



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 4 december 2018
(OR. en)

15147/18

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0290(COD)**

**TRANS 614
CODEC 2208**

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	ST 13871/2/18 REV 2
Komm. dok. nr:	ST 14213/1/17 REV 1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (Text av betydelse för EES)

Vid sitt möte den 3 december 2018 nådde rådet (transport, telekommunikation och energi) en allmän riktlinje om ovannämnda förslag (se bilagan).

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad
transport av gods mellan medlemsstaterna**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT [...]

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Transporternas negativa effekter i form av luftföroreningar, växthusgasutsläpp, olyckor, buller och trängsel fortsätter att orsaka problem för EU-medborgarnas ekonomi, hälsa och välbefinnande. Vägtransporterna är den viktigaste bidragande orsaken till dessa negativa effekter och godstransporterna på väg väntas öka med 60 % till 2050.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (2) Att minska de negativa effekterna av transporter är fortfarande ett av huvudmålen i unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EEG³, som fastställer åtgärder för att främja utvecklingen av kombinerade transporter, är den enda unionsrättsakt som direkt ger incitament till en övergång från godstransport på väg till transportslag med lägre utsläpp, exempelvis inre vattenvägar, sjöfart och järnväg.
- (3) Målet att 30 % av godstransporter på väg över 300 km senast 2030 ska ha överförts till andra transportslag, exempelvis järnväg eller sjöfart, och att mer än 50 % ska ha överförts fram till 2050, i syfte att optimera prestandan i multimodala logistikkedjor, bland annat genom utökad användning av mer energieffektiva transportslag, tar längre tid än väntat att uppnå och kommer enligt nuvarande prognoser inte att uppnås.
- (4) Direktiv 92/106/EEG har bidragit till utvecklingen av unionens politik för kombinerade transporter och har medverkat till att en betydande mängd godstransporter har flyttats från vägarna. Brister i genomförandet av det direktivet, i synnerhet till följd av tvetydiga formuleringar och föråldrade bestämmelser, och den begränsade omfattningen av dess stödåtgärder, har avsevärt minskat dess inverkan.
- (5) Direktiv 92/106/EEG bör förenklas och dess genomförande förbättras genom en översyn av de ekonomiska incitamenten till kombinerade transporter, i syfte att främja omställningen av godstransport från vägtransporter till andra transportslag som är mer miljövänliga, säkrare, mer energieffektiva och i mindre grad bidrar till trängsel.
- (6) [...]

³ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

- (6a) Artikel 2 i direktiv 92/106/EEG förbjuder nationella kvoter och tillstånd för kombinerade transporter. Detta direktiv påverkar inte bilaterala avtal som medlemsstater ingått med tredjeländer om kombinerade transporter.
- (7) Den ökade liberalisering som artikel 4 i direktiv 92/106/EEG innebär jämfört med cabotage i förordning (EU) nr 1072/2009 har bidragit till att främja kombinerad transport och bör i princip bibehållas, men det måste säkerställas att missbruk inte förekommer. Erfarenheter har visat att den bestämmelsen, i vissa delar av unionen, har använts för att systematiskt kringgå den tillfälliga karaktären hos cabotage och som grund för en stadigvarande förekomst av fordon i en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten. Sådana otillbörliga metoder riskerar att leda till social dumpning och äventyrar respekten för den rättsliga ramen gällande cabotage. Artikel 4 i direktiv 92/106/EEG bör därför ändras så att medlemsstaterna får möjlighet att ta itu med sådana problem på sitt territorium genom att införa en proportionerlig gräns för stadigvarande förekomst av fordon på deras territorium.
- (7a) En transport på väg som är en sträcka i en kombinerad transport omfattas av unionens regler för godstransporter på väg. I synnerhet omfattas transporter på väg som är sträckor i en kombinerad transport som är en nationell vägtransport inte av de undantag från direktiv 96/71/EG som finns i lex specialis om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, och de allmänna reglerna om utstationering är därför tillämpliga fullt ut från och med den första sträckan i denna transport i en värdmedlemsstat. Dessutom är unionens regler för bedrivande av transportverksamhet på väg, kör- och viloperioder samt färdskrivare fullt tillämpliga på vägsträckor inom kombinerade transporter. Detta omfattar särskilt de nya kraven på förarna att lägga upp sitt arbete på ett sätt att de regelbundet kan återvända till arbetsgivarens etableringsmedlemsstat eller till förarens bosättningsort.

- (8) Definitionen av kombinerad transport i direktiv 92/106/EEG inbegriper olika avståndsgränser för vägetapperna i en kombinerad transport, beroende på transportslaget för icke-vägetappen. För järnväg finns ingen fast avståndsgräns, i stället används det odefinierade begreppet ”närmaste lämpliga terminal” som ger en viss flexibilitet för att kunna ta hänsyn till särskilda situationer. Den begränsningen har gett upphov till många svårigheter vid genomförandet på grund av olika tolkningar och specifika svårigheter vad gäller att fastställa villkoren för genomförandet. Dessa tvetydigheter bör undanröjas, samtidigt som det säkerställs att ett visst mått av flexibilitet bibehålls. Framför allt skulle det förenkla planeringen av kombinerade transporter om upptagningsområdet för alla transportslagskombinationer vore likvärdigt och om efterlevnaden underlättades genom att vägetappens längd i direkt linje helt enkelt skulle mätas baserat på adresser eller GNSS-koordinater vid en vägetapps början och slut (genom att t.ex. använda befintliga verktyg).
- (8a) Målen för detta direktiv – att ytterligare främja omställningen från vägtransporter till mer miljövänliga transportslag och på så sätt minska de negativa effekterna av unionens transportsystem – bör uppnås på hela Europeiska unionens territorium. Avståndsgränsen på 150 km fågelvägen möjliggör i princip ett likvärdigt upptagningsområde för alla transportslag i alla medlemsstater, men regionala skillnader på grund av geografiska och ekonomiska kriterier, liksom befolkningstäthet, måste beaktas. En viss frihet att överskrida denna avståndsgräns för vägetapper kan behövas om en väg-/järnvägsterminal som är lämplig i fråga om omlastningsutrustning och/eller terminalkapacitet inte återfinns inom detta avstånd. På samma sätt behövs rörelsefrihet att kunna minska avståndsgränsen för vägetappen i särskilda, tydligt definierade fall för att säkerställa att alla medlemsstater går igenom en omställning från vägtransport till mer miljövänliga transportslag och för att undvika att vissa regioner gynnas av en trafikomställning medan vägtrafiken i andra regioner tvärtom ökar. När en vägetapp går genom en medlemsstats territorium utan att gods lastas eller lossas får den medlemsstaten välja att inte tillämpa de stödåtgärder som föreskrivs i detta direktiv.

- (9) I definitionen av kombinerad transport i direktiv 92/106/EEG säkerställer minimiavståndet 100 km för icke-vägetappen i en kombinerad transport att de flesta kombinerade transporter täcks. Järnvägs- och närsjöfartsetapper kräver normalt längre avstånd för att kunna konkurrera med transporter som bara inbegriper vägtransport. Minimiavståndet säkerställer också att vissa transporter, såsom korta färjeöverfarter som ändå skulle genomföras, utesluts från tillämpningsområdet. En sådan minimiavståndsgräns gör emellertid att en rad transporter på inre vattenvägar omkring hamnar samt i och omkring tätorter, som i hög grad bidrar till att minska trängseln på vägnäten i kusthamnar och det närliggande inlandet och till att minska miljöbelastningarna i tätorter, inte omfattas av tillämpningsområdet för det nuvarande direktivet om kombinerad transport. Därför vore det lämpligt att ta bort minimiavståndsgränsen men fortfarande utesluta icke-vägetapper vars enda syfte är att kringgå fysiska hinder och som inte medför någon trafikomställning i EU. Exempel på sådana uteslutna icke-vägetapper är direkt färjeöverfart till öar (som Cork–Roscoff eller Puttgarden–Rødby) eller genom en tunnel (som Eurotunneln) där det inte finns något vägalternativ till icke-vägetappen, och fall där det finns ett teoretiskt vägalternativ till icke-vägetappen av transporten, men denna vägetapp inte är kommersiellt gångbar eftersom den är avsevärt mycket längre och leder till förseningar och priser som inte är konkurrenskraftiga, såsom färjeöverfarten mellan Tallinn och Stockholm eller mellan Bari och Dubrovnik. Om järnväg eller inre vattenvägar används före eller efter en färjeöverfart och villkoren för inledande och avslutande vägetapper är uppfyllda, bör å andra sidan transportkedjan från avsändare till mottagare också räknas som kombinerad transport. Man bör inte heller utesluta icke-vägetapper som består av öförbindelser där transportföretaget väljer att ta färja till en mer avlägsen hamn i stället för den närmaste hamnen för att undvika en avsevärd vägsträcka, t.ex. genom att välja färjesträckan Cork–Santander i stället för att köra från Roscoff till Spanien; vilka bör vara stödberättigade eftersom de medför en trafikomställning.

- (9a) Vidare bör en del av en intermodal transport mellan medlemsstater och ett tredjeland anses omfattas av direktivet om unionsdelen av transporten uppfyller villkoren i definitionen av kombinerad transport – även om den nuvarande definitionen av kombinerad transport bara omfattar transporter mellan medlemsstater – eftersom den medför en trafikomställning i unionen. I sådana fall måste emellertid den icke-vägetapp som korsar en EU-gräns vara minst 100 km lång på EU:s territorium. För att undvika tvivel krävs ett förtydligande av detta.
- (9b) Den del av en intermodal transport med början och slut i tredjeländer som sker inom unionen omfattas av detta direktiv på vissa villkor, men de villkor för marknadstillträde och yrkestillträde som är tillämpliga på transportföretag från tredjeländer är fortfarande föremål för unionens eller medlemsstaters avtal med tredjeländer som innehåller bestämmelser om vägtransport.
- (10) Den minimistorlek för intermodala lastenheter som för närvarande specificeras i definitionen av kombinerad transport skulle kunna hämma den framtida utvecklingen av innovativa intermodala lösningar för stadstransporter och alla begränsningar av containerstorlek eller containerformat bör därför tas bort. Möjligheten att kunna identifiera intermodala lastenheter genom befintliga och vanligt förekommande identifikationssätt skulle å andra sidan kunna påskynda hanteringen av intermodala lastenheter vid terminaler och underlätta flödet av kombinerade transporter. Största tillåtna dimensioner för intermodala lastenheter på inledande och avslutande väggetapper regleras av bestämmelserna i direktiv 96/53/EG.

- (11) Den föråldrade användningen av stämplat för att bevisa att en kombinerad transport har utförts hindrar ett effektivt genomförande av direktiv 92/106/EEG eller kontrollen av stödberättigandet för de åtgärder som föreskrivs i direktivet. Det bör klargöras dels vilka bevis som är nödvändiga för att styrka att en kombinerad transport äger rum, dels på vilket sätt sådana bevis ska tillhandahållas. Framför allt är det viktigt att erinra om att sådana bevis kan tillhandahållas, helt eller delvis, genom befintliga transportdokument såsom fraktsedlar enligt olika internationella konventioner. Användning och framläggande av transportinformation på elektronisk väg såsom elektroniska fraktsedlar (eCMR)⁴ bör uppmuntras eftersom det förenklar tillhandahållandet av relevant bevisning. Det är viktigt att säkerställa att elektronisk information godtas av de berörda myndigheterna. Den inlämnade bevisningen bör, oavsett om den är i pappersformat eller elektroniskt format, vara tillförlitlig och bestyrkt genom underskrift, en stämpel eller en elektronisk identifieringsmetod – beroende på format. Regelverket och initiativ som förenklar administrativa förfaranden och digitaliseringen ur transportperspektiv bör beakta utvecklingen på unionsnivå.
- (12) Omfattningen av de nuvarande ekonomiska stödåtgärderna som anges i direktiv 92/106/EEG är mycket begränsad, eftersom de består av skatteåtgärder (dvs. återbetalning eller minskning av skatter) som enbart rör vissa typer av kombinerad järnvägs- och vägtransport. Andra relevanta åtgärder för alla transportslagskombinationer bör också uppmuntras för att minska andelen godstransport på väg och uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport för att minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln.

⁴ Föreskrivs i tilläggsprotokollet till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln.

- (13) När det gäller infrastruktur finns den huvudsakliga flaskhals som hindrar en övergång från godstransport på väg till andra transportslag i omlastningsterminalerna. Den nuvarande fördelningen av och täckningen för omlastningsterminaler i unionen är otillräcklig, bland annat i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, och kapaciteten hos befintliga omlastningsterminaler håller på att nå sin gräns och kommer att behöva utvecklas för att kunna hantera godstrafikens tillväxt totalt sett. Investeringar i omlastningsterminalers kapacitet kan minska de totala omlastningskostnaderna och därmed leda till en indirekt trafikomställning, vilket har visat sig i vissa medlemsstater. Medlemsstaterna kan vidta åtgärder för att stödja investeringar som säkerställer att transportföretagen får tillgång till ett nätverk av effektiva omlastningsterminaler för kombinerade transporter med tillräcklig omlastningskapacitet för att möta den befintliga och framtida efterfrågan på transportinfrastruktur. Sådana åtgärder kan ske i form av nationell transportpolitisk planering, särskild fysisk planering, offentlig-privata partnerskap, leasing av nationell eller kommunal mark för särskilda ändamål eller olika former av statligt stöd. Detta skulle göra kombinerade transporter mer konkurrenskraftiga jämfört med transporter som bara inbegriper vägtransport och därigenom öka incitamenten till användning av olika godstransportalternativ och öka övergången till andra transportslag.
- (13a) Ökad täckning, effektivitet och kapacitet hos omlastningsterminaler bör, som ett absolut minimum, säkerställas i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät. För att transporterna ska gynnas av detta direktiv och med beaktande av befolkningstätheten, geografiska och naturbetingade hinder, marknadsvillkor och handels- och godsflöden, bör ett långsiktigt mål vara att det i genomsnitt ska finnas minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats i unionen. Samordning mellan medlemsstater och i tillämpliga fall med kommissionen bör underlätta uppnåendet av detta mål.

- (13b) Särskilt om en terminal får stöd av offentliga medel är det viktigt att alla användare av kombinerad transport får öppet tillträde utan diskriminering under åtminstone en viss tidsperiod. En minimiperiod på fem år verkar lämplig; exempelvis ingår denna bestämmelse i avtal om samfinansiering av terminaler inom ramen för ESI-fondprogrammet⁵. En längre tidsperiod kan emellertid tänkas för andra avtal, program och/eller medlemsstater. Åtgärder som dokumenterar sådant öppet, icke-diskriminerande tillträde (såsom offentliggörande av information om avgifter för terminaltjänster) kan bidra till att ytterligare främja intermodala transporter och därigenom en indirekt trafikomställning.
- (14) Medlemsstaterna får genomföra ekonomiska stödåtgärder utöver befintliga sådana med inriktning på olika etapper och delar av en kombinerad transport. Sådana åtgärder kan, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 29–37 i direktiv 2012/34/EU, till exempel inbegripa en reducering av vissa skatter, avgifter för tillträde till infrastruktur, externa kostnader, trängselavgifter eller andra transportavgifter, direktbidrag för transport av intermodala lastenheter genom kombinerad transport, delvis återbetalning av omlastningskostnader, undantag från trafikförbud eller stöd till investeringar i digitala lösningar för kombinerad transport.
- (15) Stödåtgärder för kombinerad transport ska genomföras i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Med tanke på hur viktigt sådant stöd är för utvecklingen av kombinerad transport bör kommissionen bedöma möjligheten att utforma kriterier för överensstämmelsen med den inre marknaden för vissa typer av stöd för kombinerad transport, mot bakgrund av tillvaratagen erfarenhet.
- (16) [...] *(flyttat till skäl 13a)*
- (17) Stödåtgärder bör också ses över regelbundet av medlemsstaterna för att säkerställa deras effektivitet och ändamålsenlighet.

⁵ Såsom anges i förordning (EU) 1303/2013, särskilt artikel 71

- (18) Vid tillämpning av detta direktiv bör det inte göras någon skillnad mellan kombinerad transport i yrkesmässig trafik och kombinerad transport för egen räkning.
- (19) För att kunna hantera och möjliggöra en utveckling av unionstransporterna, och i synnerhet marknaden för kombinerad transport, bör relevanta, jämförbara och tillförlitliga data och uppgifter samlas in på unionsnivå och av medlemsstaterna och regelbundet rapporteras till kommissionen. Kommissionen bör vart femte år förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om tillämpningen av detta direktiv. Relevanta data och uppgifter om kombinerad transport från befintliga källor, som Eurostat eller nationella statistikdatabaser bör i förekommande fall återanvändas för detta syfte, för att undvika dubbelarbete och administrativa bördor.
- (19a) För att säkerställa enhetliga villkor och underlätta den rapportering som medlemsstaterna måste utföra bör kommissionen anta riktlinjer för medlemsstaterna som beskriver metoderna för att sammanställa och lägga fram den information om kombinerade transporter som avses i artikel 5.1.
- (20) Transparens är viktig för alla intressenter som är involverade i kombinerade transporter. För att främja sådan transparens är det viktigt att säkerställa att alla relevanta regler, åtgärder och kontaktuppgifter offentliggörs på ett lättillgängligt sätt.
- (21) [...]
- (22) Eftersom målen för detta direktiv avseende att ytterligare främja övergången från vägtransporter till mer miljövänliga transportslag, och därmed minska de negativa externa effekterna av unionens transportsystem, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan, på grund av den huvudsakligen gränsöverskridande karaktären hos kombinerad godstransport och sammankopplad infrastruktur, och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (23) Direktiv 92/106/EEG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 92/106/EEG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

”Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av internationell kombinerad transport av gods”.

ny artikel 1a:

Syftet med detta direktiv är att bidra till att minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln genom att främja utvecklingen av kombinerade transporter och uppmuntra till en övergång från godstransport på väg till andra transportslag, som järnväg, inre vattenvägar och sjöfart genom att göra kombinerade transporter mer konkurrenskraftiga jämfört med godstransporter på väg.

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

1. Detta direktiv gäller för internationella kombinerade transporter.
2. I detta direktiv avses med *internationell kombinerad transport*: befordran av intermodala lastenheter (med eller utan last) genom en transport mellan medlemsstater eller mellan medlemsstater och ett tredjeland, bestående av en inledande eller avslutande vägetapp av transportsträckan, eller båda, samt en eller flera icke-vägetapper av transportsträckan på vilken befordran sker med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport:

Med intermodala lastenheter avses

- a) en släpvagn eller påhängsvagn utan dragbil, ett växelflak eller en container, med identifiering i enlighet med det identifieringssystem som upprättats enligt de internationella standarderna ISO6346 och EN13044, där den ensamma intermodala lastenheten omlastas mellan de olika transportslagen, eller
- b) ett vägfordon (en lastbil med eller utan släpvagn eller en påhängsvagn med dragbil) eller en påhängsvagn som inte kan flyttas med hjälp av lyftkran som befordras med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport för icke-vägetappen av transportsträckan.

2a. Detta direktiv ska bara gälla för kombinerade transporter där det för åtminstone en av icke-vägetapperna finns ett likvärdigt gångbart vägtransportalternativ och hela transporten således medför en trafikomställning i unionen.

3. Varje vägetapp som avses i punkt 2 får inte överskrida 150 km fågelvägen.

Avståndsgränsen för vägetappen ska avse den sammanlagda längden av alla vägetapper, oavsett eventuella mellanliggande upphämtningar under den inledande etappen och leveranser under den avslutande etappen av transportsträckan. Transport av tomma lastenheter före en inledande vägetapp eller efter en avslutande vägetapp (t.ex. från eller till en containerdepå) anses inte som en del av en kombinerad transport.

3a. Om en väg-/järnvägsterminal som är lämplig i fråga om omlastningsutrustning och/eller terminalkapacitet inte återfinns inom ett avstånd på 150 km fågelvägen får denna avståndsgräns för vägetappen överskridas för kombinerade transporter, i syfte att nå den geografiskt närmaste lämpliga transportterminal som har de nödvändiga operativa omlastningsmöjligheterna i enlighet med de regler som medlemsstaterna har fastställt. I detta syfte ska medlemsstaterna fastställa om de nödvändiga operativa omlastningsmöjligheterna inte finns tillgängliga och identifiera lämpliga alternativ. Medlemsstaterna ska offentliggöra dessa regler.

3b. En medlemsstat får besluta att inte tillämpa de stödåtgärder som föreskrivs i artikel 6 i detta direktiv på en vägetapp som går genom dess territorium utan att gods lastas eller lossas.

4. Om en kombinerad transport inleds och/eller avslutas utanför unionen ska detta direktiv vara tillämpligt på den delen av transporten i unionen om
 - a) den del av transporten som äger rum i unionen uppfyller kraven i punkterna 2, 2a, 3, 3a och 3b och
 - b) den icke-vägetapp som korsar en unionsgräns är minst 100 km lång inom unionen.”.
3. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att vägtransport betraktas som en del av en kombinerad transport som omfattas av detta direktiv endast om det transportföretag som utför vägtransporten i fråga kan uppvisa tydliga bevis för att sådan vägtransport utgör en vägetapp i en kombinerad transport.
2. De bevis som avses i punkt 1 ska inbegripa följande uppgifter:
 - a) Namn, adress och kontaktuppgifter för avsändaren eller den operatör som anordnar den kombinerade transporten på avsändarens vägnar.
 - b) Den transporterade intermodala lastenhetens identifiering eller, om ett vägfordon befordras på en icke-vägetapp, detta vägfordons identifiering.
 - ba) Mottagarens namn, adress och kontaktuppgifter.
 - c) Transportvägen för den kombinerade transporten:
 - De platser där var och en av den kombinerade transportens olika etapper inleds och avslutas inom unionen och respektive datum.
 - Följande avstånd:
 - i) Avstånden fågelvägen för varje vägetapp inom unionen.
 - ii) [...].

iii) För kombinerade transporter som omfattas av artikel 1.4 b, icke-vägetappens avstånd inom unionen.

- Vägetappen får endast överskrida 150 km i enlighet och överensstämmelse med relevanta regler i de medlemsstater som avses i artikel 1.3a.
- För en inledande vägetapp, en bekräftelse från den första/följande omlastningsterminalen för att styrka att den identifierade intermodala lastenheten kommer att omlastas mellan olika transportslag, med uppgift om plats och datum, eller en bekräftelse från respektive transportföretag för icke-vägetappen av att den identifierade intermodala lastenheten eller det identifierade vägfordonet kommer att befordras av dem som en del av denna kombinerade transport, med uppgift om plats och datum för upphämtning.
- För en avslutande vägetapp, en bekräftelse från den sista omlastningsterminalen för att styrka att den identifierade intermodala lastenheten har omlastats mellan olika transportslag, med uppgift om plats och datum, eller en bekräftelse från respektive transportföretag för icke-vägetappen av att den identifierade intermodala lastenheten eller det identifierade vägfordonet har befordrats av dem som en del av denna kombinerade transport, med uppgift om plats och datum för leverans.

2a. De bevis som avses i punkt 1 ska vara bestyrkta.

3. Befintliga bevis eller dokument kan användas om all den information som erfordras enligt artikel 3.2 tillhandahålls. I sådana fall ska inga ytterligare bevis eller dokument krävas för att styrka att transportföretaget utför en kombinerad transport.
4. De bevis som avses i punkt 1 ska uppvisas på begäran av den behöriga kontrolltjänstemannen i den medlemsstat där kontrollen utförs. De ska vara avfattade på ett av den medlemsstatens officiella språk eller på engelska.

- 4a. Vid vägkontroller ska föraren tillåtas ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige, avsändaren eller den operatör som anordnar den kombinerade transporten på avsändarens vägnar eller andra personer eller enheter som kan hjälpa föraren att tillhandahålla den information som avses i punkt 2. Informationen ska tillhandahållas medan vägkontrollen pågår⁶.
5. Sådana bevis får uppvisas elektroniskt med användning av ett reviderbart strukturerat format som kan användas direkt för lagring och behandling i datorer.
6. Vid vägkontroller ska det i vederbörligen motiverade fall tillåtas en avvikelse mellan transporten och de bevis som tillhandahålls, särskilt vad gäller de uppgifter om transportvägen som avses i punkt 2 c, vid exceptionella och oförutsedda omständigheter som ligger utanför transportföretagets/transportföretagens kontroll och orsakar förändringar i den kombinerade transporten. För att kunna tillhandahålla den bevisning som krävs ska föraren tillåtas ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige, avsändaren eller den operatör som anordnar den kombinerade transporten på avsändarens vägnar eller andra personer eller enheter som kan tillhandahålla ytterligare motivering för denna avvikelse mellan de bevis som tillhandahålls och den faktiska transporten.”.
4. Artikel 4 ska ersättas med följande:
- ”Artikel 4
1. Alla transportföretag som är etablerade i en medlemsstat och som uppfyller villkoren för att få tillträde till yrket och till marknaden för varutransporter ska ha rätt att i samband med en internationell kombinerad transport utföra inledande och/eller avslutande vägetapper.

⁶ I linje med artikel 8.4a i förordning (EG) nr 1072/2009.

2. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstater, om så krävs för att förebygga missbruk genom utförande av obegränsade och kontinuerliga tjänster för de inledande eller avslutande vägetapperna i en värdmedlemsstat, föreskriva att den sista lossningen på en sådan vägetapp ska äga rum inom en definierad period efter det att fordonet körde in i den värdmedlemsstaten. Denna period ska vara kortare än fem dagar. En medlemsstat som har utnyttjat denna möjlighet ska också fastställa den period under vilken – efter det att transportföretagets transport avseende sådana vägetapper avslutats – samma fordon eller, vid fordonståg, motorfordonet i kombinationen, inte får användas i den värdmedlemsstaten för sådana inledande och/eller avslutande vägetapper eller cabotagetransporter som definieras i förordning (EG) nr 1072/2009. Denna period får inte överstiga [fem] dagar.
3. Medlemsstater som utnyttjar det undantag som föreskrivs i punkt 2 ska utöver vad som föreskrivs i artikel 3 säkerställa att vägtransport betraktas som en del av en kombinerad transport som omfattas av detta direktiv endast om det transportföretag som utför vägtransporten i fråga kan uppvisa tydliga bevis för relevanta föregående transporter och för när fordonet körde in i värdmedlemsstaten.
4. Medlemsstater som utnyttjar det undantag som föreskrivs i punkt 2 ska underrätta kommissionen om detta innan de tillämpar de relevanta nationella åtgärderna. De ska se över dessa regler åtminstone vart femte år och underrätta kommissionen om denna översyn. De ska offentliggöra dessa regler, inbegripet respektive perioders längd, för allmänheten på ett transparent sätt.”

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

1. Senast den [xx/xx/xxxx – 18 månader efter införlivandet av detta direktiv] ska medlemsstaterna för första gången lämna en rapport till kommissionen, och därefter vart [femte] år, som innehåller information om de kombinerade transporter som omfattas av detta direktiv på deras territorium. Rapporten ska innehålla information och statistik, där sådan finns tillgänglig, om framför allt de huvudsakliga nationella och gränsöverskridande korridorer i transportnätet som används i kombinerade transporter, antalet fordon (en fordonskombination räknas som ett enda fordon), transporterade växelflak och containrar, transporterat tonnage, en förteckning över omlastningsterminaler som betjänar kombinerade transporter och en översikt över alla nationella stödåtgärder som har tillämpats och som planeras.
 - a) [...].
 - b) [...].
 - c) [...].
 - d) [...]
2. Kommissionen ska anta riktlinjer för medlemsstaterna som beskriver metoderna för att sammanställa och lägga fram den information om kombinerade transporter som avses i punkt 1.
3. På grundval av en analys av de nationella rapporterna och av befintliga data på unionsnivå, för första gången senast den [xx/xx/xxxx – 9 månader efter det att tidsfristen för medlemsstaternas rapportinlämning har löpt ut] och därefter vart [femte] år, ska kommissionen utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om följande:
 - a) Den ekonomiska utvecklingen för kombinerade transporter.
 - b) [...].

- c) [...].
- d) Eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en revidering av definitionen av kombinerad transport i artikel 1 och en anpassning av förteckningen över åtgärder som föreskrivs i artikel 6.”.

[Artikel 6]

- 6. I artikel 6 ska följande punkter läggas till som punkterna 4, 5, 6, 7 och 8:
- 4. ”Medlemsstaterna får vidta åtgärder för uppnåendet av detta direktivs mål om att stödja investeringar i omlastningsterminaler med avseende på
 - a) uppförande och, vid behov, utbyggnad av sådana omlastningsterminaler för kombinerad transport,
 - b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.
- 4a. Medlemsstaterna ska säkerställa att de omlastningsanläggningar som får offentligt stöd är tillgängliga för samtliga transportföretag utan diskriminering under en period på fem år, eller längre där så är lämpligt och/eller planeras av en medlemsstat och i enlighet med unionsrätten. Medlemsstaterna får fastställa ytterligare villkor för berättigande till stödet.
- 5. Medlemsstaterna får vidta ytterligare åtgärder för att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter jämfört med likvärdiga vägtransporter.

Sådana åtgärder får, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 29–37 i direktiv 2012/34/EU, omfatta en hel kombinerad transport eller delar av den, såsom genomförandet av transporten på en vägetapp eller icke-vägetapp, fordonet, fartyget eller den intermodala lastenheten som används eller omlastningarna.
- 6. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om lydelsen av de stödåtgärder som vidtas i enlighet med denna artikel.

7. Medlemsstaterna ska regelbundet utvärdera behoven på marknaden för kombinerade transporter och vid behov anpassa åtgärderna till stöd för kombinerade transporter.
8. [...]
- 8a. Kommissionen ska bedöma möjligheten att utforma operativa kriterier för överensstämmelsen med den inre marknaden för vissa typer av stöd för kombinerad transport, mot bakgrund av tillvaratagen erfarenhet.”.
7. Artiklarna 7 och 9 ska utgå.
8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 9a

1. [...]
2. [...]
3. Medlemsstaterna ska offentliggöra lättillgänglig och kostnadsfri relevant information för tillämpningen av detta direktiv, inbegripet tillgängligt stöd för ekonomiska aktörer och kontaktpunkter vid de berörda nationella myndigheterna. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om var denna information offentliggörs och om de berörda nationella myndigheternas kontaktuppgifter och olika arbetsuppgifter.
4. Europeiska kommissionen ska offentliggöra och fortlöpande uppdatera en förteckning över kontaktpunkter vid de berörda nationella myndigheterna och över de genomförandeåtgärder som medlemsstaterna underrättat den om, inbegripet de som avses i artikel 1.3a och 1.3b.”.

9. Följande artikel ska införas:

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast XXXXXX [två år efter det att detta direktiv har trätt i kraft]. De ska genast underrätta kommissionen om detta. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom det här direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande