



Brussel, 30 november 2018
(OR. en)

13871/2/18
REV 2

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0290(COD)**

**TRANS 503
CODEC 1882**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
Nr. Comdoc.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (voor de EER relevante tekst) – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 10 november, als onderdeel van het mobiliteitspakket "Europa in beweging", het bovengenoemde voorstel als een van haar initiatieven met betrekking tot emissiearme mobiliteit aangenomen. Dit voorstel is een herziening van Richtlijn 92/106/EEG¹ (de richtlijn inzake gecombineerd vervoer), die het enige rechtsinstrument op EU-niveau is dat de verschuiving van wegvervoer naar emissiearmere vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, vervoer over zee en het spoor, direct stimuleert.

¹ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

II. INHOUD VAN HET VOORSTEL

2. Het voornaamste doel van het voorstel is de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer ten opzichte van het wegvervoer over lange afstand verder te versterken en derhalve bij te dragen tot een grotere verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen.
3. Het voorstel moet dit doel bereiken door:
 - uitbreiding van het toepassingsgebied van de huidige Richtlijn 92/106/EEG tot binnenlands intermodaal vervoer;
 - vereenvoudiging van de definitie van gecombineerd vervoer, en meer flexibiliteit wat betreft de lengte van het wegtraject;
 - nadere omschrijving van de voorschriften inzake bewijsmateriaal dat is vereist om te worden beschouwd als gecombineerd vervoer;
 - uitbreiding van de economische steunmaatregelen, vooral investeringen in overslagterminals, met name die van het bestaande TEN-V-kernnetwerk en het uitgebreide netwerk. De lidstaten moeten aanvullende economische steunmaatregelen (zoals belastingvrijstellingen) doorvoeren en deze onderling en met de Commissie coördineren.
4. Aangezien het de bedoeling is de richtlijn te actualiseren en te vereenvoudigen, levert het initiatief een bijdrage tot het programma voor gezonde regelgeving (Refit).

III. WERKZAAMHEDEN IN HET EUROPEES PARLEMENT

5. In 2017 vroeg het Europees Parlement de Commissie om duidelijke, moderne en begrijpelijke regels voor gecombineerd vervoer die door de autoriteiten kunnen worden uitgevoerd. Het Parlement verzocht de Commissie met name de richtlijn inzake gecombineerd vervoer te herzien teneinde het multimodaal vervoer uit te breiden, oneerlijke praktijken te elimineren en de naleving van de sociale wetgeving inzake gecombineerd vervoer te waarborgen.

6. Het wetgevingsvoorstel is toegewezen aan de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement (TRAN), die Daniela Aiuto (EFDD, Italië) als rapporteur heeft aangewezen. De rapporteur heeft op 25 april 2018 haar ontwerpverslag aan die Commissie voorgelegd. In het verslag worden wijzigingen voorgesteld die het voorstel van de Commissie grotendeels steunen en de resultaten van de voorgaande Refit-evaluatie bevestigen, en wordt zelfs voorgesteld het Commissievoorstel op een aantal gebieden te versterken (zoals de rapportageverplichtingen van de lidstaten, de fiscale stimuleringsmaatregelen die de lidstaten voor gecombineerd vervoer moeten aanbieden en de investeringen ter ondersteuning van de ontwikkeling van overslagterminals of de uitbreiding van de bestaande). De stemming over het voorstel vond plaats op 10 juli 2018.
7. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 19 april 2018 een advies over het voorstel uitgebracht.

IV. WERKZAAMHEDEN IN DE RAADSINSTANTIES

8. De Raad presenteerde het voorstel op 27 november 2017 in de Groep vervoer - intermodale vraagstukken en netwerken (hierna: "de Groep"), waarna van gedachten werd gewisseld. De effectbeoordeling van het voorstel werd op 12 en 25 januari 2018 in detail besproken.
9. Het dossier werd tijdens het Bulgaarse voorzitterschap uitvoerig besproken. Over het algemeen waren de delegaties ingenomen met de beoogde herziening van de richtlijn, die in de loop der jaren minder relevant was geworden. Zij waren het erover eens dat de verschuiving naar andere vervoerswijzen (modal shift) dan wegvervoer moet worden versneld teneinde verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Een aantal delegaties had evenwel twijfels bij de nadrukkelijke focus op het wegtraject in het voorstel. Wat steunmaatregelen in het algemeen betreft, hadden de delegaties meer expliciete leidraden uit de effectbeoordeling verwacht over hoe de hierboven beschreven steunmaatregelen verder kunnen worden ontwikkeld. Wat de steun voor investeringen betreft, betwistte een groot aantal delegaties het voorgestelde doel van een geografische spreiding van overslagterminals, met het argument dat op grond van de marktbehoeften moet worden besloten tot de plaatsing van en investeringen in terminals.

10. Voorts wees opnieuw een groot aantal delegaties op het verband tussen dit voorstel en bepaalde voorstellen uit het eerste mobiliteitspakket en merkten zij op dat aan dit verband meer aandacht had moeten worden besteed. In dit verband wezen zij op een mogelijke toename van cabotageactiviteiten omdat cabotagebeperkingen op grond van Verordening (EG) nr. 1072/2009 - de zogenaamde *markttoegangsverordening* - niet van toepassing zouden zijn op het wegtraject van gecombineerd vervoer. Zij benadrukten tevens dat het verband tussen het voorstel inzake gecombineerd vervoer en de in de Richtlijnen 96/71/EG en 2014/67/EU neergelegde specifieke regels betreffende de *terbeschikkingstelling van bestuurders* nader had moeten worden beoordeeld. Zij drongen bijgevolg aan op samenhang tussen de desbetreffende bepalingen van bovengenoemde dossiers en, met het oog daarop, tevens op de parallelle behandeling ervan.
11. De Raad TTE nam op 7 juni 2018 een voortgangsverslag over dit dossier aan. Op basis van het voortgangsverslag van het Bulgaarse voorzitterschap heeft het Oostenrijkse voorzitterschap de werkzaamheden omtrent het dossier voortgezet in de vergaderingen van de Groep van 24 oktober en 7 november, alsmede in een aanzienlijk aantal bilaterale besprekingen, teneinde de standpunten van de delegaties over de voornaamste vraagstukken van het dossier te verduidelijken en, met het oog op een algemene oriëntatie, tot zo goed mogelijke compromissen te komen.
12. Op basis van de opmerkingen en suggesties van de delegaties worden in de compromistekst van het Oostenrijkse voorzitterschap oplossingen en verduidelijkingen voorgesteld voor een aantal vraagstukken, met als voornaamste de onderstaande:
 - beperking van het *toepassingsgebied van de Richtlijn tot internationaal gecombineerd vervoer*, namelijk tussen lidstaten of tussen lidstaten en een derde land. Daardoor wordt het toepassingsgebied van de huidige richtlijn inzake gecombineerd vervoer (tussen lidstaten) nagenoeg behouden, maar met de verduidelijking betreffende vervoer in derde landen, naar aanleiding van het arrest van het Europees Hof van Justitie in zaak C-2/84 (op voorwaarde dat aan de subsidiabiliteitsvoorwaarden voor gecombineerd vervoer wordt voldaan);

- de *identificatie*vereisten voor gecombineerd vervoer: de identificatie van intermodale laadeenheden overeenkomstig de internationale normen ISO 6346 and EN 130344 is vereist voor opleggers zonder trekker, wissellaadbakken of containers, maar zal niet verplicht zijn voor aanhangwagens, voertuigen met trekkers, en niet met een kraan verplaatsbare opleggers;
- de lidstaten beslissen zelf over het *overschrijden van de limiet van 150 km van elk wegtraject*, overeenkomstig de regionale kenmerken. Aangezien de geografie en de locatie van de overslagterminals van de lidstaten zeer verschillend zijn, zal elke lidstaat kunnen bepalen onder welke regels wegtrajecten de limiet van 150 km mogen overschrijden, teneinde de dichtstbijzijnde meest geschikte terminal op hun grondgebied te bereiken. Om vervoerders in het kader van gecombineerd vervoer te helpen, zullen de lidstaten verplicht zijn bovenvermelde regels openbaar te maken;
- *niet-discriminatoire toegang tot openbaar ondersteunde overslagterminals* gedurende ten minste 5 jaar. Deze bepaling is een weergave van de zorgpunten van een aantal lidstaten met betrekking tot het feit dat zij uitsluitend voor een bepaalde periode niet-discriminatoire toegang tot openbaar ondersteunde overslagterminals konden garanderen, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald in een overeenkomst. De lidstaten zullen echter de flexibiliteit hebben om de open toegang te verlengen tot voorbij vijf jaar;
- een verplichting voor de Commissie om te beoordelen of de voor gecombineerd vervoer geldende *staatssteunmaatregelen vereenvoudigd* kunnen worden.

V. BELANGRIJKSTE OPENSTAANDE VRAAGSTUK

Verband met mobiliteitspakket I wat betreft cabotageregels en terbeschikkingstelling van bestuurders

13. Het Commissievoorstel laat artikel 2 van de richtlijn ongewijzigd wat betreft de nationale quota en het verbod op nationale vergunningen voor gecombineerd vervoer. Het voorstel brengt tevens geen wijzigingen aan in artikel 4, waarbij vervoerders (die aan de bij de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009 en (EG) nr. 1072/2009 vastgestelde voorwaarden voldoen) het recht hebben om cabotageactiviteiten te verrichten in de begin-/eindtrajecten die deel uitmaken van gecombineerd vervoer, tussen de lidstaten maar ook binnen de grenzen van een lidstaat.
14. Van bij aanvang van de besprekingen over dit voorstel in de Raad hebben bepaalde delegaties voorgesteld terug te keren naar het toepassingsgebied van de huidige richtlijn (d.w.z. internationaal gecombineerd vervoer) omdat het nieuwe toepassingsgebied volgens hen zou neerkomen op liberalisering van binnenlandse cabotage. Deze delegaties zetten vraagtekens bij de beleidskeuze van het stimuleren van gecombineerd vervoer ten koste van een mogelijke toename van illegale cabotage of oneerlijke concurrentie als gevolg van wegvervoerders die goedkopere diensten aanbieden. Zij stellen daarom voor artikel 4 van de huidige richtlijn inzake gecombineerd vervoer te schrappen. Andere delegaties verzetten zich tegen dit standpunt.
15. De meeste delegaties zijn het erover eens dat er, wat het wegtraject van gecombineerd vervoer betreft, een nauw verband bestaat tussen het cabotagevraagstuk in deze richtlijn en in Verordening (EG) nr. 1072/2009 (de zogenoemde *markttoegangsverordening*), alsmede met de specifieke regels betreffende de *terbeschikkingstelling van bestuurders* in de Richtlijnen 96/71/EG en 2014/67/EU² (de zogenoemde "*lex specialis*"). Zij hebben in dit verband voortdurend aangedrongen op samenhang tussen de desbetreffende bepalingen van deze dossiers en, met het oog daarop, ook op de parallelle behandeling ervan. De toepassing van de terbeschikkingstellingsregels voor de begin- en eindtrajecten over de weg van gecombineerd vervoer is nu geregeld in het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU voor de terbeschikkingstelling van bestuurders in de wegvervoersector (de zogenoemde "*lex specialis*") (artikel 2, lid 2b, en overweging 12 e).

² Commissievoorstel: COM(2017) 278 final - 2017/0121 (COD).

16. Tijdens de Coreper-vergaderingen van 14 en 28 november 2018 drongen twee lidstaten, gesteund door een aantal andere delegaties, andermaal aan op de schrapping van artikel 4 van de huidige richtlijn. Een andere groep lidstaten herhaalde gekant te zijn tegen de schrapping van artikel 4. Het voorzitterschap stelt derhalve een compromis voor waarbij artikel 4 wordt gewijzigd en het voor de lidstaten mogelijk wordt gemaakt de periode waarin een voertuig diensten mag verrichten tijdens het begin- en/of eindtraject over de weg binnen een lidstaat van ontvangst te beperken.
17. Overige openstaande vraagstukken worden vermeld in de voetnoten bij de tekst in de bijlage bij dit verslag.
18. Alle delegaties en de Commissie maken een algemeen studievoorbehoud bij de laatste versie van de tekst (in de bijlage bij dit verslag).
19. De Commissie houdt haar standpunt over het gehele compromisvoorstel volledig in beraad in afwachting van de onderhandelingen met het Europees Parlement.
20. DK en MT maken een voorbehoud voor parlementaire behandeling bij het voorstel.

VI. CONCLUSIE

21. Het Comité van permanente vertegenwoordigers wordt verzocht de tekst in de bijlage bij dit verslag te bespreken en, indien mogelijk, de openstaande vraagstukken op te lossen, zodat de Raad tijdens de zitting op 3 december 2018 tot een algemene oriëntatie over de tekst kan komen.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De negatieve impact van vervoer op de luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen, geluidshinder en congestie blijft een probleem voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Europese burgers. Ondanks het feit dat het wegvervoer de belangrijkste oorzaak is van die negatieve effecten verwacht men dat het vrachtvervoer over de weg in de Unie tegen 2050 nog met 60 % zal toenemen.

³ PB C , blz. .

⁴ PB C , blz. .

- (2) Het terugdringen van de negatieve effecten van vervoer blijft een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie. Richtlijn 92/106/EEG van de Raad⁵, die in maatregelen voorziet om de ontwikkeling van gecombineerd vervoer aan te moedigen, is het enige rechtsinstrument van de Unie dat de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, de zeevaart en het spoor, direct stimuleert.
- (3) Het bereiken van de doelstelling om tegen 2030 30 %, en tegen 2050 zelfs meer dan 50 %, van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km te verschuiven naar andere energie-efficiëntere vervoerswijzen, zoals het spoor of de scheepvaart, om de prestaties van onze multimodale logistieke ketens te optimaliseren, verloopt trager dan verwacht en zal volgens de huidige prognoses niet lukken.
- (4) Richtlijn 92/106/EEG heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het EU-beleid inzake gecombineerd vervoer en tot een aanzienlijke verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen. Door tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met name dubbelzinnige bewoordingen en achterhaalde bepalingen, samen met het beperkte toepassingsgebied van de steunmaatregelen, is de impact van de richtlijn sterk afgenomen.
- (5) Richtlijn 92/106/EEG moet worden vereenvoudigd en de tenuitvoerlegging ervan moet worden verbeterd middels een herziening van de economische stimulansen voor gecombineerd vervoer, ter bevordering van een verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen die milieuvriendelijker, veiliger en energie-efficiënter zijn en minder congestie veroorzaken.
- (6) [...]⁶

⁵ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

⁶ COM maakt een voorbehoud bij de beperking van het toepassingsgebied, in overeenstemming met het bij artikel 1, lid 1, gemaakte voorbehoud.

- (6a) Bij artikel 2 van Richtlijn 92/106/EEG zijn nationale contingentering en vergunningen voor gecombineerd vervoer verboden. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan door de lidstaten met derde landen gesloten bilaterale overeenkomsten inzake gecombineerd vervoer.
- (7) Terwijl de verdere liberalisering als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG ten opzichte van cabotage in Verordening (EU) nr. 1072/2009 bevorderlijk is geweest voor het gecombineerd vervoer en, in beginsel, moet worden gehandhaafd, moet ervoor worden gezorgd dat er geen misbruik van wordt gemaakt. De ervaring leert dat deze bepaling in bepaalde delen van de Unie op systematische wijze is gebruikt om de tijdelijke aard van cabotage te omzeilen en dat deze ten grondslag ligt aan de voortdurende aanwezigheid van voertuigen in een andere lidstaat dan die van vestiging. Dergelijke oneerlijke praktijken kunnen tot sociale dumping leiden en de inachtneming van het wettelijke kader betreffende cabotage in gevaar brengen. Artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG moet daarom in die zin worden gewijzigd dat de lidstaten deze problemen kunnen aanpakken door een proportioneel plafond voor de voortdurende aanwezigheid van voertuigen op hun grondgebied in te voeren.
- (8) De definitie van gecombineerd vervoer in Richtlijn 92/106/EEG omvat verschillende maximumafstanden voor het traject over de weg van gecombineerd vervoer, afhankelijk van de andere vervoerswijze waarmee wordt gecombineerd. Voor het vervoer per spoor is er geen vaste maximumafstand vastgesteld, maar wel het onbepaalde begrip "dichtstbij gelegen geschikte" terminal, dat enige flexibiliteit biedt om rekening te houden met de specifieke situaties. In de praktijk heeft die beperking voor heel wat problemen gezorgd door uiteenlopende interpretaties en specifieke moeilijkheden om de uitvoeringsvoorwaarden te bepalen. Die onduidelijkheden moeten worden weggewerkt en tegelijk moet een zekere flexibiliteit worden gewaarborgd. Door met name een gelijk verzorgingsgebied voor alle vormen van gecombineerd vervoer mogelijk te maken en de handhaving te bevorderen door eenvoudigweg de afstand tussen het begin- en eindpunt van het wegtraject rechtstreeks te meten aan de hand van adressen of GNSS-coördinaten (bijvoorbeeld met gebruik van bestaande instrumenten) zou de planning van het gecombineerd vervoer worden vereenvoudigd.

(8a) De doelstellingen van deze richtlijn om de verschuiving van het vervoer over de weg naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen verder te bevorderen en derhalve de negatieve gevolgen van het vervoersysteem in de Unie terug te dringen, moeten derhalve op het volledige grondgebied van de Europese Unie worden verwezenlijkt. Aangezien de maximumafstand van 150 km in vogelvlucht in beginsel een gelijk verzorgingsgebied voor alle vervoerswijzen in alle lidstaten mogelijk maakt, moet rekening worden gehouden met regionale verschillen als gevolg van geografische en economische criteria, alsmede met de bevolkingsdichtheid. Er is mogelijk behoefte aan een zekere flexibiliteit om de maximumafstand over de weg te overschrijden, indien binnen die afstand geen terminal voor spoor-/wegvervoer kan worden gevonden die geschikt is in termen van overslaguitrusting en/of terminalcapaciteit. In diezelfde mate is er behoefte aan flexibiliteit om de maximumafstand over de weg in specifieke, duidelijk omschreven gevallen te verkleinen, teneinde ervoor te zorgen dat in alle lidstaten een verschuiving naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen plaatsgrijpt en teneinde te vermijden dat bepaalde regio's de voordelen van een verschuiving genieten en andere regio's net met een toename van het wegvervoer worden geconfronteerd: indien een wegtraject door het grondgebied van een lidstaat loopt zonder laden of lossen, kan die lidstaat ervoor kiezen dat vervoer niet als gecombineerd vervoer te beschouwen en de in deze richtlijn en/of in Richtlijn 96/53/EEG vastgestelde steunmaatregelen inzake gewichtgerelateerde vrijstellingen voor gecombineerd vervoer niet toe te passen⁷.

⁷ COM maakt een voorbehoud bij deze overweging, in overeenstemming met de bij artikel 1, leden 3 bis en 3 ter, gemaakte voorbehouden van COM.

- (9) De definitie van gecombineerd vervoer in Richtlijn 92/106/EEG houdt de verplichting dat minstens een traject van 100 km daarvan niet over de weg wordt afgelegd, en die verplichting zorgt ervoor dat het merendeel van het gecombineerd vervoer onder deze definitie valt. Het spoorvervoer en de korte vaart worden bij uitstek voor grotere afstanden gebruikt en kunnen aldus niet concurreren met het unimodaal wegvervoer. Die minimumafstand zorgt er ook voor dat specifiek vervoer dat hoe dan ook zou plaatsvinden, zoals korte overtochten per veerboot, wordt uitgesloten. Met die minimumafstand als beperking vallen evenwel een deel van de binnenvaartactiviteiten rond havens en in en rond steden, die een grote bijdrage leveren tot het terugdringen van de congestie op het wegennet in zeehavens en hun onmiddellijke hinterland en tot het beperken van de milieuhinder in steden, niet onder het toepassingsgebied van de huidige richtlijn gecombineerd vervoer. Daarom is het zinvol die minimumafstand als beperking te schrappen, en tegelijk de uitsluiting van niet over de weg afgelegde trajecten te handhaven aangezien dat vervoer alleen het overbruggen van een natuurlijke hindernis tot doel heeft, en geen modal shift in de EU teweegbrengt. Onder niet over de weg afgelegde trajecten vallen directe veerverbindingen (bijvoorbeeld Cork-Roscoff of Puttgarden-Rødby) of tunnels (de Eurotunnel). Voor deze niet over de weg afgelegde trajecten bestaat geen alternatief over de weg. Hetzelfde geldt wanneer er voor dit soort trajecten theoretisch wel een alternatief over de weg bestaat maar dat alternatief commercieel niet levensvatbaar is omdat het traject aanzienlijk langer is en leidt tot vertraging en prijzen die niet concurrerend zijn, zoals de veerverbinding Tallinn-Stockholm of Bari-Dubrovnik. Aan de andere kant geldt dat, indien voor of na de veerverbinding het spoor of binnenwateren worden gebruikt en de voorwaarden voor begin- en eindtraject over de weg zijn vervuld, de vervoersketen van verzender naar bestemming ook als gecombineerd vervoer moet kunnen worden aangemerkt. Daarnaast mogen niet over de weg afgelegde trajecten die uit verbindingen met eilanden bestaan, waarbij de vervoerder niet kiest voor de veerverbinding met de dichtstbijzijnde haven, maar voor een haven verderop en aldus een aanzienlijk traject over de weg vermijdt - bijvoorbeeld kiezen voor de verbinding Cork-Santander in plaats van vanuit Roscoff naar Spanje te rijden - niet worden uitgesloten en moeten zij in aanmerking kunnen komen voor steun, aangezien zij tot een modal shift leiden.

- (9a) Aangezien de huidige definitie van gecombineerd vervoer slechts activiteiten dekt tussen lidstaten, geldt dat op een deel van een intermodale vervoersactiviteit tussen lidstaten en een derde land de richtlijn van toepassing is indien het Uniale gedeelte van de activiteit voldoet aan de voorwaarden van de definitie van gecombineerd vervoer, aangezien dat deel voor een modal shift in de Unie zorgt. In dat geval dient ten minste 100 km van het niet over de weg afgelegd traject waarin een grens van de Europese Unie wordt overschreden zich op EU-grondgebied te bevinden. Om twijfel te vermijden, dient dit te worden verduidelijkt.
- (9b) Terwijl het binnen de Unie plaatsvindende deel van intermodale vervoersactiviteiten dat begint of eindigt in derde landen, onder bepaalde voorwaarden onder deze Richtlijn valt, blijven de voorwaarden voor toegang tot de markt en toegang tot het beroep voor wegvervoerders van derde landen onderworpen aan overeenkomsten met bepalingen over wegvervoer tussen enerzijds de Unie of de lidstaten en, anderzijds, derde landen.
- (10) De minimumafmetingen van intermodale laadeenheden die op dit moment in de definitie van gecombineerd vervoer zijn opgenomen, kunnen een belemmering vormen voor de toekomstige ontwikkeling van innovatieve intermodale stedelijke vervoersoplossingen en derhalve dient elke beperking ten aanzien van de afmetingen of het formaat van containers te worden geschrapt. Aan de andere kant kan het identificeren van intermodale laadeenheden door middel van bestaande en wijdverbreide identificatiemiddelen de afhandeling van intermodale laadeenheden in de terminals versnellen en de stroom van gecombineerd vervoer bevorderen. De toegestane maximumafmetingen voor intermodale laadeenheden op het begin- en eindtraject over de weg zijn onderworpen aan de bepalingen van Richtlijn 96/53/EG.

- (11) Het verouderde gebruik van stempels om te bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer, staat een effectieve handhaving of controle op de subsidiabiliteit in het kader van Richtlijn 92/106/EEG in de weg. Het bewijsmateriaal dat nodig is om te bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer moet worden verduidelijkt, net als de manier waarop dat bewijs moet worden geleverd. Met name is het belangrijk te herhalen dat dit bewijs gedeeltelijk of volledig kan worden geleverd door de bestaande vervoersdocumenten zoals vrachtbrieven in het kader van verscheidene internationale overeenkomsten. Het gebruik en de presentatie van vervoersinformatie met elektronische middelen, zoals elektronische vrachtbrieven⁸ via eCMR, dient te worden aangemoedigd omdat dit het aanleveren van relevant bewijs vergemakkelijkt. Het is in dat verband van belang ervoor te zorgen dat de elektronische informatie door de betrokken autoriteiten worden aanvaard. Het verstrekte bewijs, op papier of elektronisch formaat, dient betrouwbaar en geauthenticeerd te zijn door middel van, afhankelijk van het formaat, een schriftelijke handtekening, een stempel of een elektronische authenticatiemethode. Bij het regelgevingskader en de initiatieven voor de vereenvoudiging van de administratieve procedures en de digitalisering van de vervoersaspecten moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op EU-niveau.
- (12) De werkingssfeer van de huidige economische steunmaatregelen als gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG is strikt beperkt tot fiscale maatregelen (de terugbetaling of vermindering van belasting) die alleen gelden voor bepaalde types van gecombineerd spoor-/wegvervoer. Ook andere relevante maatregelen voor alle vormen van gecombineerd vervoer moeten worden aangemoedigd, met als doel het aandeel goederenvervoer over de weg terug te dringen en het gebruik van andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de zeevaart, aan te moedigen, waardoor de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen.

⁸ Vastgelegd in het aanvullend protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) met betrekking tot de elektronische vrachtbrief.

(13) De belangrijkste infrastructurele bottlenecks voor de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen hebben te maken met de overslagterminals. De huidige spreiding en dekking van overslagterminals in de Unie, ook op het bestaande TEN-V-kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, is ontoereikend en de bestaande overslagterminals naderen hun verzadigingspunt en moeten verder worden ontwikkeld om in te spelen op de algemene groei van het goederenvervoer. Investeren in overslagcapaciteit kan de algemene overslagkosten drukken en daardoor, zoals in sommige lidstaten is gebleken, tot een afgeleide modal shift leiden. De lidstaten kunnen maatregelen nemen ter ondersteuning van investeringen die ervoor zullen zorgen dat vervoerders zullen kunnen beschikken over een netwerk van efficiënte overslagterminals voor gecombineerd vervoer met voldoende overslagcapaciteit om te voldoen aan de bestaande en toekomstige vraag naar vervoersinfrastructuur. Deze maatregelen kunnen de vorm aannemen van de nationale planning van het vervoersbeleid, gerichte ruimtelijke ordening, publiek-private partnerschappen, de verhuur van nationale of gemeentelijke gronden voor specifieke doeleinden of andere maatregelen voor overheidssteun. Dat zou ervoor zorgen dat activiteiten in het kader van gecombineerd vervoer concurrerender worden ten opzichte van het unimodaal wegvervoer en zou aldus een prikkel zijn om alternatieven voor het goederenvervoer te gebruiken, hetgeen de modal shift zou vergroten.

(13a) Minstens op het bestaande TEN-V-kernnetwerk en uitgebreide netwerk moet een grotere dekking, efficiëntie en capaciteit van overslagterminals worden gerealiseerd. Opdat activiteiten van deze richtlijn profijt kunnen trekken en mede rekening houdend met de bevolkingsdichtheid, geografische of natuurlijke beperkingen, marktvoorwaarden en handels- en goederenstromen, dient de langetermijndoelstelling erin te bestaan dat op elk verzendpunt in de EU gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar is binnen een straal van 150 km. De coördinatie tussen de lidstaten en waar passend, met de Commissie, zou dit doel dichterbij kunnen brengen.

- (13b) Vooral wanneer een terminal met overheidsgeld wordt ondersteund, lijkt het van belang dat minstens voor een bepaalde periode een open, niet-discriminatoire toegang is gewaarborgd voor alle gebruikers van gecombineerd vervoer. Een minimumperiode van vijf jaar lijkt passend aangezien dit soort bepaling bijvoorbeeld is opgenomen in contracten voor medefinanciering van terminals in het kader van het ESI-fondsprogramma⁹. Voor andere contracten of programma's kunnen langere periodes gelden. Ook de lidstaten kunnen daartoe besluiten. Voorlichtingsmaatregelen over deze open, niet-discriminerende toegang (zoals informatie over de tarieven voor terminaldiensten) kunnen helpen het intermodaal vervoer verder te propageren en aldus tot een afgeleide modal shift leiden.
- (14) De lidstaten kunnen bovenop de bestaande maatregelen, aanvullende economische steunmaatregelen nemen die gericht zijn op de verscheidene trajecten en elementen van gecombineerd vervoer. Die maatregelen kunnen, onverminderd artikelen 29 tot en met 37 van Richtlijn 2012/34/EU, bijvoorbeeld betrekking hebben op de vermindering van bepaalde heffingen, toegangsrechten voor infrastructuur, externekostenheffingen of andere vervoersvergoedingen, directe subsidies voor het gecombineerd vervoer van intermodale laadeenheden, gedeeltelijke terugbetaling van overslagkosten, vrijstelling van vervoersverboden, investeringssteun voor digitale oplossingen in gecombineerd vervoer.
- (15) Steunmaatregelen voor infrastructuur voor gecombineerd vervoer moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de staatssteunregels in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Gelet op het belang van deze steun voor de ontwikkeling van gecombineerd vervoer, moet¹⁰ [...] de Commissie voorts nagaan of in het licht van de ervaring criteria kunnen worden opgesteld om na te gaan of bepaalde soorten steun voor gecombineerd vervoer verenigbaar zijn met de interne markt.
- (16) [...] (*Verplaatst naar overweging 13a*).
- (17) Steunmaatregelen moeten ook regelmatig door de lidstaten worden geëvalueerd om hun doeltreffendheid en efficiëntie te waarborgen.

⁹ Zoals bepaald in Verordening (EU) 1303/2013, met name artikel 71.

¹⁰ Stemt overeen met haar opmerkingen over artikel 6, lid 8 bis; COM verzet zich tegen de vervanging van "kan" door "moet".

- (18) Voor de toepassing van deze richtlijn mag geen onderscheid worden gemaakt tussen gecombineerd vervoer voor rekening van derden en gecombineerd vervoer voor eigen rekening.
- (19) Om gelijke tred te houden met de ontwikkeling van het vervoer in de Unie en die ontwikkeling te evalueren, met name die op de markt van het gecombineerd vervoer, moet op het niveau van de Unie¹¹ en de lidstaten vergelijkbare en betrouwbare informatie worden verzameld en moet regelmatig aan de Commissie worden gerapporteerd. De Commissie moet om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag over de toepassing van deze richtlijn indienen. Indien beschikbaar, en om dubbel werk en administratieve lasten te voorkomen, moeten de relevante gegevens en informatie over gecombineerd vervoer van bestaande bronnen zoals Eurostat-databanken of nationale statistische databanken, hiervoor opnieuw worden gebruikt.
- (19a) Om ervoor te zorgen dat voor het faciliteren van voorgeschreven rapportage door de lidstaten uniforme voorwaarden gelden, dient de Commissie richtsnoeren voor de lidstaten vast te stellen over de methode voor het samenstellen en presenteren van de in artikel 5, lid 1, bedoelde informatie over gecombineerd vervoer.
- (20) Transparantie is belangrijk voor alle actoren in het gecombineerd vervoer. Ter wille van deze transparantie is het van belang dat alle desbetreffende regels, maatregelen en contactgegevens op een gemakkelijk toegankelijke wijze worden bekendgemaakt.
- 21) [...]

¹¹ COM maakt bezwaar bij deze overweging, aangezien in artikel 5 niets is bepaald over het verzamelen van informatie op EU-niveau.

- 22) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de verschuiving van wegvervoer naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen bevorderen en aldus de negatieve externe effecten van het vervoersysteem van de Unie beperken, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar, vanwege het overwegend grensoverschrijdend karakter van het gecombineerd goederenvervoer en de daaraan gekoppelde infrastructuur en van de problemen die met deze richtlijn worden aangepakt, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- 23) Richtlijn 92/106/EEG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 92/106/EEG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) De titel wordt vervangen door:

"Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van internationaal gecombineerd vervoer van goederen";

Nieuw artikel 1 bis:

Deze richtlijn heeft tot doel bij te dragen aan het verminderen van luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie, door de ontwikkeling van gecombineerd vervoer te bevorderen en de modal shift van het vrachtvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenwateren en het zeevervoer aan te moedigen door het concurrentievermogen van het gecombineerd vervoer ten opzichte van vrachtvervoer te vergroten.

2) Artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op internationaal¹² gecombineerd vervoer.
2. In deze richtlijn wordt verstaan onder "internationaal gecombineerd vervoer": vervoer van (lege of geladen) intermodale laadeenheden tussen lidstaten of tussen lidstaten en een derde land, waarvan het traject bestaat uit een begin- en/of eindtraject over de weg, gecombineerd met een of meerdere trajecten per spoor, over de binnenwateren of over zee:

Onder intermodale laadeenheden wordt verstaan:

- a) een aanhangwagen of oplegger, zonder trekker, wissellaadbak of container, geïdentificeerd overeenkomstig de identificatieregels die zijn vastgesteld op grond van de internationale normen ISO 6346 en EN 13044, waarbij de niet-begeleide intermodale laadeenheid tussen verschillende vervoerswijzen wordt overgeladen; of
- b) een wegvoertuig (een vrachtwagen met of zonder een aanhangwagen of een oplegger met een trekker), of een niet met een kraan verplaatsbare oplegger¹³ dat of die per spoor, over de binnenwateren of over zee wordt vervoerd tijdens het traject dat niet over de weg wordt afgelegd.

[...] ¹⁴

2 bis. Deze richtlijn is alleen van toepassing op gecombineerd vervoer waarbij er minstens voor een van de niet over de weg afgelegde trajecten een vergelijkbaar en haalbaar alternatief via wegvervoer is en de totale activiteit derhalve tot modal shift in de Unie leidt.

¹² COM maakt een voorbehoud bij het toepassingsgebied. Naar het oordeel van COM wordt hiermee het toepassingsgebied van het voorstel 20 % kleiner.

¹³ COM maakt een voorbehoud bij het feit dat niet met een kraan verplaatsbare opleggers worden uitgesloten van de identificatievereisten.

¹⁴ COM, hierin gesteund door BE, LU en PT, verkiest dat na een overgangsperiode een identificatieplicht voor niet met een kraan verplaatsbare opleggers wordt gehandhaafd.

3. Elk wegtraject als bedoeld in lid 2 mag in vogelvlucht niet langer zijn dan 150 km¹⁵;

De toegestane maximumafstand over de weg geldt voor de totale lengte van elk wegtraject, ongeacht eventuele tussenstops om te laden op het begintraject en te leveren op het eindtraject. Het vervoer van lege laadeenheden vóór een begintraject of na een eindtraject over de weg (bijvoorbeeld van of naar een containeropslagplaats) wordt niet als een onderdeel van gecombineerd vervoer beschouwd.

- 3 bis. Indien in een straal van 150 km in vogelvlucht geen in termen van overslaguitrusting en/of terminalcapaciteit geschikte terminal voor spoor-/wegvervoer¹⁶ kan worden gevonden, mag de toegestane maximumafstand over de weg voor gecombineerd vervoer worden overschreden, teneinde de geografisch dichtstbij gelegen geschikte vervoersterminal te bereiken die over de nodige operationele overslagcapaciteit beschikt overeenkomstig de door de lidstaat voorgeschreven regels. Hiertoe stellen de lidstaten vast of de de noodzakelijke operationele overslagcapaciteit¹⁷ al dan niet beschikbaar is en identificeren zij, indien zulks niet het geval is, de geschikte alternatieven¹⁸. De lidstaten maken deze regels openbaar.

¹⁵ COM maakt een voorbehoud bij de schrapping van het maximum van 20 % en overeenkomstige verwijzing in artikel 3.

¹⁶ MT, PL en PT stellen voor hier zeehavens aan toe te voegen.

¹⁷ COM maakt een krachtig voorbehoud bij de vermindering van de subsidiabiliteit voor steun tot onder het huidige niveau. COM stelt voor deze alinea te vervangen door de volgende tekst: *"Indien in een straal van 150 km in vogelvlucht geen terminal voor spoor-/wegvervoer kan worden gevonden die geschikt is in termen van overslaguitrusting, terminalcapaciteit, terminalopeningsuren en/of passende spoorvervoersdiensten, mag de toegestane maximumafstand over de weg voor gecombineerd vervoer worden overschreden, teneinde de geografisch dichtstbij gelegen geschikte vervoersterminal te bereiken die over de nodige operationele overslagcapaciteit beschikt."*

¹⁸ COM, gesteund door BE en LU, geeft de voorkeur aan de voorgaande versie van deze tekst, met geharmoniseerde regels op EU-niveau.

3 ter. Een lidstaat kan besluiten de in artikel 6 van deze richtlijn bedoelde steunmaatregelen niet toe te passen op een wegtraject dat door zijn grondgebied loopt zonder laden of te lossen van vracht. Die lidstaat kan besluiten dat, voor de toepassing van Richtlijn 96/53/EG, een dergelijk wegtraject niet als een onderdeel van gecombineerd vervoer wordt beschouwd. De lidstaten maken deze regels openbaar¹⁹²⁰²¹.

4. Indien gecombineerd vervoer begint en/of eindigt buiten de Unie, is deze richtlijn van toepassing op het onderdeel van het gecombineerd vervoer binnen de Unie indien:
- a) het onderdeel van gecombineerd vervoer dat in de Unie plaatsvindt, voldoet aan de in de leden 2, 2 bis, 3, 3 bis en 3 ter; en
 - b) het niet over de weg afgelegd traject dat een grens van de Unie overschrijdt een afstand van ten minste 100 km in de Unie bestrijkt."
- 3) Artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3

1. De lidstaten zien erop toe dat wegvervoer alleen als een onderdeel van gecombineerd vervoer in het kader van deze richtlijn wordt beschouwd als de wegvervoerder die het gegeven wegvervoer verricht duidelijk bewijs kan overleggen dat dit wegvervoer een wegtraject van een gecombineerd vervoer betreft.
2. Het in lid 1 bedoelde bewijs omvat de volgende gegevens:
 - a) de naam, het adres en de contactgegevens van de verzender of van de marktdeelnemer die het gecombineerd vervoer organiseert namens de verzender;

¹⁹ COM maakt een krachtig voorbehoud bij dit lid.

²⁰ IT, PL, SI en FI maken een voorbehoud bij dit lid.

²¹ SI stelt een alternatieve formulering voor dit lid voor: "*Het begin- of eindtraject over de weg van gecombineerd vervoerd mag/kan slechts door het grondgebied van een EU-lidstaat lopen indien de lidstaat geen geschikte terminal voor gecombineerd vervoer aanbiedt.*"

- b) de identificatie van de vervoerde intermodale laadeenheid of, indien een wegvoertuig wordt vervoerd over een traject dat niet over de weg wordt afgelegd, de identificatie van dat wegvoertuig;
- b bis) de naam, het adres en de contactgegevens van de bestemming;
- c) de route van het gecombineerde vervoer;
- het begin- en eindpunt van de verschillende trajecten van gecombineerd vervoer in de Unie, met de bijbehorende data;
 - de volgende afstanden:
 - i) de afstand in vogelvlucht voor elk wegtraject in de Unie;
 - ii) [...] ²²;
 - iii) gecombineerd vervoer onderworpen aan artikel 1, lid 4, onder b), de afstand van het traject dat in de Unie niet over de weg wordt afgelegd;
 - het wegtraject mag de afstand van 150 km slechts overschrijden in overeenstemming met en met inachtneming van de relevante regels van de lidstaten als bedoeld in artikel 1, lid 3 bis) ²³;
 - in het geval van een begintraject over de weg, een bevestiging van de eerste/volgende overslagterminal om te bewijzen dat de geïdentificeerde intermodale laadeenheid tussen verschillende vervoerswijzen zal worden overgeladen, met inbegrip van de plaats en de datum, of een bevestiging van de desbetreffende marktdeelnemer(s) voor het traject dat niet over de weg wordt afgelegd, dat de geïdentificeerde intermodale laadeenheid of het geïdentificeerde wegvoertuig door hen zal worden vervoerd als onderdeel van dit gecombineerd vervoer, met inbegrip van de plaats en de datum waarop de laadeenheid of het wegvoertuig wordt geladen;

²² COM maakt een voorbehoud bij de schrapping van dit punt, in samenhang met de schrapping van het maximum van 20 % in artikel 1, lid 3, onder b).

²³ COM stelt voor deze alinea te schrappen, teneinde rekening te houden met de voorgestelde wijziging in voetnoot 15 bij artikel 1, lid 3 bis, en de formulering uit het voortgangsverslag van het Bulgaarse voorzitterschap opnieuw in te voeren: " — *indien het wegtraject de afstand van 150 km in vogelvlucht overschrijdt, de verantwoording voor de overschrijding van de afstand in overeenstemming met de in artikel 1, lid 3 bis, bedoelde voorwaarden.*"

- in het geval van het eindtraject over de weg, een bevestiging van de laatste overslagterminal om te bewijzen dat de geïdentificeerde intermodale laadeenheid tussen verschillende vervoerswijzen is overgeladen, met inbegrip van de plaats en de datum, of een bevestiging van de desbetreffende marktdeelnemer(s) voor het traject dat niet over de weg is afgelegd dat de geïdentificeerde intermodale laadeenheid of het geïdentificeerde wegvoertuig door hen is vervoerd als onderdeel van dit gecombineerd vervoer, met inbegrip van de plaats en de datum van levering;

2 bis. Elk in lid 1 bedoeld bewijs wordt naar behoren geauthenticeerd.

3. Bestaande bewijzen en documenten kunnen worden gebruikt indien alle uit hoofde van artikel 3, lid 2, vereiste gegevens zijn verstrekt. In dat geval worden geen aanvullende bewijzen of documenten verlangd om aan te tonen dat de wegvervoerder gecombineerd vervoer verricht.
4. Het in lid 1 bedoelde bewijs wordt overgelegd op verzoek van de gemachtigde inspecteur van de lidstaat waar de controle wordt verricht. De bewijsstukken worden overgelegd in een officiële taal van de lidstaat of in het Engels.

4 bis. In het geval van controle langs de weg mag de bestuurder contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager, de verzender of de marktdeelnemer die het gecombineerd vervoer organiseert namens de verzender, of een andere persoon of entiteit die hem kan helpen om de in lid 2 bedoelde informatie te verstrekken. Deze informatie wordt overgelegd tijdens de controle langs de weg²⁴.

5. Dit bewijs kan via elektronische weg worden overgelegd in een wijzigbaar gestructureerd formaat dat rechtstreeks gebruikt kan worden voor opslag en verwerking door computers.

²⁴ In overeenstemming met het meest recente compromis in artikel 8, lid 4a, van Verordening (EG) nr. 1072/2009.

6. In het geval van controles langs de weg is een afwijking van het feitelijke vervoer ten opzichte van het overgelegde bewijsmateriaal, met name wat betreft de route-informatie als bedoeld in lid 2, onder c), toegestaan, op voorwaarde dat die afwijking naar behoren wordt gemotiveerd en er sprake is van buitengewone en onvoorziene omstandigheden buiten de wil van de wegvervoerder(s) waardoor het verloop van het gecombineerde vervoer moet worden gewijzigd. Om het vereiste bewijs te verstrekken mag de bestuurder contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager, de verzender of de marktdeelnemer die het gecombineerd vervoer organiseert namens de verzender, of elke andere persoon of entiteit die een aanvullende rechtvaardiging kan verstrekken voor het verschil tussen het overgelegde bewijsmateriaal en het feitelijke vervoer.
- 4) Artikel 4 wordt vervangen door:

"Artikel 4

1. Alle in een lidstaat gevestigde wegvervoerders die aan de voorwaarden voor toegang tot het beroep en toegang tot de markt voor goederenvervoer voldoen, hebben het recht om, in het kader van internationaal gecombineerd vervoer, begin- en/of eindtrajecten over de weg uit te voeren.
2. In afwijking van lid 1 kunnen de lidstaten, indien nodig ter voorkoming van misbruik door het verlenen van onbeperkte en doorlopende diensten voor begin- of eindtrajecten over de weg in een lidstaat van ontvangst, bepalen dat de laatste lossing in het kader van een dergelijk wegtraject plaatsvindt binnen een vastgestelde periode nadat het voertuig die lidstaat van ontvangst is binnengekomen. Deze periode duurt ten minste 5 dagen. Een lidstaat die van deze mogelijkheid gebruik heeft gemaakt, stelt ook de periode vast na het einde van de activiteiten van de wegvervoerder met betrekking tot dergelijke wegtrajecten, waarin hetzelfde voertuig of, in het geval van een combinatie van voertuigen, het motorvoertuig van die combinatie, in die lidstaat van ontvangst niet mag worden gebruikt voor deze begin- en/of eindtrajecten over de weg of voor cabotageactiviteiten zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 1072/2009. Deze periode duurt niet langer dan [7] dagen.

3. **Lidstaten die gebruik maken van de in lid 2 voorziene uitzondering, onverminderd het bepaalde in artikel 3**, zien erop toe dat wegvervoer alleen als een onderdeel van gecombineerd vervoer in het kader van deze richtlijn wordt beschouwd als de wegvervoerder die het gegeven wegvervoer verricht duidelijk bewijs kan overleggen van relevant eerder vervoer en van het moment waarop het voertuig de lidstaat van ontvangst is binnengekomen.
4. Lidstaten die gebruik maken van de in lid 2 voorziene uitzondering stellen de Commissie daarvan vóór de toepassing van de relevante nationale maatregelen in kennis. Zij toetsen die regels ten minste om de 5 jaar en stellen de Commissie in kennis van die toetsing. Zij stellen de regels, inclusief de duur van de respectieve termijnen, op transparante wijze openbaar beschikbaar."
- 5) Artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

1. De lidstaten dienen bij de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [*xx/xx/xxxx - 18 maanden na de omzetting van de richtlijn*] en vervolgens om de [vijf] jaar een verslag in met informatie over het onder de richtlijn vallende gecombineerd vervoer op hun grondgebied. Het verslag bevat informatie en statistieken, indien beschikbaar,²⁵ die met name verband houden met de belangrijkste netwerkcorridors voor nationaal en grensoverschrijdend vervoer die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt, het aantal voertuigen (een wegvervoerstrein wordt als één voertuig gerekend), vervoerde wissellaadbakken en containers, de vervoerde hoeveelheid in ton, een lijst van overslagterminals voor gecombineerd vervoer en een overzicht van alle nationale toegepaste en overwogen ondersteuningsmaatregelen.
 - a) [...];
 - b) [...];

²⁵ COM maakt een voorbehoud bij het beperken van de verslaglegging tot gemakkelijk beschikbare informatie, waarmee de verplichting onder het huidige niveau daalt.

- c) [...];
 - d) [...].
2. De Commissie stelt richtsnoeren vast voor de lidstaten met een beschrijving van de methoden voor het verzamelen en presenteren van informatie inzake gecombineerd vervoer als bedoeld in lid 1.
3. Op basis van een analyse van de nationale verslagen en van bestaande gegevens op het niveau van de Unie stelt de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [xx/xx/xxxx - 9 maanden na de indieningstermijn voor de verslagen van de lidstaten] en vervolgens om de [vijf] jaar, een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad over:
- a) de economische ontwikkeling van het gecombineerd vervoer;
 - b) [...];
 - c) [...];
 - d) mogelijke verdere maatregelen, met inbegrip van een herziening van de definitie van gecombineerd vervoer in artikel 1 en een aanpassing van de lijst van de in artikel 6 bedoelde maatregelen."

[Artikel 6]

- 6) Aan artikel 6 worden de volgende leden 4, 5, 6, 7 en 8 toegevoegd:
4. "De lidstaten mogen²⁶ maatregelen nemen voor de verwezenlijking van de doelstelling van deze richtlijn om investeringen in overslagterminals te ondersteunen, voor wat betreft:
- a) de bouw en, waar nodig, de uitbreiding van zulke overslagterminals voor gecombineerd vervoer;

²⁶ De Commissie is tegen vervanging van "nemen" door "mogen nemen" en stelt de volgende formulering voor: "*.....de lidstaten nemen de nodige maatregelen om investeringen in aan te moedigen*"

- b) de verhoging van de operationele efficiëntie van bestaande terminals.

4 bis. [...] ²⁷

De lidstaten zorgen ervoor dat non-discriminatoire open toegang wordt verleend aan alle marktdeelnemers voor alle door de overheid gesteunde overslaginstallaties voor een periode van ten minste 5 jaar of voor een langere periode indien nodig en/of indien dit zo is bepaald door een lidstaat en in overeenstemming is met het recht van de Unie. De lidstaten kunnen aan de verleende steun aanvullende voorwaarden koppelen.

5. De lidstaten kunnen aanvullende maatregelen nemen om de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer te versterken ten opzichte van gelijkwaardig vervoer over de weg.

Deze maatregelen kunnen, zonder dat wordt geraakt aan de artikelen 29-37 van Richtlijn 2012/34/EU, betrekking hebben op het gecombineerd vervoer als geheel of op een deel daarvan, zoals het traject over de weg of met een andere vervoerswijze, het gebruikte voertuig of vaartuig of de gebruikte intermodale laadeenheid of de overslagverrichtingen.

6. De lidstaten delen onverwijld de tekst van de op grond van dit artikel genomen steunmaatregelen mee aan de Commissie.
7. De lidstaten herevalueren periodiek de behoeften van de markt voor gecombineerd vervoer en indien nodig passen zij de steunmaatregelen voor gecombineerd vervoer aan.
8. [...]

8 bis. De Commissie beoordeelt ²⁸ of in het licht van de ervaring operationele criteria kunnen worden opgesteld om na te gaan of bepaalde soorten steun voor gecombineerd vervoer verenigbaar zijn met de interne markt ²⁹.";

²⁷ De Commissie stelt voor de tekst in een vereenvoudigde vorm te houden, als hieronder: *"De lidstaten zien erop toe dat bij de uitvoering van dergelijke maatregelen voorrang wordt gegeven aan het garanderen van voldoende geografische spreiding van geschikte faciliteiten in de Unie, met name op het TEN-V-kernnetwerk en uitgebreide netwerken."*

²⁸ COM is tegen het gebruik van "beoordeelt" en is van mening dat "kan beoordelen" moet blijven.

²⁹ Betreffende overheidssteun geeft EL de voorkeur aan de vorige formulering in het voortgangsverslag van het Bulgaarse voorzitterschap (doc. 7864/18).

- 7) De artikelen 7 en 9 worden geschrapt.
- 8) Het volgende artikel wordt toegevoegd:

"Artikel 9 bis

1. [...]
 2. [...]
 3. De lidstaten publiceren, op gemakkelijk toegankelijke wijze en gratis, voor de toepassing van deze richtlijn relevante informatie, met inbegrip van de beschikbare steun voor marktdeelnemers, en contactpunten bij de betrokken nationale autoriteiten. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de plaats waar die informatie wordt bekendgemaakt en van de contactgegevens en de verschillende taken van de betrokken nationale autoriteiten.
 4. De Europese Commissie publiceert een lijst van contactpunten van bevoegde nationale autoriteiten en van uitvoeringsmaatregelen van de lidstaten die haar zijn meegedeeld, met inbegrip van de in artikel 1, leden 3 bis en 3 ter, bedoelde, en werkt deze lijst regelmatig bij";
- 9) Het volgende artikel wordt toegevoegd:

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op XXXXXX [twee jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis. Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter
