



Bruxelles, den 30. november 2018  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2017/0290(COD)**

---

---

**13871/2/18  
REV 2**

**TRANS 503  
CODEC 1882**

## **RAPPORT**

---

|                 |  |
|-----------------|--|
| fra:            | Generalsekretariatet for Rådet   |
| til:            | Rådet  |
| Komm. dok. nr.: | 14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176   |
| Vedr.:          | Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EØS-relevant tekst)<br>– Generel indstilling |

---

### **I. INDLEDNING**

1. Den 10. november 2017 vedtog Kommissionen ovennævnte forslag som en del af mobilitetspakken "Et mobilt Europa", ét af Kommissionens initiativer i forbindelse med lavemissionsmobilitet. Forslaget er en fornyet gennemgang af direktiv 92/106/EØF<sup>1</sup> (direktivet om kombineret transport), som er den eneste retsakt på EU-plan, som direkte giver incitament til en trafikoverflytning fra vejtransport til lavemissionstransportformer såsom indre vandveje, søtransport og jernbanetransport.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

## **II. FORSLAGETS INDHOLD**

2. Hovedformålet med forslaget er at øge den kombinerede transports konkurrenceevne yderligere sammenlignet med vejgodstransport over lange afstande og således styrke en trafikoverflytning fra vejgodstransport til andre transportformer.
3. Forslaget sigter mod at nå dette mål ved:
  - at udvide anvendelsesområdet for det nuværende direktiv 92/106/EØF til også at omfatte indenlandsk intermodal transport
  - at forenkle definitionen af en kombineret transport og gøre længden af vejstrækningen mere fleksibel
  - at præcisere kravene om den nødvendige dokumentation for kombineret transport
  - at udvide de økonomiske støtteforanstaltninger, fortrinsvis investeringer i omladningsterminaler, navnlig langs det eksisterende TEN-T-hovednet og det samlede net. Medlemsstaterne bør gennemføre yderligere økonomiske støtteforanstaltninger (såsom skatteundtagelser) og koordinere dem indbyrdes og med Kommissionen.
4. Initiativet bidrager til programmet for målrettet regulering (Refit), idet det søger at ajourføre og forenkle det gældende direktiv.

## **III. ARBEJDET I EUROPA-PARLAMENTET**

5. I 2017 bad Europa-Parlamentet Kommissionen om klare, moderne og forståelige regler for kombineret transport, som kan gennemføres af myndighederne. Parlamentet opfordrede specifikt Kommissionen til at revidere direktivet om kombineret transport med henblik på at øge den multimodale transport, eliminere urimelige praksisser og sikre overholdelse af de social- og arbejdsmarkedsrelaterede bestemmelser inden for kombineret transport.

6. Lovgivningsforslaget er blevet overgivet til Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN), der har udpeget Daniela Aiuto (EFDD, IT) som ordfører. Den 25. april 2018 forelagde ordføreren udvalget sit udkast til betænkning. Betænkningen foreslår ændringer, der i vid udstrækning støtter kommissionsforslaget og anerkender resultaterne af den forudgående Refitevaluering, og foreslår endda at styrke Kommissionens forslag på en række områder (såsom medlemsstaternes rapporteringspligt, de skattemæssige incitamenter, som medlemsstaterne skal tilbyde i forbindelse med kombineret transport, eller de investeringer, der støtter udviklingen af omladningsterminaler eller udvidelsen af de eksisterende). Afstemningen i udvalget fandt sted den 10. juli 2018.
7. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse om dette forslag den 19. april 2018.

#### **IV. ARBEJDET I RÅDETS ORGANER**

8. Kommissionen forelagde Gruppen vedrørende Transport - Intermodale Spørgsmål og Net (i det følgende "arbejdsgruppen") forslaget den 27. november 2017, hvilket blev efterfulgt af en første udveksling af synspunkter. Konsekvensanalysen til forslaget blev drøftet indgående den 12. og 25. januar 2018.
9. Sagen blev drøftet indgående under det bulgarske formandskab. Generelt var delegationerne tilfredse med den påtænkte gennemgang af direktivet, der gennem årene er blevet mindre relevant. De blev enige om behovet for at fremskynde trafikoverflytningen til andre transportformer end vejtransport for at mindske trafiktæthed og emissioner på vejene. Imidlertid stillede flere delegationer sig tvivlende over for forslagens tydelige fokus på vejstrækningen. Hvad angår støtteforanstaltningerne generelt, havde delegationerne forventet et mere eksplicit bidrag fra konsekvensanalysen til, hvordan de nævnte støtteforanstaltninger kunne videreudvikles. Med hensyn til støtten til investeringer anfægtede mange af delegationerne det påtænkte formål om en geografisk fordeling af omladningsterminalerne og påpegede, at placeringen af og investeringerne i terminaler skulle fastlægges ud fra et markedsmæssigt behov.

10. Endvidere fremhævede mange delegationer forbindelsen mellem dette forslag og nogle af forslagene i den første mobilitetspakke, og at denne forbindelse burde have fået større opmærksomhed. De understregede i den forbindelse en eventuel stigning i cabotagekørsel, som følge af at begrænsningerne på cabotageområdet i medfør af forordning (EF) nr. 1072/2009, den såkaldte forordning om *markedsadgang*, ikke ville finde anvendelse på vejstrækningen i kombineret transport. De påpegede også, at forbindelsen mellem forslaget om kombineret transport og de særlige regler om *udstationering af førere* i direktiv 96/71/EF og 2014/674/EU skulle have været vurderet yderligere. Derfor insisterede de på, at der bør være overensstemmelse mellem de tilsvarende bestemmelser i de ovennævnte sager, og at der bør arbejdes parallelt med dem for at sikre dette.
11. Den 7. juni 2018 vedtog TTE-Rådet en statusrapport om denne sag. På baggrund af statusrapporten fra det bulgarske formandskab har det østrigske formandskab fortsat arbejdet med sagen i arbejdsgruppens møder den 24. oktober og den 7. november 2018 sideløbende med et betydeligt antal bilaterale drøftelser med det formål at klarlægge delegationernes holdninger til de vigtigste spørgsmål i sagen og finde de bedst mulige kompromiser for at nå frem til en generel indstilling.
12. På baggrund af de bemærkninger og forslag, der er kommet fra delegationerne, foreslås der i det østrigske formandskabs kompromistekst løsninger på og præciseringer af en række spørgsmål, hvoraf de vigtigste er:
  - begrænsningen af *direktivets anvendelsesområde* til *international* kombineret transport, dvs. mellem medlemsstaterne eller mellem medlemsstaterne og et tredjeland. Dette bibeholder i praksis anvendelsesområdet i det aktuelle direktiv om kombineret transport (mellem medlemsstaterne), men det indeholder præciseringer vedrørende transport i tredjelande efter Domstolens dom i sag C-2/84 (forudsat at støtteberettigelsesbetingelserne for kombineret transport er opfyldt)

- *identifikationskravene* med henblik på kombineret transport: identifikation af intermodale lasteenheder i henhold til de internationale standarder ISO 6346 og EN 13044 er påkrævet for sættevogne uden trækkende køretøj, veksellad eller containere, men det vil hverken være en forpligtelse for påhængsvogne, for køretøjer med trækkende køretøjer eller for førerløse sættevogne
- *udvidelsen af begrænsningen på 150 km for hver vejstrækning* vil skulle besluttes af den enkelte medlemsstat i henhold til dens særlige regionale forhold. Eftersom omladningsterminaler i medlemsstaterne har meget forskellig geografi og beliggenhed, vil hver medlemsstat have mulighed for at fastlægge, efter hvilke regler vejstrækninger kan overstige begrænsningen på 150 km for at nå frem til den nærmeste egnede terminal på deres område. For at hjælpe operatører inden for kombineret transport vil medlemsstaterne være forpligtet til at offentliggøre de ovennævnte regler
- *ikkediskriminerende adgang til offentligt støttede omladningsterminaler* i mindst fem år. Denne bestemmelse afspejler visse medlemsstaters betænkeligheder med hensyn til, at de kun kunne sikre ikkediskriminerende adgang til offentligt finansierede eller medfinansierede terminaler i et vist tidsrum, medmindre det specifikt var fastsat i en kontrakt. Medlemsstaterne vil dog have mulighed for at forlænge den åbne adgang i mere end fem år
- en forpligtelse for Kommissionen til at vurdere muligheden for at *forenkle statsstøttereglerne* for kombineret transport.

## V. DET VIGTIGSTE UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

### **Forbindelsen til mobilitetspakke I vedrørende reglerne om cabotagekørsel og udstationering af førere**

13. I Kommissionens forslag er artikel 2 i direktivet uændret med hensyn til nationale kontingenter og forbuddet mod nationale bevillinger til kombineret transport. Kommissionen foreslår også at bevare artikel 4 uændret, nemlig at transportvirksomheder (der opfylder betingelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009) har ret til at udføre cabotagekørsel på de indledende/afsluttende vejstrækninger, der er en del af en kombineret transport, både mellem medlemsstaterne, men også inden for en medlemsstats grænser.
14. Fra begyndelsen af drøftelserne om dette forslag i Rådet har flere delegationer foreslået at vende tilbage til det nuværende direktivs anvendelsesområde (dvs. international kombineret transport), fordi det nye anvendelsesområde efter deres opfattelse vil svare til at liberalisere national cabotagekørsel. Disse delegationer sætter spørgsmålstegn ved det politiske valg om at tilskynde til kombineret transport på bekostning af en potentiel stigning i ulovlig cabotagekørsel eller illoyal konkurrence fra billigere tjenester, som udbydes af visse transportvirksomheder. Derfor foreslår de at lade artikel 4 i det nuværende direktiv om kombineret transport udgå. Andre delegationer er imod dette synspunkt.
15. De fleste delegationer er enige om, at der for så vidt angår vejstrækningerne i kombineret transport er en tæt forbindelse mellem cabotagespørgsmålet i dette direktiv og forordning (EF) nr. 1072/2009 (den såkaldte forordning om *markedsadgang*) og med de specifikke regler om *udstationering af førere*, der er fastsat i direktiv 96/71/EF og 2014/67/EU<sup>2</sup>, den såkaldte *lex specialis*. I den forbindelse har de konsekvent insisteret på, at der bør være overensstemmelse mellem de tilsvarende bestemmelser i disse sager, og at der bør arbejdes parallelt med dem for at sikre dette. Anvendelsen af reglerne om udstationering på de indledende og afsluttende vejstrækninger i kombineret transport er nu reguleret i forslaget om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere, den såkaldte *lex specialis* (artikel 2, stk. 2b, og betragtning 12e).

---

<sup>2</sup> Forslag fra Kommissionen: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD).

16. På møderne i Coreper den 14. og 28. november 2018 understregede to medlemsstater, som fik støtte fra en række andre delegationer, igen behovet for at lade artikel 4 i det nuværende direktiv udgå. En anden gruppe medlemsstater gentog deres modstand mod at lade artikel 4 udgå. Derfor foreslår formandskabet et kompromis, der ændrer artikel 4 ved at give medlemsstaterne mulighed for at begrænse den periode, hvori et køretøj kan levere tjenester på de indledende og/eller afsluttende vejstrækninger i en værtsmedlemsstat.
17. Andre udestående spørgsmål er afspejlet i fodnoterne i teksten i bilaget til denne rapport.
18. Alle delegationerne samt Kommissionen har taget generelt undersøgelsesforbehold med hensyn til den seneste udgave af teksten (i bilaget til denne rapport).
19. Kommissionen forbeholder sig fuldt og helt sin stilling til hele kompromisforslaget, så længe forhandlingerne med Europa-Parlamentet står på.
20. DK og MT har taget parlamentarisk undersøgelsesforbehold med hensyn til forslaget.

## **VI. KONKLUSIONER**

21. De Faste Repræsentanternes Komité anmodes om at gennemgå teksten, som den findes i bilaget til denne rapport, og om muligt få afklaret de udestående spørgsmål, således at Rådet kan nå til en generel indstilling til dette forslag på samlingen den 3. december 2018.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV  
om ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for  
kombineret godstransport mellem medlemsstaterne**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>3</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>4</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Transports negative virkning på luftforurening, drivhusgasemissioner, ulykker, støj og for stor trafiktæthed fortsætter med at give problemer for økonomien og de europæiske borgeres sundhed og velfærd. Til trods for at vejtransporten er den vigtigste bidrager til disse negative virkninger, anslås vejgodstransporten at ville vokse med 60 % frem til 2050.

---

<sup>3</sup> EUT C , , s. .

<sup>4</sup> EUT C , , s. .



- (2) At mindske den negative virkning fra transport er fortsat et af de vigtigste mål for Unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EØF<sup>5</sup>, som fastlægger foranstaltninger til fremme af udviklingen af kombineret transport, er den eneste EU-retsakt, som direkte giver incitamentet til en trafikoverflytning fra vejtransport til lavemissionstransportformer såsom transport ad indre vandveje, søtransport og jernbanetransport.
- (3) Fremskridtene er gået langsommere end forventet med at optimere multimodale logistikkæders ydeevne, herunder ved at gøre større brug af energieffektive transportformer, og ifølge de aktuelle fremskrivninger vil det hverken være muligt at nå målet om at overflytte 30 % af vejgodstransporten over 300 km til andre transportformer såsom jernbane eller skibsfart frem til 2030, eller mere end 50 % frem til 2050.
- (4) Direktiv 92/106/EØF har bidraget til udviklingen af Unionens politik for kombineret transport og har medvirket til at trafikoverflytte en betydelig mængde gods fra vejen. Direktivets virkning er blevet bremset væsentligt af mangler i gennemførelsen af direktivet, herunder navnlig tvetydige formuleringer og forældede bestemmelser og det begrænsede omfang af støtteforanstaltningerne.
- (5) Direktiv 92/106/EØF bør forenkles og gennemførelsen forbedres ved at revidere de økonomiske incitamentet til kombineret transport med henblik på at opmuntre til overflytning af gods fra vejtransport til transportformer, som er mere miljøvenlige, sikre, mere energieffektive og skaber mindre trafikoverbelastning.
- (6) [...]<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

<sup>6</sup> Kommissionen har taget forbehold med hensyn til begrænsningen af anvendelsesområdet i overensstemmelse med forbeholdet i artikel 1, stk. 1.

- (6a) Artikel 2 i direktiv 92/106/EØF forbyder nationale kontingenter for og bevillinger til kombineret transport. Dette direktiv berører ikke bilaterale aftaler, der er indgået af medlemsstater med tredjelande vedrørende kombineret transport.
- (7) Selv om den yderligere liberalisering, der er fastsat i artikel 4 i direktiv 92/106/EØF, i forhold til cabotagekørsel i forordning (EU) nr. 1072/2009 har været gavnlig for at fremme kombineret godstransport og i princippet bør bibeholdes, er det nødvendigt at sikre, at den ikke misbruges. Erfaringen viser, at denne bestemmelse i visse dele af Unionen er blevet anvendt systematisk til at omgå cabotagekørsels midlertidige karakter og som grundlag for den vedvarende tilstedeværelse af køretøjer i en anden medlemsstat end den, hvor de har hjemsted. Sådan illoyal praksis kan føre til social dumping og bringe overholdelsen af lovrammen vedrørende cabotagekørsel i fare. Artikel 4 i direktiv 92/106/EØF bør derfor ændres, således at medlemsstaterne får mulighed for at håndtere sådanne problemer ved at indføre et proportionelt loft for den vedvarende tilstedeværelse af køretøjer på deres område.
- (8) Definitionen af kombineret transport i direktiv 92/106/EØF omfatter forskellige afstandsgrænser for vejstrækninger, der er del af en kombineret transport, alt efter transportformen for den ikkevejgående del. For jernbane er der ingen fast afstands begrænsning, men i stedet det udefinerede begreb "nærmeste egnede terminal", som giver en vis fleksibilitet til at tage højde for specifikke situationer. Denne begrænsning har givet anledning til mange vanskeligheder ved gennemførelsen på grund af de forskellige fortolkninger og specifikke vanskeligheder med at fastsætte betingelserne for gennemførelsen. Disse uklarheder bør fjernes, og det bør samtidig sikres, at der bevares en vis fleksibilitet. Navnlig ville det forenkle planlægningen af kombineret transport, hvis der gives mulighed for et ensartet opland til alle modale kombinationer, og hvis håndhævelsen gøres lettere takket være den enkle måling af vejstrækningers længde i lige linje på baggrund af adresser eller GNSS-koordinater for en vejstrækningens start- og slutpunkt (f.eks. ved anvendelse af eksisterende værktøjer).

(8a) Målene for dette direktiv om yderligere at fremme trafikoverflytning fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer og dermed mindske de negative virkninger af Unionens transportsystem bør nås på hele Den Europæiske Unions område. Selv om afstanden på 150 km i lige linje i princippet tillader et ensartet opland for alle transportformer i alle medlemsstater, skal der tages højde for regionale forskelle på grund af geografiske og økonomiske kriterier samt befolkningstæthed. Der kan være behov for en vis fleksibilitet til at overskride denne begrænsning af vejstrækningens længde, hvis der inden for denne afstand ikke kan findes en vej-/jernbaneterminal, der er egnet for så vidt angår omladningsudstyr og/eller terminalkapacitet. På samme måde er der behov for fleksibilitet for at mindske denne begrænsning af vejstrækningens længde i specifikke, klart definerede tilfælde, så det sikres, at alle medlemsstater oplever en trafikoverflytning fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, og det undgås, at visse regioner nyder godt af en trafikoverflytning, mens andre derimod oplever endnu mere vejtransport: I det tilfælde, hvor en vejstrækning passerer en medlemsstats område uden læsning eller losning af gods, kan medlemsstaten vælge ikke at behandle en sådan transport som kombineret transport og dermed ikke anvende støtteforanstaltningerne i dette direktiv og/eller direktiv 96/53/EØF med hensyn til undtagelser for vægt i forbindelse med kombineret transport.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Kommissionen har taget forbehold med hensyn til denne betragtning i overensstemmelse med Kommissionens forbehold med hensyn til artikel 1, stk. 3, litra a) og b).

- (9) I definitionen af kombineret transport i direktiv 92/106/EØF sikrer mindsteafstanden på 100 km for den ikkevejgående del af en kombineret transport, at de fleste tilfælde af kombineret transport er omfattet. Jernbanetransport og nærskibsfart dækker typisk længere strækninger for at kunne konkurrere med unimodal vejtransport. Mindsteafstanden sikrer også, at specifik transport såsom korte færgeoverfarter, som ville finde sted under alle omstændigheder, ikke er omfattet af anvendelsesområdet. Med disse begrænsninger af mindsteafstanden er der dog en række transporter ad indre vandveje i og omkring havne i tætbebyggede områder, der ikke er omfattet af det nuværende direktiv om kombineret transport, selv om de yder et stort bidrag til at fjerne trafik fra vejene i søhavne og deres umiddelbare bagland og til at mindske miljøbelastningen i tæt bebyggede områder. Det ville derfor være nyttigt at fjerne denne begrænsning af mindsteafstanden og samtidig bibeholde udelukkelsen af ikkevejgående strækninger, hvis eneste formål er at afhjælpe en fysisk hindring, og som ikke fører til trafikoverflytning i EU. Disse udelukkede ikkevejgående strækninger omfatter direkte færgeoverfarter til øer (såsom Cork-Roscoff eller fra Puttgarden til Rødby) eller passage gennem en tunnel (såsom Eurotunnel), hvor der ikke er noget vejtransportalternativ til den ikkevejgående strækning, og tilfælde, hvor der er et teoretisk vejtransportalternativ til den ikkevejgående del af transporten, men hvor denne vejstrækning ikke er rentabel, da den er betydeligt længere og skaber ikkekonkurrencedygtige forsinkelser og priser, som f.eks. færgeoverfarten fra Tallinn til Stockholm eller færgeoverfarten fra Bari til Dubrovnik. Hvis der omvendt anvendes jernbane eller indre vandveje før eller efter en færgeoverfart, og betingelserne for første og sidste vejstrækning er opfyldt, bør transportkæden fra afskiber til modtager ligeledes betragtes som kombineret transport. Desuden bør ikkevejgående strækninger bestående af forbindelser til øer, hvor transportvirksomheden vælger at tage med færge til en fjernere havn i stedet for den nærmeste og dermed undgå en betydelig strækning med vejtransport, som f.eks. ved valget af Cork-Santander i stedet for at køre fra Roscoff til Spanien, ikke udelukkes og bør kunne få støtte, da de fører til trafikoverflytning.

- (9a) Dertil kommer, at selv om den nuværende definition af kombineret transport kun omfatter transport mellem medlemsstaterne, bør en del af en intermodal transport mellem medlemsstater og et tredjeland fortolkes som værende omfattet af direktivet, hvis den del af transporten, der foregår i Unionen, opfylder betingelserne i definitionen af kombineret transport, da den fører til trafikoverflytning i Unionen. I et sådant tilfælde skal den ikkevejgående strækning, der passerer en af Den Europæiske Unions grænser, være på mindst 100 km på EU's område. For at undgå enhver tvivl er der behov for en præcisering i denne henseende.
- (9b) Den del af intermodale transporter med start eller afslutning i tredjelande, der finder sted i Unionen, er omfattet af dette direktiv på visse betingelser, mens de betingelser for adgang til markedet og adgang til erhverv, der gælder for transportvirksomheder fra tredjelande, fortsat er omfattet af Unionens eller medlemsstaternes aftaler med tredjelande, der indeholder bestemmelser om vejtransport.
- (10) Den begrænsning af mindste størrelse på intermodale lasteenheder, som i øjeblikket indgår i definitionen af kombineret transport, kunne hindre udviklingen af innovative intermodale løsninger for bytransport, og enhver begrænsning af containerstørrelse eller -format bør derfor fjernes. At kunne identificere intermodale lasteenheder ved hjælp af eksisterende og bredt anvendte identifikationsmidler vil omvendt kunne fremskynde håndteringen af intermodale lastenheder i terminaler og lette strømmen af kombineret transport. De maksimale tilladte dimensioner af intermodale lasteenheder på de indledende og afsluttende vejstrækninger er underlagt bestemmelserne i direktiv 96/53/EF.

- (11) Den forældede brug af stempler i dokumentation for, at der er tale om en kombineret transport, hindrer den effektive håndhævelse eller kontrollen af støtteberettigelse for de foranstaltninger, der er fastsat i direktiv 92/106/EØF. Det nødvendige bevis for, at der er tale om en kombineret transport, bør præciseres og ligeledes de midler, med hvilke et sådant bevis tilvejebringes. Idet er især vigtigt at gentage, at et sådant bevis kan tilvejebringes, helt eller delvist, via eksisterende transportdokumenter, som f.eks. fragtbreve i henhold til forskellige internationale konventioner. Anvendelse og fremlæggelse af transportoplysninger i elektronisk format, som f.eks. elektroniske fragtbreve (eCMR)<sup>8</sup>, bør fremmes, da det forenkler tilvejebringelsen af relevant dokumentation. I denne forbindelse er det vigtigt at sikre, at de relevante myndigheder accepterer elektroniske oplysninger. Den fremlagte dokumentation, på enten papir eller i elektronisk format, bør uanset format være pålidelig og bekræftet med en fysisk underskrift, et stempel eller en elektronisk bekræftelsesmetode. Lovgivningsrammen og initiativer til forenkling af de administrative procedurer og digitaliseringen af transportsektoren bør tage hensyn til udviklingen på EU-plan.
- (12) Omfanget af de nuværende økonomiske støtteforanstaltninger, som er fastsat i direktiv 92/106/EØF, er meget begrænset, idet de består af skattemæssige foranstaltninger (dvs. tilbagebetaling eller nedsættelse af afgifter), som kun vedrører visse former for kombineret transport med jernbane/vejtransport. Andre relevante foranstaltninger vedrørende alle modale kombinationer bør ligeledes fremmes for at reducere andelen af vejgodstransport og tilskynde til brug af andre transportformer såsom jernbanetransport, transport ad indre vandveje og søtransport med henblik på at mindske luftforurening, drivhusgasemissioner, vejtrafikulykker, støj og for stor trafiktæthed.

---

<sup>8</sup> Fastsat i tillægsprotokol til konventionen om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej (CMR) for så vidt angår det elektroniske fragtbrev.

(13) Den vigtigste infrastrukturflaskehals, som hæmmer trafikoverflytningen fra vejgodstransport til andre transportformer, er omladningsterminaler. Den nuværende fordeling af og dækning med omladningsterminaler i Unionen - herunder langs TEN-T-hovednettet og det samlede net - er utilstrækkelig til trods for, at de eksisterende omladningsterminaler er ved at nå deres grænser og vil skulle udvikles for at kunne håndtere den samlede godstrafikvækst.

Investeringer i omladningsterminalkapacitet kan måske mindske de samlede omladningsomkostninger og derved frembringe en afledt trafikoverflytning, som det har kunnet konstateres i nogle medlemsstater. Medlemsstaterne kan træffe foranstaltninger til at støtte investeringer, som vil sikre, at et netværk af effektive omladningsterminaler til kombineret transport med tilstrækkelig omladningskapacitet til at opfylde eksisterende og fremtidige behov for transportinfrastruktur vil være til rådighed for transportvirksomhederne. Sådanne foranstaltninger kan bestå i national transportpolitisk planlægning, målrettet fysisk planlægning, offentlig-private partnerskaber, leasing af national eller kommunal jord til særlige formål eller forskellige statsstøtteforanstaltninger. Dette vil gøre kombineret transport mere konkurrencedygtig i forhold til unimodal vejtransport og dermed tilskynde til anvendelsen af godstransportalternativer og øge trafikoverflytningen.

(13a) En øget dækning med og effektivitet og kapacitet af omladningsterminaler burde som et minimum etableres langs TEN-T-hovednettet og det samlede net. Hvis operationerne skal kunne drage fordel af dette direktiv, og idet der tages behørigt hensyn til befolkningstæthed, geografiske eller naturbetingede begrænsninger, markedsvilkår og handels- og godsstrømme, bør et langsigtet mål være, at der gennemsnitligt er mindst én egnet omladningsterminal til kombineret transport placeret ikke mere end 150 km fra et hvilket som helst afskibningssted i Unionen. Koordinering mellem medlemsstaterne og om nødvendigt med Kommissionen ville gøre det lettere at nå dette mål.

- (13b) Navnlig når en terminal er støttet med offentlige midler, forekommer det vigtigt, at der gives fri adgang uden forskelsbehandling til samtlige brugere af kombineret transport, i hvert fald i en vis periode. En minimumsperiode på 5 år virker passende, eftersom for eksempel kontrakter om medfinansiering af terminaler under ESI-fondsprogrammet indeholder denne bestemmelse<sup>9</sup>. En længere periode kan imidlertid fastsættes for andre aftaler, programmer og/eller medlemsstater. Foranstaltninger, der dokumenterer en sådan fri, ikkediskriminerende adgang (såsom at offentliggøre oplysninger om afgifter for terminaltjenester), kunne bidrage til yderligere at fremme intermodal transport og dermed til en afledt trafikoverflytning.
- (14) Medlemsstaterne kan indføre økonomiske støtteforanstaltninger ud over de nuværende, som målrettes mod de forskellige dele og elementer af en kombineret transport. Sådanne foranstaltninger kan, med forbehold af artikel 29-37 i direktiv 2012/34/EU, eksempelvis omfatte nedsættelse af visse afgifter, afgifter for infrastrukturadgang, afgifter for eksterne omkostninger, trængselsafgifter eller andre transportgebyrer, direkte tilskud til transport af intermodale lasteenheder i kombineret transport, delvis refusion af udgifter til omladning, fritagelse for kørselsforbud og støtte til investeringer i digitale løsninger til kombineret transport.
- (15) Støtteforanstaltninger for kombineret transport skal gennemføres i overensstemmelse med statsstøtteregeleer i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Under hensyntagen til en sådan støttes betydning for den kombinerede transports udvikling bør Kommissionen<sup>10</sup> [...] desuden vurdere muligheden for at udforme kriterier for foreneligheden af visse typer støtte til kombineret transport med det indre marked i lyset af de indhøstede erfaringer.
- (16) [...] (*flyttet til betragtning 13a*)
- (17) Støtteforanstaltninger bør også revideres regelmæssigt af medlemsstaterne for at sikre deres effektivitet og virksomhed.

---

<sup>9</sup> Som fastsat ved forordning (EU) nr. 1303/2013, navnlig artikel 71.

<sup>10</sup> I overensstemmelse med sine bemærkninger til artikel 6, stk. 8a, er Kommissionen imod at erstatte "*kan*" med "*bør*".



- (18) I forbindelse med dette direktiv bør der ikke sondres mellem kombineret transport for tredjemands regning og kombineret transport for egen regning.
- (19) Med sigte på at tage højde for og muliggøre en evaluering af udviklingen inden for transport i Unionen, herunder navnlig af markedet for kombineret transport, bør man på EU-plan<sup>11</sup> og i medlemsstaterne indsamle relevante, sammenlignelige og pålidelige data og oplysninger og indberette dem til Kommissionen regelmæssigt. Kommissionen bør forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af dette direktiv hvert femte år. For at undgå dobbeltarbejde og administrative byrder bør eventuelle relevante data og oplysninger om kombineret transport fra eksisterende kilder, som f.eks. Eurostat eller nationale statistiske databaser [...], genbruges til dette formål.
- (19a) For at sikre ensartede betingelser og lette den krævede rapportering fra medlemsstaterne bør Kommissionen vedtage retningslinjer til medlemsstaterne med beskrivelse af metoderne til udarbejdelse og fremlæggelse af de oplysninger om kombineret transport, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1.
- (20) Gennemsigtighed er vigtig for alle interessenter, der er involveret i kombineret transport. Med sigte på at understøtte en sådan gennemsigtighed er det vigtigt at sikre offentliggørelse af alle relevante bestemmelser, foranstaltninger og kontaktoplysninger på en let tilgængelig måde.
- (21) [...]

---

<sup>11</sup> Kommissionen tager forbehold med hensyn til denne betragtning, da der i artikel 5 ikke er fastsat nogen indsamling af oplysninger på EU-plan.

(22) Målene for dette direktiv, nemlig at fremme trafikoverflytning fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, og dermed mindske de negative eksternaliteter fra Unionens transportsystem, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af den hovedsageligt grænseoverskridende karakter af kombineret godstransport og sammenbundet infrastruktur samt de problemer, som dette direktiv har til formål at løse, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(23) Direktiv 92/106/EØF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

I direktiv 92/106/EØF foretages følgende ændringer:

1) Overskriften affattes således:

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

#### *ny artikel 1a:*

Formålet med dette direktiv er at bidrage til at mindske luftforurening, drivhusgasemissioner, vejtrafikulykker, støj og for stor trafiktæthed ved at fremme udviklingen af kombineret transport og tilskynde til overflytning af godstransport fra vejene til andre transportformer såsom jernbanetransport, transport ad indre vandveje og søtransport ved at øge den kombinerede transports konkurrenceevne i forhold til vejgodstransport.

2) Artikel 1 affattes således:

### "Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse på international<sup>12</sup> kombineret transport.
2. I dette direktiv forstås ved "international kombineret transport": transport af intermodale lasteenheder (lastede eller tomme) i en transportoperation mellem medlemsstaterne eller mellem medlemsstaterne og et tredjeland, der består af en indledende og/eller afsluttende vejstrækning og en eller flere resterende ikkevejgående strækninger, hvor der anvendes jernbane, indre vandveje eller søvejen:

Ved intermodale lastenheder forstås:

- a) en påhængsvogn, sættevogn uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container, som er identificeret i overensstemmelse med identifikationsordninger i medfør af de internationale standarder ISO 6346 og EN 13044, hvor de uledsagede intermodale lasteenheder omlades mellem de forskellige transportformer, eller
- b) et vejgående køretøj (en lastvogn med eller uden påhængsvogn eller en sættevogn med trækkende køretøj) eller en førerløs sættevogn<sup>13</sup>, som befordres med jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen på den ikkevejgående strækning.

[...] <sup>14</sup>

- 2a. Dette direktivet finder kun anvendelse på kombineret transport, hvori mindst én af de ikkevejgående strækninger har et tilsvarende økonomisk bæredygtigt vejtransportalternativ, og den samlede transport dermed fører til trafikoverflytning i Unionen.

---

<sup>12</sup> Kommissionen har taget forbehold med hensyn til anvendelsesområdet. Efter Kommissionens opfattelse indskrænker det forslagets anvendelsesområde med 20 %.

<sup>13</sup> Kommissionen har taget forbehold med hensyn til udelukkelsen af førerløse sættevogne fra identifikationskravene.

<sup>14</sup> Kommissionen, der støttes af BE, LU og PT, foretrækker at opretholde forpligtelsen til at identificere førerløse sættevogne efter en overgangsperiode.

3. Hver vejstrækning omhandlet i stk. 2 må ikke overstige 150 km i lige linje<sup>15</sup>

Begrænsningen af vejstrækningens længde gælder for den samlede længde af hver vejstrækning, uanset eventuelle mellemliggende afhentninger på den indledende strækning og leveringer på den afsluttende strækning. Transport af tomme lasteenheder før en indledende eller efter en afsluttende vejstrækning (f.eks. fra eller til et containerdepot) betragtes ikke som en del af en kombineret transport.

- 3a. Hvis en egnet vej-/jernbaneterminal<sup>16</sup> for så vidt angår omladningsudstyr og/eller terminalkapacitet ikke kan findes inden for en afstand på 150 km i lige linje, kan begrænsningen af vejstrækningens længde overskrides for kombineret transport med henblik på at nå den geografisk nærmeste egnede transportterminal, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet i henhold til de regler, som er fastsat af medlemsstaterne. Med henblik herpå fastslår medlemsstaterne, om den nødvendige operationelle omladningskapacitet<sup>17</sup> ikke er tilgængelig, og udpeger egnede alternativer<sup>18</sup>. Medlemsstaterne offentliggør disse regler.

---

<sup>15</sup> Kommissionen har taget forbehold med hensyn til at lade begrænsningen på 20 % og den dertil knyttede henvisning i artikel 3 udgå.

<sup>16</sup> MT, PL og PT foreslår at tilføje søhavne.

<sup>17</sup> Kommissionen har et stærkt forbehold med hensyn til at nedsætte berettigelsen til støtte under det aktuelle niveau. Kommissionen foreslår at erstatte dette stykke med følgende ordlyd: "*Hvis en egnet vej-/jernbaneterminal for så vidt angår omladningsudstyr, terminalkapacitet, terminalens åbningstider og/eller passende jernbanegodstransport ikke kan findes inden for en afstand på 150 km i lige linje, kan begrænsningen af vejstrækningens længde overskrides for kombineret transport med henblik på at nå den geografisk nærmeste egnede transportterminal, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet.*"

<sup>18</sup> Kommissionen, der støttes af BE og LU, foretrækker den tidligere udgave af teksten med harmoniserede regler på EU-plan.

- 3b. En medlemsstat kan beslutte ikke at anvende de støtteforanstaltninger, der er omhandlet i artikel 6 i dette direktiv, for en vejstrækning, der passerer gennem dets område uden læsning eller losning af gods. Den pågældende medlemsstat kan med henblik på direktiv 96/53/EF beslutte, at en sådan vejstrækning ikke anses for at være en del af en kombineret transport. Medlemsstaterne offentliggør disse regler.<sup>192021</sup>
4. Når en kombineret transport indledes og/eller afsluttes uden for Unionen, gælder dette direktiv for den del af transporten, der finder sted i Unionen, hvis:
- a) den del af transporten, der finder sted i Unionen, opfylder kravene i stk. 2, 2a, 3, 3a og 3b, og
  - b) den ikkevejgående strækning, der passerer en EU-grænse, er mindst 100 km lang i Unionen."
- 3) Artikel 3 affattes således:

#### "Artikel 3

1. Medlemsstaterne sikrer, at vejtransport kun anses for at udgøre en del af en kombineret transport omfattet af dette direktiv, hvis den transportvirksomhed, som udfører den pågældende vejtransport, kan forelægge klar dokumentation for, at vejtransporten udgør en vejstrækning i en kombineret transport.
2. Den i stk. 1 omhandlede dokumentation skal omfatte følgende oplysninger:
  - a) navn, adresse og kontaktoplysninger på afskiberen eller den transportvirksomhed, som organiserer den kombinerede transport på vegne af afskiberen

---

<sup>19</sup> Kommissionen har et stærkt forbehold med hensyn til dette stykke.

<sup>20</sup> IT, PL, SI og FI har taget forbehold med hensyn til dette stykke.

<sup>21</sup> SI foreslår en alternativ affattelse af dette stykke: *"Passage gennem en EU-medlemsstat inden for den indledende eller afsluttende vejstrækning i kombineret transport er kun tilladt/mulig, hvis medlemsstaten ikke tilbyder en egnet terminal for kombineret transport."*

- b) identifikation af den intermodale lasteenhed, der transporteres, eller, hvis et vejgående køretøj transporteres på en ikkevejgående strækning, identifikation af det pågældende vejgående køretøj
- ba) modtagerens navn, adresse og kontaktoplysninger
- c) ruten for den kombinerede transport:
- de steder, hvor de forskellige strækninger af den kombinerede transport indledes og afsluttes i Unionen, og de respektive datoer
  - de følgende afstande:
    - i) afstande i lige linje for hver vejstrækning i Unionen
    - ii) [...] <sup>22</sup>
    - iii) for kombineret transport omfattet af artikel 1, stk. 4, litra b), afstanden af den ikkevejgående strækning i Unionen.
  - Vejstrækningen må kun overstige 150 km i overensstemmelse med og under overholdelse af de relevante regler i medlemsstaterne, jf. artikel 1, stk. 3a <sup>23</sup>
  - I tilfælde af en indledende vejstrækning, en bekræftelse fra den første/efterfølgende omladningsterminal for at bevise, at den identificerede intermodale lasteenhed vil blive omladet mellem transportformer, herunder sted og dato, eller en bekræftelse fra de(n) pågældende transportvirksomhed(er) for den ikkevejgående strækning af, at den identificerede intermodale lasteenhed eller det identificerede vejgående køretøj vil blive udført af den/dem som led i denne kombinerede transport, herunder sted og dato for afhentningen

---

<sup>22</sup> Kommissionen har taget forbehold med hensyn til at lade dette litra udgå i forbindelse med udeladelsen af begrænsningen på 20 % i artikel 1, stk. 3, litra b).

<sup>23</sup> Kommissionen foreslår at lade dette afsnit udgå for at afspejle den foreslåede ændring i fodnote 15 i artikel 1, stk. 3a, og genindsætte ordlyden fra statusrapporten fra det bulgarske formandskab: " "- hvis vejstrækningen overstiger 150 km i lige linje, begrundelsen for at overstige afstanden i overensstemmelse med betingelserne i artikel 1, stk. 3a".

- I tilfælde af den afsluttende vejstrækning, en bekræftelse fra den seneste omladningsterminal for at bevise, at den identificerede intermodale lasteenhed er blevet omladet mellem transportformer, herunder sted og dato, eller en bekræftelse fra de(n) pågældende transportvirksomhed(er) for den ikkevejpgående strækning af, at den identificerede intermodale lasteenhed eller det identificerede vejpgående køretøj er blevet udført af den/dem som led i denne kombinerede transport, herunder sted og dato for levering.

- 2a. Enhver dokumentation som omhandlet i stk. 1 skal være behørigt bekræftet.
3. Eksisterende dokumentation eller dokumenter kan anvendes, hvis alle de oplysninger, der kræves i henhold til artikel 3, stk. 2, er forelagt. Der kræves i dette tilfælde ingen yderligere dokumentation eller dokumenter for at bevise, at transportvirksomheden udfører en kombineret transport.
4. Dokumentationen i stk. 1 forevises på anmodning af den bemyndigede kontrollør i medlemsstaten, hvor kontrollen udføres. Den skal forelægges på et af medlemsstatens officielle sprog eller på engelsk.
- 4a. |Ved vejkontrol må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen, afskiberen eller den transportvirksomhed, som organiserer den kombinerede transport på vegne af afskiberen, eller en anden person eller enhed, der kan medvirke til at forelægge de nødvendige oplysninger, jf. stk. 2. Disse oplysninger forelægges inden for den periode, det tager at udføre vejkontrollen<sup>24</sup>.
5. Dokumentationen kan forelægges elektronisk under anvendelse af et reviderbart struktureret format, som umiddelbart kan anvendes til edb-lagring eller -behandling.

---

<sup>24</sup> I overensstemmelse med det seneste kompromis i artikel 8, stk. 4a, i forordning (EF) nr. 1072/2009.

6. Ved vejkontrol kan en afvigelse i transporten i forhold til den fremlagte dokumentation, navnlig hvad angår ruteoplysningerne i stk. 2, litra c), tillades, hvis det er behørigt begrundet, i tilfælde af ekstraordinære og uforudsete omstændigheder uden for transportvirksomhedens(-ernes) kontrol, som giver anledning til ændring af den kombinerede transport. Med henblik på at forelægge det nødvendige bevis må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen, afskiberen eller den transportvirksomhed, som organiserer den kombinerede transport på vegne af afskiberen, eller en anden person eller enhed, der kan forelægge yderligere begrundelse for afvigelsen mellem den forelagte dokumentation og den faktiske transport."
- 4) Artikel 4 affattes således:

#### "Artikel 4

1. Enhver transportvirksomhed, der er etableret i en medlemsstat, og som opfylder betingelserne for adgang til erhvervet og adgang til markedet for godstransport, har ret til i forbindelse med en international kombineret transport at udføre indledende og/eller afsluttende vejstrækninger.
2. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne, hvis det er nødvendigt for at undgå misbrug ved at udføre ubegrænsede og kontinuerlige tjenester for de indledende eller afsluttende vejstrækninger i en værtsmedlemsstat, foreskrive, at den sidste losning på en sådan vejstrækning finder sted inden for et bestemt tidsrum, efter at køretøjet er ankommet til denne værtsmedlemsstat. Denne periode må ikke være kortere end fem dage. En medlemsstat, der har gjort brug af denne mulighed, fastsætter også den periode efter afslutningen af transportvirksomhedens aktiviteter vedrørende sådanne vejstrækninger, hvor det samme køretøj eller, hvis der er tale om et vogntog, vogntogets motorkøretøj ikke må anvendes i den pågældende værtsmedlemsstat på sådanne indledende og/eller afsluttende vejstrækninger eller til sådan cabotagekørsel som defineret i forordning (EF) nr. 1072/2009. Dette tidsrum må ikke overstige [7] dage.



3. Medlemsstater, der gør brug af undtagelsen i stk. 2, sikrer, ud over hvad der er fastsat i artikel 3, at vejtransport kun anses for at udgøre en del af en kombineret transport omfattet af dette direktiv, hvis den transportvirksomhed, som udfører den pågældende vejtransport, kan forelægge klar dokumentation for de relevante foregående aktiviteter og for det tidspunkt, hvor køretøjet er ankommet til værtsmedlemsstaten.
4. Medlemsstater, der gør brug af undtagelsen i stk. 2, underretter Kommissionen herom inden anvendelsen af relevante nationale foranstaltninger. De reviderer disse regler mindst hvert femte år og underretter Kommissionen om denne revision. De gør reglerne, herunder varigheden af de respektive perioder, offentligt tilgængelige på en gennemskuelig måde."
- 5) Artikel 5 affattes således:

#### "Artikel 5

1. Medlemsstaterne fremsender til Kommissionen første gang den [xx/xx/xxxx - 18 måneder efter direktivets gennemførelse] og derefter hvert [femte] år en rapport med oplysninger vedrørende kombineret transport på deres område, der er omfattet af dette direktiv. Rapporten skal indeholde oplysninger og statistikker, når sådanne findes<sup>25</sup>, navnlig om de vigtigste indenlandske og grænseoverskridende transportnetforbindelser, der anvendes til kombineret transport, antallet af køretøjer (idet et påhængsvogntog kun tæller som ét køretøj), veksellad og containere, der transporteres, transporterede mængder, en liste over omladningsterminaler, som betjener kombineret transport, og en oversigt over alle nationale støtteforanstaltninger, der anvendes eller påtænkes.
  - a) [...]
  - b) [...]

---

<sup>25</sup> Kommissionen tager forbehold med hensyn til at begrænse rapporteringen til allerede tilgængelige oplysninger og dermed mindske forpligtelsen til under det aktuelle niveau.

- c) [...]
  - d) [...].
2. Kommissionen vedtager retningslinjer for medlemsstaterne med en beskrivelse af metoderne til udarbejdelse og fremlæggelse af oplysningerne om kombineret transport omhandlet i stk. 1.
3. På grundlag af en analyse af de nationale rapporter og eksisterende data på EU-plan udarbejder Kommissionen den første gang [xx/xx/xxx - 9 måneder efter medlemsstaternes frist for indsendelse] og derefter hvert [femte] år en rapport, som forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet om:
- a) den økonomiske udvikling af kombineret transport
  - b) [...],
  - c) [...],
  - d) eventuelle yderligere foranstaltninger, herunder en revision af definitionen af kombineret transport som defineret i artikel 1 og en tilpasning af listen over foranstaltninger, jf. artikel 6."

[Artikel 6]

- 6) I artikel 6 indsættes følgende som stk. 4, 5, 6, 7 og 8:
4. "Medlemsstaterne kan<sup>26</sup> træffe foranstaltninger til opfyldelse af målet med dette direktiv for at understøtte investeringer i omladningsterminaler for så vidt angår:
- a) bygning og om nødvendigt udvidelse af sådanne omladningsterminaler til kombineret transport

---

<sup>26</sup> Kommissionen er imod at ændre "træffer" til "kan træffe" og foreslår følgende affattelse: "... Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at tilskynde til investeringer i ...".

b) øget operationel effektivitet i de eksisterende terminaler.

4a. [...] <sup>27</sup>

Medlemsstaterne sikrer, at der gives fri adgang for alle transportvirksomheder uden forskelsbehandling til alle offentligt støttede omladningsfaciliteter i en minimumsperiode på fem år eller i en længere periode, hvis det er passende, og/eller hvis det er fastsat af en medlemsstat og i overensstemmelse med EU-retten. Medlemsstaterne kan fastsætte yderligere betingelser for berettigelse til støtten.

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

Sådanne foranstaltninger kan, med forbehold af artikel 29-37 i direktiv 2012/34/EU, vedrøre en hvilken som helst kombineret transport som helhed eller en del heraf, f.eks. en vejstrækning eller en ikkevejgående strækning, det anvendte køretøj eller fartøj eller den anvendte intermodale lasteenhed eller omladningen.

6. Medlemsstaterne meddeler omgående teksten til de støtteforanstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel, til Kommissionen.

7. Medlemsstaterne genovervejer regelmæssigt behovene på markedet for kombineret transport og tilpasser om nødvendigt foranstaltningerne til støtte for kombineret transport.

8. [...]

8a) Kommissionen vurderer <sup>28</sup> muligheden for at udforme operationelle kriterier for foreneligheden med det indre marked af visse typer støtte til kombineret transport i lyset af de indhøstede erfaringer <sup>29</sup>."

---

<sup>27</sup> Kommissionen foreslår at beholde teksten i følgende forenklede form: "*Medlemsstaterne sikrer, at når sådanne foranstaltninger gennemføres, prioriteres det at sikre en tilstrækkeligt geografisk fordeling af egnede faciliteter i Unionen og navnlig langs TEN-T-hovednettet og det samlede net.*"

<sup>28</sup> Kommissionen er imod anvendelsen af "vurderer" og mener, at det fortsat bør affattes "*kan vurdere*".

<sup>29</sup> For så vidt angår statsstøtte foretrækker EL den tidligere affattelse i statusrapporten fra det bulgarske formandskab (dok. 7864/18).

- 7) Artikel 7 og 9 udgår.
- 8) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 9a

1. [...]
  2. [...]
  3. Medlemsstaterne offentliggør i et lettilgængeligt format og gratis alle relevante oplysninger med henblik på anvendelsen af dette direktiv, herunder den støtte, der er tilgængelig for de erhvervsdrivende, og kontaktpunkter i de relevante nationale myndigheder. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvor disse oplysninger offentliggøres, samt de relevante nationale myndigheders kontaktoplysninger og deres forskellige opgaver.
  4. Europa-Kommissionen offentliggør og ajourfører en liste over de relevante nationale myndigheders kontaktpunkter og medlemsstaternes gennemførelsesforanstaltninger, som er blevet meddelt den, herunder dem, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3a og 3b."
- 9) Følgende artikel indsættes:

*Artikel 2*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXXXX [to år efter direktivets ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom. Disse bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til det direktiv, der ophæves ved nærværende direktiv, læses som henvisninger til nærværende direktiv. De nærmere regler for henvisningen og formuleringen af erklæringen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*

*Formand*

*På Rådets vegne*

*Formand*

---