en kombineret transport, herunder transport af tomme lasteenheder før og efter transport af varer.
2. Den i stk. 1 omhandlede dokumentation skal omfatte følgende oplysninger om hver kombineret transport:
 - a) afskiberens navn, adresse, kontaktoplysninger og underskrift [.]
 - b) stedet og datoen, hvor den kombinerede transport påbegyndes i Unionen
 - c) modtagerens navn, adresse og kontaktoplysninger
 - d) stedet, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen
 - e) afstanden i lige linje mellem det sted, hvor den kombinerede transport påbegyndes, og det sted, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen
 - f) en beskrivelse, underskrevet af afskiberen, af ruten for den kombinerede transport, herunder mindst følgende detaljer for hver strækning, herunder for hver transportform, der udgør den ikke-vejpgående del af transporten i Unionen:
 - i) rækkefølgen af strækningerne (dvs. første strækning, ikke-vejpgående strækning eller afsluttende strækning)
 - ii) transportvirksomhedens navn, adresse og kontaktoplysninger
 - iii) transportform og dens rækkefølge i transportkæden
 - g) identifikation af den intermodale lasteenhed, der transporteres
 - h) for den indledende vejstrækning:
 - i) stedet, hvor der omlades til den ikke-vejpgående strækning
 - ii) længden af den indledende vejstrækning i lige linje mellem stedet for afskibning og den første omladningsterminal
 - iii) hvis den indledende vejstrækning er afsluttet, transportvirksomhedens underskrift på, at transporten ad denne vejstrækning er gennemført
 - i) for den afsluttende vejstrækning:
 - i) stedet, hvor varerne overtages fra den ikke-vejpgående strækning (jernbane, indre vandveje eller søvejen)

- ii) længden af den afsluttende vejstrækning i lige linje mellem omladningsstedet og stedet, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen
 - j) for den ikke-vejpgående strækning:
 - i) hvis den ikke-vejpgående strækning er afsluttet, transportvirksomhedens underskrift (eller transportvirksomhedernes, hvis der er to eller flere ikke-vejpgående operationer på den ikke-vejpgående strækning), som bekræfter, at transporten ad denne ikke-vejpgående strækning er gennemført
 - ii) når det er tilgængeligt, en underskrift eller et segl fra de relevante havnemyndigheder i de berørte relevante terminaler (jernbanestation eller havn) langs den ikke-vejpgående strækning, som bekræfter, at den relevante del af den ikke-vejpgående strækning er afsluttet.
- 3. Der kræves ingen yderligere dokumenter for at bevise, at transportvirksomheden udfører en kombineret transport.
- 4. Dokumentationen i stk. 1 forevises eller fremsendes på anmodning af den bemyndigede kontrollør i medlemsstaten, hvor kontrollen udføres. Ved vejkontrol skal dokumentationen forelægges inden for den periode, det tager at udføre kontrollen. Den skal forelægges på et af medlemsstatens officielle sprog eller på engelsk. Under vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan medvirke til at forelægge den nødvendige dokumentation, jf. stk. 2.
- 5. Dokumentationen kan have form af et transportdokument, der opfylder kravene i artikel 6 i Rådets forordning nr. 11, eller andre eksisterende transportdokumenter, f.eks. i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international transport af gods ad landevej (CMR) eller i henhold til de fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM).

Dokumentationen kan forelægges eller fremsendes elektronisk under anvendelse af et reviderbart struktureret format, som umiddelbart kan anvendes til edb-lagring eller -behandling, herunder som supplement til det elektroniske fragtbrev i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (eCMR) for vejstrækningen.
- 6. I forbindelse med vejkontrol kan en afvigelse i transporten i forhold til den fremlagte dokumentation, navnlig hvad angår ruteoplysningerne i stk. 2, litra g), tillades, hvis det er behørigt begrundet, i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder uden for transportvirksomhedens(-ernes) kontrol, som giver anledning til ændring af den kombinerede transport. I denne forbindelse må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, der kan forelægge yderligere begrundelse for afvigelsen mellem den forelagte dokumentation og den faktiske transport.

* Forordning nr. 11 vedrørende afskaffelse af forskelsbehandling med hensyn til transportpriser og transportvilkår, udfærdiget i henhold til artikel 79, stk. 3, i traktaten

om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab (EFT 52 af 16.8.1960, s. 1121)."

(4) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

1. Medlemsstaterne fremsender til Kommissionen første gang den [xx/xx/xxxx - 18 måneder efter direktivets gennemførelse] og derefter hvert andet år en rapport med følgende oplysninger vedrørende kombineret transport på deres område, der er omfattet af dette direktiv:

a) indenlandske og grænseoverskridende transportnetforbindelser, der anvendes til kombineret transport

b) volumen i "twenty-foot equivalent unit" (TEU) og i tonkilometer af kombineret transport efter type operation (jernbane, vej/indre vandveje osv.) og efter geografisk dækning (indenlandsk og internt i Unionen)

c) antallet og den geografiske dækning af terminaler, som betjener kombineret transport, og det årlige antal omladninger i disse terminaler

d) en oversigt over alle nationale støtteforanstaltninger, der anvendes eller påtænkes, herunder deres respektive udbredelse og deres vurderede virkning.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a med henblik på at supplere dette direktiv ved at præcisere indholdet af oplysningerne om kombineret transport omhandlet i stk. 1.

3. På grundlag af en analyse af de nationale rapporter udarbejder Kommissionen den første gang [xx/xx/xxx - 9 måneder efter medlemsstaternes frist for indsendelse] og derefter hvert andet år en rapport, som forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet om:

a) den økonomiske udvikling af kombineret transport, navnlig set i lyset af udviklingen af miljøresultaterne for de forskellige transportformer

b) virkningerne af gennemførelsen af direktivet og tilknyttede EU-retsakter på dette område

c) effektiviteten og virksomheden af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i artikel 6

d) eventuelle yderligere foranstaltninger, herunder en revision af definitionen af kombineret transport som defineret i artikel 1 og en tilpasning af listen over foranstaltninger, jf. artikel 6."

(5) I artikel 6 indsættes følgende som stk. 4, 5, 6, 7 og 8:

"4. Hvis det er nødvendigt for at nå det mål, der er omhandlet i stk. 8, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at understøtte investeringer i omladningsterminaler for så vidt angår:

a) bygning og om nødvendigt udvidelse af sådanne omladningsterminaler til kombineret transport

b) øget operationel effektivitet i de eksisterende terminaler.

Medlemsstaterne samordner med nabomedlemsstater og Kommissionen for at sikre, at når sådanne foranstaltninger gennemføres, så prioriteres det at sikre en afbalanceret og tilstrækkeligt geografisk fordeling af egnede faciliteter i Unionen og navnlig langs

TEN-T hovednettet og det samlede net, så det sikres, at intet sted i Unionen er beliggende i en afstand over 150 km fra en sådan terminal.

Medlemsstaterne sikrer, at de støttede omladningsfaciliteter er tilgængelige for alle transportvirksomheder uden forskelsbehandling.

Medlemsstaterne kan fastsætte yderligere betingelser for berettigelse til støtten.

5. Medlemsstaterne kan træffe yderligere foranstaltninger for at forbedre kombineret transports konkurrenceevne i forhold til ækvivalent alternativ vejtransport.

Sådanne foranstaltninger kan vedrøre en hvilken som helst kombineret transport som helhed eller en del heraf, f.eks. en vejstrækning eller en ikke-vejpgående strækning, herunder køretøjet anvendt på en sådan strækning, eller lasteenheden eller omladningen.

6. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel og deres specifikationer.
7. Medlemsstaterne vurderer virkningerne af sådanne støtteforanstaltninger og genovervejer deres behov mindst hvert fjerde år og tilpasser om nødvendigt foranstaltningerne.
8. Medlemsstaterne sikrer, at støtteforanstaltninger for kombineret transport tager sigte på at nedbringe vejgodstransporten og tilskynde til brugen af andre transportformer såsom jernbanetransport, indre vandveje og søtransport og derved mindsker luftforurening, drivhusgasemissioner, vejulykker, støj og for stor trafikthed.

(6) Artikel 7 og 9 udgår.

(7) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 9a

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder til at sikre gennemførelsen af dette direktiv og for at fungere som det vigtigste kontaktpunkt for så vidt angår dets gennemførelse.
Medlemsstaterne underretter de øvrige medlemsstater og Kommissionen om de i stk. 1 omhandlede kompetente myndigheder.
2. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale kompetente myndigheder samarbejder med de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater. Med dette mål for øje sikrer medlemsstaterne, at de kompetente myndigheder gensidigt udveksler de oplysninger, der er nødvendige for anvendelsen af dette direktiv. Hvad angår de udvekslede oplysninger, skal den modtagende myndighed sikre den samme grad af fortrolighed som den afgivende myndighed.
3. Medlemsstaterne offentliggør i et lettilgængeligt format og gratis alle relevante oplysninger om de foranstaltninger, der vedtages i medfør af artikel 6, samt andre relevante oplysninger med henblik på anvendelsen af dette direktiv.
4. Kommissionen offentliggør og ajourfører om nødvendigt listen over kompetente myndigheder, der er omhandlet i stk. 1, samt listen over de i artikel 6 omhandlede foranstaltninger."

(8) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 10 a

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [indsæt datoen for denne ændringsretsakts ikrafttræden].
3. Den i artikel 5, stk. 2, 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 deri. 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 af 13. april 2016 om bedre lovgivning.*
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 2, 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 meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

* EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1. "

Artikel 2

1. Medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den **XXXXXX** [12 måneder efter direktivets ikrafttrædelse]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, læses som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og formuleringen af erklæringen 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 3

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

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand