

Brussel, 4 december 2018
(OR. en)

15147/18

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

**TRANS 614
CODEC 2208**

RESULTAAT BESPREKINGEN

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
nr. vorig doc.:	ST 13871/2/18 REV 2
Nr. Comdoc.:	ST 14213/1/17 REV 1
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)

De Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) heeft tijdens zijn zitting van 3 december 2018 overeenstemming bereikt over de in de bijlage opgenomen algemene oriëntatie betreffende het bovengenoemde voorstel.

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 Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

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.

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , 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 Raad³, 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 een gebrekkige 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) [...]

³ 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).

- (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.
- 7a) Het traject over de weg van gecombineerd vervoer is onderworpen aan de regels van de Unie inzake vrachtvervoer over de weg. Met name wegetrajecten van gecombineerd vervoer binnen één land, vallen niet onder de vrijstellingen van Richtlijn 96/71/EG die zijn opgenomen in de lex specialis inzake de detachering van werknemers in het wegvervoer, en bijgevolg zijn de algemene detacheringsregels ten volle van toepassing vanaf de eerste dergelijke vervoersactiviteit die binnen een lidstaat van ontvangst plaatsvindt. Daarnaast zijn de regels van de Unie inzake toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer, rij- en rusttijden en tachografen ten volle van toepassing op de wegetrajecten van gecombineerd vervoer. Dit omvat met name de nieuwe eis dat het werk van bestuurder zodanig moet worden ingedeeld dat de bestuurder regelmatig naar de lidstaat van vestiging van de werkgever of naar de woonplaats van de bestuurder kan terugkeren.

- (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 bij 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 hemelsbreed 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 plaatsvindt en om 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 de in deze richtlijn vastgestelde steunmaatregelen niet toe te passen.

- (9) De definitie van gecombineerd vervoer in Richtlijn 92/106/EEG houdt de voorwaarde in dat minstens een traject van 100 km daarvan niet over de weg mag worden afgelegd, en met die voorwaarde wordt gewaarborgd dat het merendeel van het gecombineerd vervoer onder die 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, buiten de richtlijn valt. 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 de huidige richtlijn gecombineerd vervoer. Daarom is het zinvol die minimumafstand als beperking te schrappen, en tegelijk niet over de weg afgelegde trajecten buiten de richtlijn te laten 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 veel langer is, en tot vertraging en niet-concurrerende prijzen leidt, 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 geadresseerde ook als gecombineerd vervoer moet kunnen worden aangemerkt. Daarnaast mogen niet over de weg afgelegde trajecten die uit verbindingen met eilanden bestaan, waarbij de vervoerondernemer 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 buiten de richtlijn worden gehouden 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 Uniegedeelte 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 moet 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 bevinden. Om twijfel te vermijden, moet dit 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 moet elke beperking ten aanzien van de afmetingen of het formaat van containers 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 op grond van verscheidene internationale overeenkomsten. Het gebruik en de presentatie van vervoersinformatie met elektronische middelen, zoals elektronische vrachtbrieven⁴ via eCMR, moet 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, moet betrouwbaar en geauthenticeerd 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 reikwijdte 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.

⁴ 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 zijn bijna verzadigd en moeten verder worden ontwikkeld om de algemene groei van het goederenvervoer aan te kunnen. 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 om vervoerondernemers te laten 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) Ten minste op het bestaande TEN-V-kernnetwerk en uitgebreide netwerk moeten overslagterminals een grotere dekking, efficiëntie en capaciteit krijgen. Opdat activiteiten baat zouden hebben bij deze richtlijn en mede rekening houdend met de bevolkingsdichtheid, geografische of natuurlijke beperkingen, marktvoorwaarden en handels- en goederenstromen, moet de langetermijndoelstelling erin 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 geschikt aangezien dit soort bepaling bijvoorbeeld is opgenomen in contracten voor medefinanciering van terminals in het kader van het ESI-fondsprogramma.⁵ 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 de 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, moet de Commissie voorts nagaan of in het licht van de opgedane 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.

⁵ Zoals bepaald in Verordening (EU) 1303/2013, met name artikel 71.

- (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 kunnen evalueren, met name die op de markt van het gecombineerd vervoer, moet op Unie- en lidstaatniveau 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, moet de Commissie richtsnoeren voor de lidstaten vaststellen 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) [...]
- (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 en lawaaihinder en congestie van het wegverkeer, 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 internationaal 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 oplegger dat of die per spoor, over de binnenwateren of over zee wordt vervoerd tijdens het traject dat niet over de weg wordt afgelegd.

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 een modal shift in de Unie leidt.

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

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 hemelsbreed geen qua overslaguitrusting en/of terminalcapaciteit geschikte terminal voor spoor-/wegvervoer 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 noodzakelijke operationele overslagcapaciteit al dan niet beschikbaar is en identificeren zij, indien dat niet het geval is, de geschikte alternatieven. De lidstaten maken deze regels openbaar.

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.

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 ondernemer die het gecombineerd vervoer organiseert namens de verzender;
 - 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 geadresseerde;
 - 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 hemelsbreed voor elk wegtraject in de Unie;
 - ii) [...];

- 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 toepasselijke regels van de lidstaten als bedoeld in artikel 1, lid 3 bis);
- 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 ondernemer(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;
- 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 ondernemer(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 ondernemer 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 weg⁶.
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.
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 voldoende 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 ondernemer 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.

⁶ Overeenkomstig artikel 8, lid 4 bis, van Verordening (EG) nr. 1072/2009.

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 5 dagen.
3. Lidstaten die gebruikmaken 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 gebruikmaken 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, 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 voorgenomen ondersteuningsmaatregelen.
 - a) [...];
 - b) [...];
 - 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 mogen 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;
 - b) de verhoging van de operationele efficiëntie van bestaande terminals.

4 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat non-discriminatoire open toegang wordt verleend aan alle ondernemers 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 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."

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 markt-deelnemers, 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
