

Bryssel den 21 november 2018
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2017/0290(COD)

13871/1/18
REV 1

TRANS 503
CODEC 1882

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Komm. dok. nr:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
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) – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 10 november 2017 antog kommissionen det ovannämnda förslaget, som är en del av mobilitetspaketet ”Europa på väg” och är ett av kommissionens initiativ för utsläppssnål rörlighet. I förslaget görs en översyn av rådets direktiv 92/106/EEG¹ (direktivet om kombinerad transport), som är det enda rättsliga instrumentet på unionsnivå som direkt ger incitament till en övergång från godstransport på väg till transportslag med lägre utsläpp, exempelvis inre vattenvägar, sjöfart och järnväg.

¹ Direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

II. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

2. Förslagets huvudmål är att ytterligare öka de kombinerade transporternas konkurrenskraft jämfört med godstransporter på väg på långa sträckor och därför att stärka övergången från vägtransport till andra transportslag.
3. Tanken med förslaget är att nå detta mål genom att
 - utvidga tillämpningsområdet för nuvarande direktiv 92/106/EEG till att omfatta nationella intermodala transporter,
 - förenkla definitionen av kombinerad transport och öka flexibiliteten vad gäller vägetappens längd,
 - specificera beviskraven för kombinerade transporter,
 - bredda de ekonomiska stödåtgärderna, framför allt investeringar i omlastningsterminaler, särskilt i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät. Medlemsstaterna bör genomföra ytterligare ekonomiska stödåtgärder (t.ex. skattelättnader) och samordna dem sinsemellan och med kommissionen.
4. Initiativet bidrar till programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) i och med att det syftar till att uppdatera och förenkla det nuvarande direktivet.

III. ARBETET I EUROPAPARLAMENTET

5. År 2017 uppmanade Europaparlamentet kommissionen att föreslå tydliga, moderna och begripliga bestämmelser för kombinerade transporter som myndigheterna kan genomföra. Europaparlamentet uppmanade särskilt kommissionen att se över direktivet om kombinerad transport för att öka de multimodala transporterna, undanröja otillbörliga metoder och säkerställa efterlevnaden av den sociallagstiftning som rör kombinerad transport.

6. Lagstiftningsförslaget har tilldelats Europaparlamentets utskott för transport och turism, som har utsett Daniela Aiuto (EFDD, Italien) till föredragande. Den 25 april 2018 lade föredraganden fram sitt förslag till betänkande för utskottet. Betänkandet innehåller ändringsförslag som i stort stöder kommissionens förslag och noterar resultaten av den föregående Refit-utvärderingen. På ett antal områden föreslås till och med en förstärkning av kommissionens förslag (t.ex. medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter, de skatteincitament som medlemsstaterna ska erbjuda i fråga om kombinerade transporter, och investeringar som stöder konstruktion av omlastningsterminaler eller utbyggnad av befintliga omlastningsterminaler). Omröstningen om förslaget ägde rum den 10 juli 2018.
7. Ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget den 19 april 2018.

IV. ARBETET I RÅDETS ORGAN

8. Kommissionen lade fram förslaget den 27 november 2017 vid mötet i arbetsgruppen för intermodala transporter (nedan kallad *arbetsgruppen*), och en första diskussion hölls. Konsekvensbedömningen av förslaget diskuterades i detalj den 12 och den 25 januari 2018.
9. Ärendet diskuterades ingående under det bulgariska ordförandeskapet. Delegationerna välkomnade överlag den planerade översynen av direktivet, som med åren har blivit mindre relevant. De var eniga om behovet av att påskynda trafikomställningen till andra transportsätt än vägtransporter i syfte att minska trafikstockningar och utsläpp. När det gäller de politiska alternativen gav flera delegationer uttryck för tvivel om förslagets tydliga fokus på vägetappen. I fråga om stödåtgärder i allmänhet hade delegationerna förväntat sig att konsekvensbedömningen skulle ha gett ett mer konkret underlag till frågan om hur dessa stödåtgärder skulle kunna vidareutvecklas. I fråga om investeringsstöd ifrågasatte många delegationer det föreslagna målet om en geografisk spridning av omlastningsterminaler och menade att lokalisering av och investeringar i terminaler borde styras av marknadsbehoven.

10. Dessutom pekade många delegationer på kopplingen mellan det här förslaget och vissa av förslagen i det första mobilitetspaketet och menade att den kopplingen borde ha ägnats större uppmärksamhet. I detta sammanhang framhöll de den ökning av cabotagetransporter som skulle kunna bli resultatet av att de cabotagebegränsningar som föreskrivs i förordning (EG) nr 1072/2009 – den så kallade förordningen om marknadstillträde – inte skulle tillämpas på vägetappen i kombinerade transporter (CT). De betonade också att kopplingen mellan CT-förslaget och de särskilda bestämmelser om utstationering av förare som anges i direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU borde ha bedömts mer ingående. Följaktligen framhöll de att de motsvarande bestämmelserna i ovannämnda ärenden bör överensstämma med varandra, och att arbetet med dem bör löpa parallellt för att säkerställa detta.
11. Den 7 juni 2018 antog rådet (transport, telekommunikation och energi) en lägesrapport om ärendet. Med utgångspunkt i lägesrapporten från det bulgariska ordförandeskapet fortsatte det österrikiska ordförandeskapet arbetet med ärendet under arbetsgruppens möten den 24 oktober och den 7 november 2018, vid sidan av ett flertal bilaterala diskussioner, i avsikt att klargöra delegationernas ståndpunkter om ärendets huvudfrågor och komma fram till bästa möjliga kompromiss för att kunna nå en allmän riktlinje.
12. På grundval av delegationernas förslag och kommentarer föreslås i det österrikiska ordförandeskapets kompromisstext olika lösningar och förtydliganden på ett antal punkter, de viktigaste är följande:
- Att begränsa *direktivets tillämpningsområde* till *internationella* kombinerade transporter, dvs. mellan medlemsstater eller mellan medlemsstater och ett tredjeland. I praktiken bibehålls det nuvarande CT-direktivets tillämpningsområde (mellan medlemsstater), men ett tydliggörande införs av transporter i tredjeländer, till följd av domstolens dom i mål C-2/84 (under förutsättning att villkoren för stödberättigande för kombinerade transporter är uppfyllda).

- *Identifieringskraven med avseende på kombinerade transporter: Identifiering av den intermodala lastenheten i enlighet med de internationella standarderna ISO6346 och EN130344 krävs för påhängsvagnar utan dragbil, växelflak eller containrar, men kommer inte att vara obligatoriskt för släpvagnar eller för fordon med dragbil eller påhängsvagnar som inte kan flyttas med hjälp av lyftkran.*
- *Det blir upp till varje medlemsstat att i enlighet med sina regionala omständigheter välja om avståndsgränsen för varje vägetapp ska vara längre än 150 km. Eftersom omlastningsterminalernas geografiska läge och placering ser helt olika ut i olika medlemsstater blir det möjligt för varje medlemsstat att fastställa reglerna för när en vägetapp får överskrida 150 km, för att närmast lämpliga terminal ska kunna nås på deras territorium. För att hjälpa transportföretag som är verksamma inom kombinerade transporter blir medlemsstaterna skyldiga att offentliggöra ovannämnda regler.*
- *Icke-diskriminerande tillträde till omlastningsterminaler som erhåller offentligt stöd under minst fem år. Denna bestämmelse återspeglar vissa medlemsstaters farhågor gällande det faktum att de bara kan garantera icke-diskriminerande tillträde till offentligt finansierade eller samfinansierade omlastningsterminaler under en viss tidsperiod, såvida detta inte anges specifikt i ett avtal. Medlemsstaterna kommer emellertid att kunna förlänga tiden för fritt tillträde bortom fem år.*
- *Skyldighet för kommissionen att bedöma möjligheten att förenkla de regler för statligt stöd som är tillämpliga på kombinerade transporter.*

V. KVARSTÅENDE HUVUDFRÅGA

Kopplingen till det första mobilitetspaketet i fråga om cabotageregler och utstationering av förare

13. Kommissionens förslag innebär att artikel 2 i direktivet lämnas oförändrad när det gäller nationella kvoter och förbud mot nationella tillstånd för kombinerade transporter. I kommissionens förslag lämnas också artikel 4 oförändrad, dvs. att transportföretag (som uppfyller de villkor som fastställs i förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009) har rätt att utföra cabotage under den inledande/avslutande vägetapp som ingår i den kombinerade transporten, mellan medlemsstater men också inom en medlemsstats gränser.
14. Sedan diskussionerna om förslaget inleddes i rådet har flera delegationer föreslagit att man ska återgå till det nuvarande direktivets tillämpningsområde (dvs. internationella kombinerade transporter) eftersom det nya tillämpningsområdet enligt deras uppfattning skulle motsvara en liberalisering av inhemskt cabotage. Dessa delegationer ifrågasätter det politiska valet att skapa incitament för kombinerade transporter på bekostnad av en eventuell ökning av olagligt cabotage eller otillbörlig konkurrens på grund av att vissa transportföretag erbjuder billigare tjänster. De föreslår därför att artikel 4 i det nuvarande direktivet om kombinerade transporter ska utgå. Andra delegationer motsätter sig detta.
15. De flesta delegationer är överens om att det i fråga om kombinerade transporters vägetapper finns en nära koppling till problemet med cabotage i detta direktiv och förordning (EG) nr 1072/2009 – den så kallade förordningen om marknadstillträde, samt till de särskilda reglerna för utstationering av förare i direktiv 96/71/EG och 2014/67/EU² – de så kallade lex specialis. De har konsekvent framhållit att de motsvarande bestämmelserna i dessa ärenden bör överensstämma med varandra, och att arbetet med dem bör löpa parallellt för att säkerställa detta. Tillämpningen av reglerna om utstationering för en kombinerad transports inledande och avslutande vägetapp regleras nu i förslaget till direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare, de så kallade lex specialis (artikel 2.2b och skäl 12e)

² Kommissionens förslag COM(2017) 278 final - 2017/0121 (COD)

16. Vid Corepers möte den 14 november 2018 framhöll två medlemsstater, med stöd av ett antal andra delegationer, att artikel 4 i det nuvarande direktivet bör strykas. En annan grupp medlemsstater upprepade att de motsatte sig en sådan strykning. Följaktligen föreslår ordförandeskapet en kompromiss som innebär att artikel 4 ändras så att medlemsstaterna får möjlighet att begränsa den period under vilken ett fordon får tillhandahålla tjänster under den inledande och/eller avslutande vägetappen i en värdmedlemsstat.
17. Andra kvarstående frågor anges i fotnoterna i den text som bifogas denna rapport.
18. Alla delegationer samt kommissionen har en allmän granskningsreservation mot den senaste versionen av texten (som bifogas denna rapport). Ändringar i förhållande till föregående version av texten (dok. 13871/18) är markerade med **fetstil** respektive [...].
19. I väntan på förhandlingar med Europaparlamentet avvaktar kommissionen med att ta ställning till hela kompromissförslaget.
20. DK, MT och UK har lämnat in en parlamentsreservation mot förslaget.

VI. SLUTSATSER

21. Coreper uppmanas att granska texten i bilagan till denna rapport och om möjligt lösa de kvarstående frågorna, så att rådet kan nå fram till en allmän riktlinje om förslaget vid mötet den 3 december 2018.

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 yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

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.

³ EUT C , , s. .

⁴ EUT C , , s. .

- (2) Att minska de negativa effekterna av transporter är fortfarande ett av huvudmålen i unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EEG⁵, 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) [...]⁶

⁵ 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).

⁶ Kommissionen har en reservation mot begränsningen av tillämpningsområdet, i linje med reservationen mot artikel 1.1.

- (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.**
- (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 betrakta den transporten som en kombinerad transport och alltså inte tillämpa de stödåtgärder som föreskrivs i detta direktiv och/eller direktiv 96/53/EEG med avseende på undantag från viktgränser avseende kombinerad transport.⁷

⁷ Kommissionen har en reservation mot detta skäl, i linje med sina reservationer mot artikel 1.3a och 1.3b.

- (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. Minimivståndet 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)⁸ 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.

⁸ 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-fondprogrammet.⁹ 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 bör¹⁰ [...] 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.

⁹ Som anges i förordning (EU) 1303/2013, särskilt artikel 71.

¹⁰ I linje med sina kommentarer gällande artikel 6.8a motsätter sig kommissionen att ordet ”får” ersätts med ”bör”.

- (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 unionsnivå¹¹ 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) [...]

¹¹ Kommissionen har en reservation mot detta skäl eftersom artikel 5 inte föreskriver någon insamling av information på EU-nivå.

(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 ¹²kombinerade 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 lyftkran¹³ som befordras med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport för icke-vägetappen av transportsträckan.

[...] ¹⁴

- 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.

¹² Kommissionen har en reservation mot tillämpningsområdet. Kommissionen anser att detta minskar förslaget tillämpningsområde med 20 %.

¹³ Kommissionen har en reservation mot att påhängsvagnar som inte kan flyttas med hjälp av lyftkran är undantagna från identifieringskravet.

¹⁴ Kommissionen, som har stöd av BE, LU och PT, skulle föredra att behålla identifieringsskyldigheten för påhängsvagnar som inte kan flyttas med hjälp av lyftkran efter en övergångsperiod.

3. Varje vägetapp som avses i punkt 2 får inte överskrida 150 km fågelvägen.¹⁵

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-/järnvägsterminal¹⁶ 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 omlastningsmöjligheterna¹⁷ inte finns tillgängliga och identifiera lämpliga alternativ¹⁸. Medlemsstaterna ska offentliggöra dessa regler.

¹⁵ Kommissionen har en reservation mot strykningen av 20 %-gränsen och den relaterade referensen i artikel 3. PL stöder kommissionsförslaget i denna fråga.

¹⁶ MT, PL och PT föreslår att kusthamnar ska läggas till.

¹⁷ Kommissionen har en starkt reservation mot att stödberättigandet minskas till under nuvarande nivå. Kommissionen föreslår att denna punkt ersätts med följande text: *"Om en väg-/järnvägsterminal som är lämplig i fråga om omlastningsutrustning, terminalkapacitet, terminalöppettider och/eller lämpliga godstransporttjänster på järnväg 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."*

¹⁸ Kommissionen föredrar med stöd av BE och LU den föregående versionen av denna text, med harmoniserade regler på EU-nivå.

- 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. Den medlemsstaten får besluta att en sådan vägetapp för tillämpningen av direktiv 96/53/EG inte ska anses utgöra en del av en kombinerad transport. Medlemsstaterna ska offentliggöra dessa regler.¹⁹²⁰²¹
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.”²²
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.

¹⁹ Kommissionen har en reservation mot denna punkt.

²⁰ IT, PL, SI och FI har en reservation mot denna punkt.

²¹ SI föreslår en alternativ formulering av denna punkt: *”Transitering genom en EU-medlemsstat under den inledande eller avslutande vägetappen av en kombinerad transport är endast tillåten/möjlig om den medlemsstaten inte erbjuder en lämplig terminal för kombinerade transporter”*.

²² PL har betänkligheter mot denna punkt eftersom den utesluter terminaler som ligger nära gränsen.

- 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) [...] ²³;
 - 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 ²⁴.
 - 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.

²³ Kommissionen har en reservation mot strykningen av denna punkt i samband med strykningen av 20 %-gränsen från artikel 1.3 b.

²⁴ Kommissionen föreslår att man stryker detta led för att återspegla den föreslagna ändringen i fotnot 15 i artikel 1.3a och återinför texten från det bulgariska ordförandeskapets lägesrapport: ”*Om vägetappen överskrider 150 km fågelvägen, motiveringen för att avståndet överskrids i enlighet med villkoren i artikel 1.3a*”.

- 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 pågår²⁵.
5. Sådana bevis får uppvisas elektroniskt med användning av ett reviderbart strukturerat format som kan användas direkt för lagring och behandling i datorer.

²⁵ I linje med den senaste kompromissen i artikel 8.4a i förordning (EG) nr 1072/2009.

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.**
- 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 sju 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

3. 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,²⁶ 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) [...].

²⁶ Kommissionen har en reservation mot begränsningen av rapporteringen till lättillgänglig information, vilket gör skyldigheten mindre omfattande än i nuläget.

- c) [...].
 - d) [...].
4. 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.
5. 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 får²⁷ 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,

²⁷ Kommissionen motsätter sig ändringen av ”ska” till ”får” och föreslår följande formulering:
”...Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att uppmuntra till investeringar i...”

b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.

4a. [...] ²⁸

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 ²⁹ 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 ³⁰.”.

²⁸ Kommissionen föreslår att texten ska behållas i en förenklad version, enligt följande:
”Medlemsstaterna ska säkerställa att man vid genomförandet av sådana åtgärder prioriterar säkerställandet av en tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar i unionen, och särskilt i det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät.”

²⁹ Kommissionen motsätter sig användningen av ordet ”ska” och anser att man ska behålla ordet ”får”.

³⁰ Vad gäller statligt stöd föredrar EL den tidigare formuleringen i lägesrapporten från det bulgariska ordförandeskapet (dok. 7864/18).

7. Artiklarna 7 och 9 ska utgå.
8. Följande artikel ska införas som artikel 9a:

”Artikel 9a

6. [...]
7. [...]
8. 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.
9. 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

10. 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.

11. 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
