



Bruxelles, den 3. april 2019  
(OR. en)

7739/19

---

---

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

---

---

**CODEC 752  
TRANS 218  
PE 112**

## **ORIENTERENDE NOTE**

---

fra: Generalsekretariatet for Rådet  
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

---

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  
- Resultat af Europa-Parlamentets førstebehandling  
(den 25.-28. marts 2019 i Strasbourg)

---

### **I. INDLEDNING**

Ordføreren, Daniela AIUTO (EFDD, IT), forelagde på vegne af Transport- og Turismeudvalget en betænkning om forslaget til direktiv. Betænkningen indeholdt 81 ændringsforslag (ændringsforslag 1-81) til forslaget.

Desuden fremsatte de politiske grupper følgende ændringsforslag: ECR fremsatte fem ændringsforslag (ændringsforslag 83-87), Verts/ALE fremsatte fem ændringsforslag (ændringsforslag 88-92), og GUE/NGL fremsatte ét ændringsforslag (ændringsforslag 82).

## II. AFSTEMNING

Under afstemningen den 27. marts 2019 vedtog plenarmødet ændringsforslag 1-81 til forslaget til direktiv.

Det således ændrede kommissionsforslag udgør Parlamentets førstebehandlingsholdning, som er indeholdt i dets lovgivningsmæssige beslutning, jf. bilaget til denne note<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> Den udgave af Parlamentets holdning, der findes i den lovgivningsmæssige beslutning, er forsynet med angivelse af de ændringer, der er foretaget i Kommissionens forslag. Tilføjelser til Kommissionens tekst er fremhævet med *fed skrift og kursiv*. Udgået tekst er angivet med "■".

## **Fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne \*\*\*I**

**Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 27. marts 2019 om 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 (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

### **(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2017)0648),
  - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C8-0391/2017),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til den begrundede udtalelse, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af den svenske Riksdag, om at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
  - der henviser til udtalelse af 19. april 2018 <sup>2</sup> fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,
  - der henviser til udtalelse af 5. juli 2018 fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 59,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (A8-0259/2018),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen erstatter, i væsentlig grad ændrer eller agter i væsentlig grad at ændre sit forslag;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

---

<sup>2</sup> EUT C 262 af 25.7.2018, s. 52.

<sup>3</sup> Endnu ikke offentliggjort i EUT.

## Ændring 1

### Forslag til direktiv Betragtning 1

#### *Kommissionens forslag*

(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.**

#### *Ændring*

(1) **Det overordnede formål med dette direktiv er at etablere et ressourceeffektivt multimodalt transportnet og at mindske transportens** negative indvirkning på luftforurening, drivhusgasemissioner, ulykker, støj og for stor trafiktæthed.

## Ændring 2

### Forslag til direktiv Betragtning 2

#### *Kommissionens forslag*

(2) At mindske den negative virkning fra transport er fortsat et af de vigtigste mål for Unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EØF<sup>21</sup>, som fastlægger foranstaltninger til fremme af udviklingen af kombineret transport, er den eneste EU-retsakt, som direkte giver incitament til en trafikoverflytning fra vejtransport til lavemissionstransportformer såsom transport ad indre vandveje, søtransport og jernbanetransport.

#### *Ændring*

(2) At mindske den negative virkning fra transport er fortsat et af de vigtigste mål for Unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EØF<sup>21</sup>, som fastlægger foranstaltninger til fremme af udviklingen af kombineret transport, er den eneste EU-retsakt, som direkte giver incitament til en trafikoverflytning fra vejtransport til lavemissionstransportformer såsom transport ad indre vandveje, søtransport og jernbanetransport. **Med henblik på yderligere at reducere de negative virkninger af vejtransport bør forskning i og udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne om løsninger med hensyn til bedre rutefastlæggelse, netoptimering, øget lasteffektivitet og mulighederne for opkrævning af eksterne omkostninger fremmes.**

---

<sup>21</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

---

<sup>21</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

### Ændring 3

#### Forslag til direktiv Betragtning 3

##### *Kommissionens forslag*

(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.***

##### *Ændring*

(3) ***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 skal nås ved hjælp af effektivitetsforbedringer og infrastrukturforbedringer inden for jernbane- og vandvejstrafikken.***

### Ændring 4

#### Forslag til direktiv Betragtning 4

##### *Kommissionens forslag*

(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 bremsset væsentligt af mangler i gennemførelsen af direktivet, herunder navnlig tvetydige formuleringer og forældede bestemmelser og det begrænsede omfang af støtteforanstaltningerne.

##### *Ændring*

(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 bremsset væsentligt af mangler i gennemførelsen af direktivet, herunder navnlig tvetydige formuleringer og forældede bestemmelser og det begrænsede omfang af støtteforanstaltningerne ***samt bureaukratiske og protektionistiske hindringer i jernbanesektoren.***

## Ændring 5

### Forslag til direktiv Betragtning 4 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændring*

***(4a) Dette direktiv bør bane vejen for effektive intermodale og multimodale godstransporttjenester, der tilbyder lige konkurrencevilkår for de forskellige transportformer.***

## Ændring 6

### Forslag til direktiv Betragtning 5

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændring*

(5) Direktiv 92/106/EØF bør forenkles og gennemførelsen forbedres ved at revidere de økonomiske incitamenter 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.***

(5) Direktiv 92/106/EØF bør forenkles og gennemførelsen forbedres ved at revidere de økonomiske incitamenter til kombineret transport med henblik på at ***forbedre konkurrenceevnen for transport med jernbane og ad vandvej i forhold til vejtransport.***

## Ændring 7

### Forslag til direktiv Betragtning 6

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændring*

(6) Mængden af indenlandsk intermodal transport udgør 19,3 % af den samlede intermodale transport i Unionen. Denne

(6) Mængden af indenlandsk intermodal transport udgør 19,3 % af den samlede intermodale transport i Unionen. Denne

transport kan aktuelt ikke benytte sig af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i direktiv 92/106/EØF på grund af det begrænsede anvendelsesområde for definitionen af kombineret transport. De negative virkninger af indenlandsk vejtransport, herunder navnlig drivhusgasemissionerne og for stor trafiktæthed, har dog konsekvenser ud over de nationale grænser. Det er derfor nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for direktiv 92/106/EØF til også at omfatte indenlandsk (i én medlemsstat) kombineret transport for at støtte den videre udvikling af kombineret transport i Unionen, dvs. en stigning i trafikoverflytningen fra vej til jernbane, indre vandveje og nærskibsfart.

transport kan aktuelt ikke benytte sig af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i direktiv 92/106/EØF på grund af det begrænsede anvendelsesområde for definitionen af kombineret transport. De negative virkninger af indenlandsk vejtransport, herunder navnlig drivhusgasemissionerne og for stor trafiktæthed, har dog konsekvenser ud over de nationale grænser. Det er derfor nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for direktiv 92/106/EØF til også at omfatte indenlandsk (i én medlemsstat) kombineret transport for at støtte den videre udvikling af kombineret transport i Unionen, dvs. en stigning i trafikoverflytningen fra vej til jernbane, indre vandveje og nærskibsfart.

***Undtagelsen fra reglerne om cabotagekørsel er dog fortsat begrænset til udelukkende internationale kombinerede transportoperationer mellem flere medlemsstater. Det vil blive påkrævet af medlemsstaterne, at de foretager effektive kontroller for at sikre, at disse regler overholdes, og at de fremmer harmoniserede arbejdsvilkår og sociale vilkår mellem de forskellige transportformer og mellem de forskellige medlemsstater.***

## Ændring 8

### Forslag til direktiv Betragtning 7 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

***(7a) For at sikre, at det indre marked fungerer godt, bør vejstrækninger i en kombineret transport være dækket af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009<sup>1a</sup> og af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009<sup>1b</sup>, hvis de indgår i henholdsvis en international transport og en indenlandsk transport. Det er også nødvendigt at sikre den sociale beskyttelse***

*af førere, der udfører et arbejde i en anden medlemsstat. Bestemmelserne om udstationering af chauffører i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF<sup>1c</sup> og om håndhævelsen af disse bestemmelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/<sup>1d</sup> bør finde anvendelse på transportvirksomheder, der opererer på vejstrækningerne i en kombineret transport. Alle vejstrækninger bør betragtes som en integrerende del af en samlet kombineret transport. Navnlig bør bestemmelserne om international transport, der er fastsat i disse direktiver, finde anvendelse på vejstrækninger, som udgør en del af en international kombineret transport. I tilfælde af cabotagekørsel bør bestemmelserne om cabotagekørsel, der er fastsat i disse direktiver, desuden finde anvendelse på vejstrækninger, som udgør en del af en indenlandsk kombineret transport.*

---

<sup>1a</sup> *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).*

<sup>1b</sup> *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).*

<sup>1c</sup> *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (EFT L 18 af 21.1.1997, s. 1).*

<sup>1d</sup> *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/67/EU af 15. maj 2014 om håndhævelse af direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser og om ændring af forordning (EU) nr. 1024/2012 om administrativt samarbejde*



*via informationssystemet for det indre marked ("IMI-forordningen") ( EUT L 159 af 28.5.2014, s. 11).*

## Ændring 9

### Forslag til direktiv Betragtning 9 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

**(9a) Det er nødvendigt at præcisere, at sættevogne, der kan løftes med kran, og andre former for sættevogne er tilladt at have en bruttovægt på op til 44 ton, hvis lasteenhederne er identificeret i henhold til de internationale standarder ISO 6346 og EN 13044.**

## Ændring 10

### Forslag til direktiv Betragtning 11

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

(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. Brugen og fremsendelsen af elektroniske transportoplysninger, som ville forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og behandlingen heraf hos de relevante myndigheder, bør fremmes. Det anvendte format bør være pålideligt og autentisk. Lovgivningsrammen og initiativer til

(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. Brugen og fremsendelsen af elektroniske transportoplysninger, som ville forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation og behandlingen heraf hos de relevante myndigheder, bør fremmes **med henblik på en fremtidig udfasning af brugen af papirdokumenter**. Det anvendte format bør

forenkling af de administrative procedurer og digitaliseringen af transportsektoren bør tage hensyn til udviklingen på EU-plan.

være pålideligt og autentisk. Lovgivningsrammen og initiativer til forenkling af de administrative procedurer og digitaliseringen af transportsektoren bør tage hensyn til udviklingen på EU-plan.

## Ændring 11

### Forslag til direktiv Betragtning 11 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

***(11a) Med henblik på at gøre den kombinerede transport konkurrencedygtig og attraktiv for virksomheder, navnlig for meget små virksomheder (mikrovirksomheder) og for små og mellemstore virksomheder (SMV'er), bør man så vidt muligt mindske den administrative byrde, som kombineret transport kan indebære i forhold til unimodal transport.***

## Ændring 12

### Forslag til direktiv Betragtning 12

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

(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 kombineret transport med jernbane/vejtransport. Sådanne foranstaltninger bør udvides til også at omfatte kombineret transport, der involverer indre vandveje og søtransport. Andre relevante typer foranstaltninger bør også støttes såsom støtteforanstaltninger til **infrastrukturinvesteringer** eller forskellige

(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 kombineret transport med jernbane/vejtransport. Sådanne foranstaltninger bør udvides til også at omfatte kombineret transport, der involverer indre vandveje og søtransport. Andre relevante typer foranstaltninger bør også støttes såsom støtteforanstaltninger til **investeringer i infrastruktur eller digitale teknologier** eller forskellige økonomiske

økonomiske støtteforanstaltninger.

støtteforanstaltninger. *Med hensyn til digitale teknologier bør der fastsættes en overgangsperiode for dematerialisering af dokumenter, der bekræfter, at kombineret transport har fundet sted. I denne periode bør inspektionsmyndighedernes instrumenter teknologisk opgraderes. Medlemsstaterne bør prioritere investeringer i omladningsterminaler for at mindske trængslen på vejene, mindske isoleringen af industriområder, som mangler en sådan infrastruktur, og forbedre tilgængeligheden og den fysiske og digitale konnektivitet mellem godstransportfaciliteter.*

### Ændring 13

#### Forslag til direktiv Betragtning 13

##### *Kommissionens forslag*

(13) Den vigtigste infrastrukturflaskehals, som hæmmer trafikoverflytningen fra vejgodstransport til andre transportformer, er omladningsterminaler. Den nuværende fordeling af og dækning med omladningsterminaler i Unionen - i det mindste 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 bør derfor i samarbejde med nabomedlemsstaterne og Kommissionen sikre, at der bygges flere omladningsterminaler til kombineret transport **og** at mere omladningskapacitet bygges eller stilles til rådighed for transportvirksomhederne. Det ville

##### *Ændring*

(13) Den vigtigste infrastrukturflaskehals, som hæmmer trafikoverflytningen fra vejgodstransport til andre transportformer, er omladningsterminaler, **og dette forværres af manglende konsekvens i gennemførelsen af TEN-T-nettet.** Den nuværende fordeling af og dækning med omladningsterminaler i Unionen - i det mindste 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 bør derfor i samarbejde med nabomedlemsstaterne og Kommissionen sikre, at **eksisterende omladningsterminaler udbygges, hvor det er nødvendigt, at** der bygges flere

tilskynde til anvendelsen af godstransportalternativer og øge trafikoverflytningen, således at kombineret transport bliver mere konkurrencedygtig end vejtransport alene. En øget dækning med og kapacitet af omladningsterminaler burde som et minimum etableres langs TEN-T-hovednettet og det samlede net. Der bør gennemsnitligt være mindst én egnet omladningsterminal til kombineret transport placeret ikke mere end 150 km fra et hvilket som helst afskibningssted i Unionen.

omladningsterminaler til kombineret transport, at mere omladningskapacitet bygges eller stilles til rådighed for transportvirksomhederne, *eller at der findes omladningspunkter i områder, hvor der er brug for dem*. Det ville tilskynde til anvendelsen af godstransportalternativer og øge trafikoverflytningen, således at kombineret transport bliver mere konkurrencedygtig end vejtransport alene. En øget dækning med og kapacitet af omladningsterminaler burde som et minimum etableres langs TEN-T-hovednettet og det samlede net. Der bør gennemsnitligt være mindst én egnet omladningsterminal til kombineret transport placeret ikke mere end 150 km fra et hvilket som helst afskibningssted i Unionen. *Den kombinerede transport bør have gavn af afgifterne for eksterne omkostninger, der er omhandlet i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF<sup>1a</sup>.*

---

*<sup>1a</sup>Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).*

## Ændring 14

### Forslag til direktiv Betragtning 13 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*(13a) Medlemsstaterne bør prioritere investeringer i omladningsterminaler for at begrænse flaskehalse og områder med trafiktæthed, navnlig i nærheden af byer og bynære områder, for at lette passagen gennem områder med naturbetingede hindringer såsom bjergområder, styrke forbindelserne på tværs af grænserne, reducere emissionerne af luftforurenende stoffer og forbedre adgangen til og fra*

*industriområder, der mangler denne infrastruktur.*

## Ændring 15

### Forslag til direktiv Betragtning 14

#### *Kommissionens forslag*

(14) Medlemsstaterne bør gennemføre yderligere økonomiske støtteforanstaltninger ud over de nuværende, som bør målrettes mod de forskellige dele af en kombineret transport for at mindske vejgodstransporten **og for at** opmuntre til brugen af andre transportformer såsom jernbanetransport, indre vandveje og søtransport og derved mindske luftforurening, drivhusgasemissioner, vejulykker, støj og for stor trafiktæthed. Sådanne foranstaltninger kan omfatte nedsættelse af visse afgifter eller transportgebyrer, tilskud til intermodale lasteenheder, som faktisk er anvendt til kombineret transport, eller delvis refusion af udgifter til omladning.

#### *Ændring*

(14) Medlemsstaterne bør gennemføre yderligere økonomiske støtteforanstaltninger ud over de nuværende, som bør målrettes mod de forskellige dele af en kombineret transport for at mindske vejgodstransporten, opmuntre til brugen af andre transportformer såsom jernbanetransport, indre vandveje og søtransport og derved mindske luftforurening, drivhusgasemissioner, vejulykker, støj og for stor trafiktæthed **samt for at fremme digitaliseringen af sektoren og det indre marked**. Sådanne foranstaltninger kan **blandt andre foranstaltninger** omfatte nedsættelse af visse afgifter eller transportgebyrer, tilskud til intermodale lasteenheder, som faktisk er anvendt til kombineret transport, eller delvis refusion af udgifter til omladning. **Sådanne foranstaltninger kunne omfatte fremme af integration af netforbundne systemer og automatisering af driften samt investeringer i digital logistik, innovative godstransportsystemer informations- og kommunikationsteknologier og intelligente transportsystemer for at lette informationsstrømme. Sådanne foranstaltninger kunne også omfatte fremme af den kombinerede transports miljøresultater, effektivitet og bæredygtighed ved at fremme brugen af renere køretøjer eller lavemissionskøretøjer og alternative brændstoffer, ved at støtte udbredelsen af energieffektivitet og vedvarende energi inden for hele den kombinerede transport**

*og ved at reducere de forskellige transportrelaterede gener, navnlig støj.*

## **Ændring 16**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 14 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*(14a) De forskellige EU-fonde og -programmer til finansiering af forskning bør fortsat støtte medlemsstaterne i at opfylde dette direktivs mål.*

## **Ændring 17**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 14 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*(14b) Investeringer i logistik udgør også en vigtig løftestang for at styrke den kombinerede transports konkurrenceevne. En mere systematisk anvendelse af digitale løsninger, herunder informations- og kommunikationsteknologi eller intelligente forbundne systemer vil lette udvekslingen af oplysninger, forbedre effektiviteten af og nedbringe omkostningerne ved omladning og nedbringe den tid, der er nødvendig herfor.*

## **Ændring 18**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 14 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*(14c) Investeringer i uddannelse af arbejdsstyrken i logistikkæden, især*

*arbejdsstyrken i omladningsterminaler, vil også bidrage til at styrke den kombinerede transports konkurrenceevne.*

## Ændring 19

### Forslag til direktiv Betragtning 15

#### *Kommissionens forslag*

(15) Støtteforanstaltninger for kombineret transport bør gennemføres i overensstemmelse med statsstøttereglerne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

#### *Ændring*

(15) Støtteforanstaltninger for kombineret transport bør gennemføres i overensstemmelse med statsstøttereglerne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). ***Statsstøtte fremmer udviklingen af økonomiske aktiviteter, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod de fælles interesser som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra c) i TEUF, og det er et nyttigt redskab til at fremme virkeliggørelsen af et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra b) i TEUF. I sådanne tilfælde bør Kommissionen overveje delvist at fritage medlemsstater fra forpligtelsen til at underrette Kommissionen, der er fastsat i artikel 108, stk. 3***

## Ændring 20

### Forslag til direktiv Betragtning 16

#### *Kommissionens forslag*

(16) ***Støtteforanstaltninger*** bør koordineres, efter behov, mellem medlemsstaterne og Kommissionen.

#### *Ændring*

(16) ***For at undgå en eventuel overlapning af investeringer mellem medlemsstater, der ligger i nærheden af hinanden, bør støtteforanstaltninger*** koordineres, efter behov, mellem medlemsstaterne og Kommissionen ***gennem et tæt samarbejde mellem de***

*kompetente myndigheder i  
medlemsstaterne.*

## **Ændring 21**

**Forslag til direktiv**

**Betragtning 17**

*Kommissionens forslag*

(17) Støtteforanstaltninger bør også revideres regelmæssigt af medlemsstaterne for at sikre deres effektivitet og virksomhed.

*Ændring*

(17) Støtteforanstaltninger bør også revideres regelmæssigt af medlemsstaterne for at sikre deres effektivitet og virksomhed, **og deres samlede virkning for den europæiske transportsektor, som det afspejles i den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet, bør vurderes. Der bør om nødvendigt træffes korrigerende foranstaltninger. Kommissionen bør på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne foretage en vurdering af de forskellige foranstaltninger, der træffes i medlemsstaterne, og effektiviteten heraf og fremme udvekslingen af god praksis.**

## **Ændring 22**

**Forslag til direktiv**

**Betragtning 18 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

**(18a) Manglen på sammenlignelige og pålidelige statistikker udgør i øjeblikket en hindring for evalueringen af kombineret transport i Unionen og for vedtagelsen af foranstaltninger, der kan frigøre potentialet heraf.**

## **Ændring 23**

**Forslag til direktiv**

**Betragtning 19**



*Kommissionens forslag*

(19) Med sigte på at tage højde for udviklingen inden for transport i Unionen, herunder navnlig på markedet for kombineret transport, bør medlemsstaterne indsamle relevante data og oplysninger og indberette dem til Kommissionen regelmæssigt, og Kommissionen bør forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og **Rådet** om anvendelsen af dette direktiv hvert fjerde år.

*Ændring*

(19) Med sigte på at tage højde for udviklingen inden for transport i Unionen, herunder navnlig på markedet for kombineret transport, bør medlemsstaterne indsamle relevante data og oplysninger og indberette dem til Kommissionen regelmæssigt, og Kommissionen bør forelægge en rapport for Europa-Parlamentet, **Rådet** og **medlemsstaternes kompetente myndigheder** om anvendelsen af dette direktiv hvert fjerde år.

**Ændring 24**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 19 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

***(19a) Kommissionen bør være ansvarlig for den korrekte anvendelse af dette direktiv og for opfyldelsen af målet om udvikling af kombineret transport i hele Unionen inden 2030 og 2050. Med henblik herpå bør den regelmæssigt vurdere udviklingen i omfanget af kombineret transport i hver af medlemsstaterne på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne, og den bør om nødvendigt foreslå ændringer til dette direktiv med henblik på at nå dette EU-dækkende mål.***

**Ændring 25**

**Forslag til direktiv  
Betragtning 22**

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

(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 og kan derfor på grund af den hovedsageligt grænseoverskridende karakter af kombineret godstransport og sammenbundet infrastruktur samt de problemer, som dette direktiv tænkes 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.

(22) Målene for dette direktiv, nemlig at **gøre kombineret transport konkurrencedygtig over for vejtransport** kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af den hovedsageligt grænseoverskridende karakter af kombineret godstransport og sammenbundet infrastruktur samt de problemer, som dette direktiv tænkes 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.

## Ændring 26

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 2 – litra a

#### *Kommissionens forslag*

a) i en påhængsvogn, sættevogn med eller 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 **lasteenheden** omlades mellem de forskellige transportformer, eller

#### *Ændring*

a) i en påhængsvogn, sættevogn med eller 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, **herunder sættevogne, der kan løftes med kran, og med en maksimal bruttovægt på 44 ton, hvor den uledsagede intermodale lasteenhed** omlades mellem de forskellige transportformer (**uledsaget kombineret transport**), eller

## Ændring 27

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 2 – litra b

#### *Kommissionens forslag*

b) i et vejgående køretøj, som befordres med jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen på den ikke-vejpgående strækning.

#### *Ændring*

b) i et vejgående køretøj, **der ledsages af sin fører**, som befordres med jernbane, ad indre vandveje eller ad søvejen på den ikke-vejpgående strækning (**ledsaget transport**).

## Ændring 28

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 1 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændring*

***Som en undtagelse gælder indtil den ... [EUT, indsæt venligst datoen, der er fem år efter dette direktivs ikrafttræden] at dette stykkes litra a) også omfatter sættevogne, der ikke kan løftes med kran, og andre former for sættevogne i uledsaget kombineret transport, som ikke er identificeret i overensstemmelse med den identifikationsordning, der er fastsat i henhold til de internationale standarder ISO6346 og EN13044.***

## Ændring 29

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 2 – afsnit 2

#### *Kommissionens forslag*

Ikke-vejgående strækninger, som foregår ad indre vandveje eller ad søvejen, for hvilke der ikke findes *et* tilsvarende *vejtransportalternativ* eller *som er uundgåelige i en økonomisk bæredygtig transportoperation*, tages ikke i betragtning i forbindelse med kombineret transport.

#### *Ændring*

Ikke-vejgående strækninger, som foregår ad indre vandveje eller ad søvejen, for hvilke der ikke findes tilsvarende *alternativer* eller *tilsvarende økonomisk levedygtige vejtransportalternativer* tages ikke i betragtning i forbindelse med kombineret transport.

## Ændring 30

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 3 – afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

Hver vejstrækning omhandlet i stk. 2 må ikke overstige *den længste af følgende afstande* på Unionens område:

- a) *150 km i lige linje*
- b) *20 % af strækningen i lige linje mellem indladningspunktet for den indledende strækning og lossepunktet for den afsluttende strækning, når denne er længere end den afstand, der er omhandlet i litra a)*

#### *Ændring*

Hver vejstrækning omhandlet i stk. 2 må ikke overstige *150 km* på Unionens område:

## Ændring 31

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 3 – afsnit 3

#### *Kommissionens forslag*

Begrænsningen af vejstrækningens længde kan overskrides for kombineret vej/jernbanetransport, når det er godkendt af den eller de medlemsstater, på hvis område vejstrækningen køres med henblik på at nå den geografisk nærmeste transportterminal, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet til læsning eller losning for så vidt angår omladningsudstyr, terminalkapacitet og passende jernbanegodstransport.

#### *Ændring*

***Overskridelsen af begrænsningen af vejstrækningens længde, der er fastsat i dette stykke, er tilladt for kombineret vej/jernbanetransport, når det er godkendt af den eller de medlemsstater, på hvis område vejstrækningen køres, hvis det er nødvendigt for at nå den geografisk nærmeste transportterminal eller omladningspunkt, som har den nødvendige operationelle omladningskapacitet til læsning eller losning for så vidt angår omladningsudstyr, terminalkapacitet, terminalåbningstider og passende jernbanegodstransport i mangel af en omladningsterminal eller et omladningspunkt, der opfylder alle disse betingelser inden for begrænsningen af vejstrækningens længde. En sådan overskridelse skal behørigt begrundes i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, litra ea). Medlemsstaterne kan reducere vejdelens længde på 150 km med op til 50 % i tilfælde af kombineret vej- og jernbanetransport på en præcist defineret del af deres område af miljømæssige årsager, forudsat at der findes en passende terminal inden for denne afstand.***

## Ændring 32

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – afsnit 2

*Kommissionens forslag*

4. En kombineret transport anses for at finde sted i Unionen, hvis transporten eller den del af den, der finder sted i Unionen, opfylder kravene i stk. 2 og 3.

*Ændring*

4. En kombineret transport anses for at finde sted i Unionen, hvis transporten eller den del af den, der finder sted i Unionen, opfylder kravene i stk. 2 og 3. ***Med henblik på dette direktiv anses vejstrækningen og/eller ikke-vejstrækningen eller den del heraf, der ligger uden for Unionens område, ikke for at være en del af den kombinerede transport.***

**Ændring 33**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

1. Medlemsstaterne sikrer, at vejtransport kun anses for at udgøre del af kombineret transport omfattet af dette direktiv, hvis transportvirksomheden kan forelægge klar dokumentation for, at vejtransporten udgør en vejstrækning i en kombineret transport, herunder transport af tomme lasteenheder før og efter transport af varer.

*Ændring*

1. Medlemsstaterne sikrer, at vejtransport kun anses for at udgøre del af kombineret transport omfattet af dette direktiv, hvis transportvirksomheden kan forelægge ***oplysninger med*** klar dokumentation for, at vejtransporten udgør en vejstrækning i en kombineret transport, herunder transport af tomme lasteenheder før og efter transport af varer, ***og hvis disse oplysninger sendes til den transportvirksomhed, der udfører transporten, inden driften påbegyndes.***

## Ændring 34

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – indledning

#### *Kommissionens forslag*

2. **Den** i stk. 1 omhandlede dokumentation skal omfatte følgende oplysninger om hver kombineret transport:

#### *Ændring*

2. **For at de** i stk. 1 omhandlede **oplysninger kan betragtes som klar dokumentation, skal de forelægges eller fremsendes i det i stk. 5 omhandlede format, og de** skal omfatte følgende oplysninger om hver kombineret transport:

## Ændring 35

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – litra a a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændring*

**aa) hvis forskellig fra afsenderen: navn, adresse, kontaktoplysninger og underskrift af den erhvervsdrivende, der er ansvarlig for rutefastlæggelsen af den kombinerede transport;**

## Ændring 36

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – litra e a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*ea) hvis denne afstand overstiger de grænser, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3, en begrundelse i overensstemmelse med kriterierne i sidste afsnit*

### **Ændring 37**

**Forslag til direktiv  
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 - stk. 2 - litra f

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

f) en beskrivelse, underskrevet af **afskiberen**, af ruten for den kombinerede transport, herunder mindst følgende detaljer for hver strækning, herunder for hver transportform, der udgør den ikke-vejpgående del af transporten i Unionen:

f) en beskrivelse, underskrevet af **den erhvervsdrivende, der er ansvarlig for planlægningen** af ruten for den kombinerede transport, herunder mindst følgende detaljer for hver strækning, herunder for hver transportform, der udgør den ikke-vejpgående del af transporten i Unionen, **idet underskriften kan være en elektronisk underskrift**.

### **Ændring 38**

**Forslag til direktiv  
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – litra f – nr. ii



*Kommissionens forslag*

- ii) transportvirksomhedens navn, adresse og kontaktoplysninger

*Ændring*

- ii) transportvirksomhedens **eller transportvirksomhedernes** navn, adresse og kontaktoplysninger

**Ændring 39**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – litra h – nr. i

*Kommissionens forslag*

- i) **stedet, hvor der omlades til den ikke-vejpgående strækning**

*Ændring*

**udgår**

**Ændring 40**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – litra h – nr. ii

*Kommissionens forslag*

- ii) længden af den indledende vejstrækning i lige linje mellem stedet for afskibning og den første omladningsterminal

*Ændring*

- ii) længden af den indledende vejstrækning mellem stedet for afskibning og den første **transportterminal eller** omladningsterminal

**Ændring 41**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 2 – litra h – nr. iii

*Kommissionens forslag*

- iii) hvis den indledende etape ad vej er gennemført, transportvirksomhedens underskrift, som bekræfter, at transporten ad vej er udført.

*Ændring*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

**Ændring 42**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 1 – litra i – nr. ii

*Kommissionens forslag*

- ii) længden af den afsluttende vejstrækning ***i lige linje*** mellem omladningsstedet og stedet, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen

*Ændring*

- ii) længden af den afsluttende vejstrækning mellem omladningsstedet og stedet, hvor den kombinerede transport afsluttes i Unionen

**Ændring 43**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 1 – stk. 1 – litra j – nr. ii

*Kommissionens forslag*

- ii) når det er tilgængeligt, en underskrift eller et segl fra ***de*** relevante ***havnemyndigheder*** i de berørte relevante terminaler (jernbanestation eller havn)

*Ændring*

- ii) når det er tilgængeligt, en underskrift eller et segl fra ***den*** relevante ***jernbanemyndighed eller det kompetente organ*** i de berørte relevante terminaler

langs den ikke-vejgående strækning, som bekræfter, at den relevante del af den ikke-vejgående strækning er afsluttet.

(jernbanestation eller havn) langs den ikke-vejgående strækning, som bekræfter, at den relevante del af den ikke-vejgående strækning er afsluttet.

#### Ændring 44

##### Forslag til direktiv

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 2 – stk. 2 – litra j a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

***ja) når grænserne for vejstrækningernes længde er overskredet i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, tredje afsnit, begrundelsen herfor.***

#### Ændring 45

##### Forslag til direktiv

##### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 4

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

4. Dokumentationen i stk. 1 forevises eller fremsendes på anmodning af den bemyndigede kontrollør i medlemsstaten, hvor kontrollen udføres. Ved vejkontrol skal dokumentationen forelægges inden for den periode, det tager at udføre kontrollen. Den skal forelægges på et af medlemsstatens officielle sprog eller på engelsk. Under vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan medvirke til

4. Dokumentationen i stk. 1 forevises eller fremsendes på anmodning af den bemyndigede kontrollør i medlemsstaten, hvor kontrollen udføres, ***og i det i stk. 5 omhandlede format.*** Ved vejkontrol skal dokumentationen forelægges inden for den periode, det tager at udføre kontrollen, ***og inden for maksimalt 45 minutter. Hvis på tidspunktet for vejkontrollen underskrifterne, der er omhandlet i stk. 2, litra h), nr. iii), og litra j), ikke kan***

at forelægge *den* nødvendige *dokumentation*, jf. stk. 2.

*forelægges, skal de forelægges eller fremsendes senest 5 dage efter kontrollen til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.*

*Dokumentationen* skal forelægges på et af medlemsstatens officielle sprog eller på engelsk. Under vejkontrollen må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person, der kan medvirke til at forelægge *de* nødvendige *oplysninger*, jf. stk. 2.

#### Ændring 46

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 5 – afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

Dokumentationen kan have form af *et transportdokument, der opfylder kravene i artikel 6 i Rådets forordning nr. 11, eller andre* eksisterende transportdokumenter, *f.eks.* i henhold til *konventionen om fragtaftaler ved international transport af gods ad landevej (CMR) eller i henhold til de fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM).*

#### *Ændring*

Dokumentationen kan have form af eksisterende transportdokumenter *såsom fragtbreve* i henhold til *gældende internationale eller nationale transportkonventioner, indtil Kommissionen har fastlagt en standardformular ved hjælp af gennemførelsesretsakter.*

#### Ændring 47

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 5 – afsnit 2

*Kommissionens forslag*

Dokumentationen kan forelægges eller fremsendes elektronisk under anvendelse af et reviderbart struktureret format, som umiddelbart kan anvendes til edb-lagring eller -behandling, herunder som supplement til det elektroniske fragtbrev i henhold til *konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (eCMR) for vejstrækningen*.

*Ændring*

Dokumentationen kan forelægges eller fremsendes elektronisk under anvendelse af et reviderbart struktureret format, som umiddelbart kan anvendes til edb-lagring eller -behandling, herunder som supplement til det elektroniske fragtbrev i henhold til *eksisterende konventioner om international eller national transport. Det kræves af medlemsstaternes myndigheder, at de skal acceptere elektroniske oplysninger vedrørende dokumentationen. Når udvekslingen af oplysninger mellem myndigheder og de økonomiske operatører foretages med elektroniske værktøjer, skal sådan udveksling og lagring af oplysninger foretages ved hjælp af elektroniske databehandlingsteknikker*.

**Ændring 48**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 3 – stk. 5 – afsnit 2 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*Medlemsstaterne skal bevæge sig i retning af en gradvis dematerialisering af dokumentation og fastsætter en overgangsperiode, indtil brugen af papirformatet helt er opgivet.*

**Ændring 49**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 3**

Artikel 3 – stk. 6

*Kommissionens forslag*

6. I forbindelse med vejkontrol kan en afvigelse i transporten i forhold til den fremlagte dokumentation, navnlig hvad angår ruteoplysningerne i stk. 2, litra **g**), tillades, hvis det er behørigt begrundet, i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder uden for transportvirksomhedens(-ernes) kontrol, som giver anledning til ændring af den kombinerede transport. I denne forbindelse må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, der kan forelægge yderligere begrundelse for afvigelsen mellem den forelagte dokumentation og den faktiske transport.

*Ændring*

6. I forbindelse med vejkontrol kan en afvigelse i transporten i forhold til den fremlagte dokumentation, navnlig hvad angår ruteoplysningerne i stk. 2, litra **f), h), og i)**, tillades, hvis det er behørigt begrundet, i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder uden for transportvirksomhedens(-ernes) kontrol, som giver anledning til ændring af den kombinerede transport. I denne forbindelse må føreren kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, der kan forelægge yderligere begrundelse for afvigelsen mellem den forelagte dokumentation og den faktiske transport.

**Ændring 50**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

1. Medlemsstaterne fremsender til Kommissionen første gang den [xx/xx/xxxx - **18** måneder efter direktivets gennemførelse] og derefter hvert andet år en rapport med følgende oplysninger vedrørende kombineret transport på deres område, der er omfattet af dette direktiv:

*Ændring*

1. Medlemsstaterne fremsender til Kommissionen første gang den ... [xx/xx/xxxx - **12** måneder efter direktivets gennemførelse] og derefter hvert andet år en rapport med følgende oplysninger vedrørende kombineret transport på deres område, der er omfattet af dette direktiv:

## Ændring 51

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 - stk. 1 - litra a

#### *Kommissionens forslag*

a) indenlandske og grænseoverskridende **transportnetforbindelser**, der anvendes til kombineret transport

#### *Ændring*

a) indenlandske og grænseoverskridende **transportnetkorridorer**, der anvendes til kombineret transport

## Ændring 52

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1 – litra b

#### *Kommissionens forslag*

b) **volumen** i "twenty-foot equivalent unit" (TEU) og i tonkilometer af kombineret transport efter type operation (jernbane, **vej/indre** vandveje osv.) og efter geografisk dækning (indenlandsk og internt i Unionen)

#### *Ændring*

b) **det samlede og årlige volument** i "twenty-foot equivalent unit" (TEU) og i tonkilometer af kombineret transport efter type operation (**vejstrækning/ikke-vejstrækning, navnlig med** jernbane, **ad indenlandske** vandveje **og søveje**) og efter geografisk dækning (indenlandsk og internt i Unionen)

## Ændring 53

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1 – litra c

*Kommissionens forslag*

c) antallet og den geografiske dækning af terminaler, som betjener kombineret transport, og det årlige antal omladninger *i disse* terminaler

*Ændring*

c) antallet **af omladninger gennem bimodale teknologier og disse omladningspunkters geografiske dækning samt antallet, placeringen** og den geografiske dækning af terminaler som betjener kombineret transport **med en opdeling efter type af operationer pr. terminal (vejstrækning/ikke-vejstrækning, navnlig ad jernbane, indre vandveje og søveje)** og det årlige antal omladninger **og en vurdering af den kapacitet, der anvendes i** terminaler;

**Ændring 54**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1 – litra c a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

**ca) udviklingen inden for kombineret transport og inden for de forskellige transportformer på området**

**Ændring 55**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF



*Kommissionens forslag*

d) en oversigt over alle nationale støtteforanstaltninger, der anvendes eller påtænkes, herunder deres respektive udbredelse og deres vurderede virkning.

*Ændring*

d) en oversigt over alle nationale støtteforanstaltninger, der anvendes eller påtænkes, herunder deres respektive udbredelse og deres vurderede virkning ***på udviklingen af den kombinerede transport og deres virkninger, hvad angår social og miljømæssig bæredygtighed, flaskehalse, overbelastning, sikkerhed og effektivitet.***

**Ændring 56**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1 – litra d a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*da) antallet og den geografiske placering af transport, der overskrider begrænsningerne for vejstrækningernes længde, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3.*

*Ændring*

**Ændring 57**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1 – litra d b (nyt)

*Kommissionens forslag*

***db) afgang- og bestemmelsessted, på***

*Ændring*

*NUTS 3-niveau, af godsstrømmene på vejene i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013\*;*

---

*\* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).*

## **Ændring 58**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

***1a. Kommissionen offentliggør de data, som medlemsstaterne har indberettet i en form, der gør det muligt at foretage sammenligninger mellem medlemsstaterne.***

## **Ændring 59**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 3

*Kommissionens forslag*

3. På grundlag af en analyse af de nationale rapporter udarbejder Kommissionen den første gang [xx/xx/xxx - 9 måneder efter medlemsstaternes frist for indsendelse] og derefter hvert andet år en rapport, som forelægges for Europa-Parlamentet og **Rådet** om:

*Ændring*

3. På grundlag af en analyse af de nationale rapporter, **herunder statistiske data, som er udarbejdet på grundlag af betegnelser og metoder, der er fælles for hele EU**, udarbejder Kommissionen den første gang **den** ... [xx/xx/xxx - 9 måneder efter medlemsstaternes frist for indsendelse] og derefter hvert andet år en rapport, som forelægges for Europa-Parlamentet, **Rådet** og **medlemsstaternes kompetente myndigheder** om:

**Ændring 60**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 3 – litra a

*Kommissionens forslag*

a) den økonomiske udvikling af kombineret transport, navnlig set i lyset af udviklingen af miljøresultaterne for de forskellige transportformer

*Ændring*

a) den økonomiske udvikling af kombineret transport **på medlemsstatsplan og på EU-plan**, navnlig set i lyset af udviklingen af miljøresultaterne for de forskellige transportformer

**Ændring 61**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 3 – litra c

*Kommissionens forslag*

c) effektiviteten og virksomheden af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i artikel 6

*Ændring*

c) effektiviteten og virksomheden af de støtteforanstaltninger, der er fastsat i artikel 6, **med angivelse af de foranstaltninger, som den anser for at være de mest effektive til at tjene dette direktivs oprindelige formål, og god praksis i medlemsstaterne**

**Ændring 62**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 3 – litra c a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

**ca) ændringer i andelen af kombineret transport i de enkelte medlemsstater og på EU-plan, med henblik på at opfylde Unionens transportmål senest i 2030 og 2050**

**Ændring 63**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 5 – stk. 3 – litra d

*Kommissionens forslag*

d) eventuelle yderligere foranstaltninger, herunder en revision af definitionen af kombineret transport som

*Ændring*

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.

defineret i artikel 1, **forbedring af dataindsamling og -offentliggørelse på EU-niveau** og en tilpasning af listen over foranstaltninger, jf. artikel 6, **herunder mulige ændringer af bestemmelserne for statsstøtte.**

## Ændring 64

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 a (nyt)

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1

#### Gældende ordlyd

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at de i stk. 3 anførte afgifter, der gælder for køretøjer (lastvogne, trækkende køretøjer, påhængsvogne eller sættevogne), som anvendes til kombineret transport, nedsættes eller refunderes enten med et fast beløb eller med et beløb i forhold til den strækning, køretøjerne tilbagelægger med jernbane, inden for de grænser, på de betingelser og efter de retningslinjer, som medlemsstaterne fastsætter efter konsultation af Kommissionen.

#### Ændring

#### **4a) Artikel 6, stk. 1, første afsnit, affattes således:**

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at de i stk. 3 anførte afgifter, der gælder for køretøjer (lastvogne, trækkende køretøjer, påhængsvogne eller sættevogne, **containere til indre vandveje eller multimodal ladningsenheder**), som anvendes til kombineret transport, nedsættes eller refunderes enten med et fast beløb eller med et beløb i forhold til den strækning, køretøjerne tilbagelægger med jernbane **eller ad indre vandveje**, inden for de grænser, på de betingelser og efter de retningslinjer, som medlemsstaterne fastsætter efter konsultation af Kommissionen."

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

## Ændring 65

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 b (nyt)

Direktiv 92/106/EØF

*Gældende ordlyd*

De i stk. 1 omhandlede nedsættelser eller refusioner indrømmes af den medlemsstat, hvor køretøjerne er registreret, på grundlag af den strækning, der tilbagelægges med jernbane inden for denne stat.

*Ændring*

**4b) Artikel 6, stk. 1, andet afsnit, affattes således:**

"De i stk. 1 omhandlede nedsættelser eller refusioner indrømmes af den medlemsstat, hvor køretøjerne er registreret, på grundlag af den strækning, der tilbagelægges med jernbane **eller ad indre vandveje** inden for denne stat."

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)*

**Ændring 66**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 4 c (nyt)**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 3

*Gældende ordlyd*

Medlemsstaterne kan dog ved indrømmelsen af disse nedsættelser eller refusioner tage hensyn til den strækning, der tilbagelægges med jernbane enten delvist eller fuldstændigt uden for den medlemsstat, hvor køretøjerne er registreret.

*Ændring*

**4c) Artikel 6, stk. 1, tredje afsnit, affattes således:**

Medlemsstaterne kan dog ved indrømmelsen af disse nedsættelser eller refusioner tage hensyn til den strækning, der tilbagelægges med jernbane **eller ad indre vandveje** enten delvist eller fuldstændigt uden for den medlemsstat, hvor køretøjerne er registreret.

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)*

**Ændring 67**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

*Kommissionens forslag*

4. Hvis det er nødvendigt for at nå det mål, der er omhandlet i stk. 8, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at understøtte investeringer i **omladningsterminaler** for så vidt angår:

*Ændring*

4. Hvis det er nødvendigt for at nå det mål, der er omhandlet i stk. 8, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at understøtte investeringer i **transportterminaler og omladningspunkter** for så vidt angår:

**Ændring 68**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a

*Kommissionens forslag*

a) bygning **og om nødvendigt udvidelse** af sådanne **omladningsterminaler** til **kombineret transport**

*Ændring*

a) bygning *i områder, hvor der ikke findes passende faciliteter inden for en afstand af den grænseværdi, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3, fra transportterminaler eller omladningspunkter for kombineret transport, medmindre der ikke er behov for sådanne faciliteter på grund af manglende økonomisk relevans eller af årsager relateret til de geografiske eller fysiske karakteristika i et givet område;*

**Ændring 69**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*aa) udvidelse, i områder, hvor der er behov for yderligere terminalkapacitet, af eksisterende terminaler eller etablering af yderligere omladningspunkter samt efter en vurdering af de økonomiske virkninger, der viser, at markedet ikke vil blive negativt påvirket, og at der er behov for nye terminaler, og forudsat at der er taget hensyn til miljøet, opførelse af nye terminaler for kombineret transport*

### **Ændring 70**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 – litra b

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

b) øget operationel effektivitet i de eksisterende terminaler.

b) øget operationel effektivitet i de eksisterende terminaler, ***herunder ved at sikre adgang til disse terminaler.***

### **Ændring 71**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

***Støtteforanstaltninger til kombineret transport anses for at være forenelige med***



*det indre marked som defineret i artikel 107, stk. 3, i TEUF og er fritaget for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF, forudsat at de ikke udgør mere end 35 % af de samlede driftsomkostninger.*

## Ændring 72

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 2

#### *Kommissionens forslag*

Medlemsstaterne samordner med nabomedlemsstater og Kommissionen for at sikre, at når sådanne foranstaltninger gennemføres, så prioriteres det at sikre en afbalanceret og tilstrækkeligt geografisk fordeling af egnede faciliteter i Unionen og navnlig langs TEN-T hovednettet og det samlede net, så det sikres, at intet sted i Unionen er beliggende i en afstand over **150 km** fra en sådan terminal.

#### *Ændring*

Medlemsstaterne samordner med nabomedlemsstater og Kommissionen for at sikre, at når sådanne foranstaltninger gennemføres, så prioriteres det at sikre en afbalanceret og tilstrækkeligt geografisk fordeling af egnede faciliteter i Unionen og navnlig langs TEN-T hovednettet og det samlede net, så det sikres, at intet sted i Unionen er beliggende i en afstand over **den grænse, der er omhandlet i artikel 1, stk. 3, litra a)**, fra en sådan terminal. **Medlemsstaterne skal, når de træffer foranstaltninger, der er omhandlet i dette stykke, tage hensyn til behovet for:**

- a) at mindske den trafikale overbelastning, navnlig i nærheden af byområder og forstæder eller i områder med naturbetingede begrænsninger**
- b) at forbedre de grænseoverskridende forbindelser**
- c) at lette isoleringen af områder, der mangler infrastruktur, idet der tages hensyn til de særlige behov og begrænsninger i de perifere regioner og regionerne i den yderste periferi**
- d) at forbedre tilgængeligheden og**

*forbindelsesmulighederne og navnlig for så vidt angår infrastruktur, der giver adgang til omladningsterminaler, og*

*e) at fremskynde overgangen til digitalisering og*

*f) at reducere godstransportens indvirkning på miljøet og folkesundheden, f.eks. ved at fremme køretøjers effektivitet, anvendelsen af alternative og mindre forurenende brændstoffer, anvendelse af vedvarende energi, også i terminalerne, og en mere effektiv anvendelse af transportnetværk gennem udviklingen af informations- og kommunikationsteknologi.*

### Ændring 73

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 4

#### *Kommissionens forslag*

Medlemsstaterne kan fastsætte yderligere betingelser for berettigelse til støtten.

#### *Ændring*

Medlemsstaterne kan fastsætte yderligere betingelser for berettigelse til støtten. ***De gør disse betingelser kendt for interesserede parter.***

### Ændring 74

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 5 – afsnit 1

*Kommissionens forslag*

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

*Ændring*

**Senest den 31. december 2021 træffer** medlemsstaterne **mindst én** yderligere **foranstaltning af økonomisk og lovgivningsmæssig karakter** for at forbedre kombineret transports konkurrenceevne i forhold til ækvivalent alternativ vejtransport, **især med henblik på at nedbringe den tid, der er nødvendig for omladning, og de omkostninger, som er forbundet hermed.**

**Ændring 75**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 5 – afsnit 2 a (ny)

*Kommissionens forslag*

**Med henblik på at reducere tiden og omkostningerne i forbindelse med kombineret transport omfatter foranstaltningerne i første afsnit et eller flere af følgende incitamerter:**

**a) fritagelse af transportvirksomhederne fra de infrastrukturafgifter og afgifter for eksterne omkostninger og/eller afgifter for trafikbelastning, der er omhandlet i artikel 2 i direktiv 1999/62/EF, i en form, der navnlig tilgodeser køretøjer drevet af alternative brændstoffer som omhandlet i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU<sup>1a</sup>**

**b) godtgørelse af afgifter for benyttelse af visse infrastrukturer for virksomheder, der udfører operationer, som led i en kombineret transport**

*c) fritagelse af transportvirksomheder fra de begrænsninger, der pålægges i henhold til nationale kørselsforbud.*

---

*<sup>1a</sup>Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1)*

## **Ændring 76**

**Forslag til direktiv  
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 5 – afsnit 2 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

*Når medlemsstaterne træffer yderligere foranstaltninger, skal de også tage behørigt hensyn til behovet for at fremskynde overgangen til digitalisering i sektoren for kombineret transport, og de skal navnlig:*

- a) fremme integrationen af netforbundne systemer og automatisering af operationer*
- b) forbedre investeringer i digital logistik og digitale informations- og kommunikationsteknologier og intelligente transportsystemer og*
- c) udfase brugen af papirdokumenter i fremtiden.*

## **Ændring 77**

**Forslag til direktiv  
Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

**5a. Sådanne supplerende foranstaltninger skal indeholde incitament, der fremmer brugen af ikke-vejstrækninger. Medlemsstaterne skal træffe foranstaltninger til at styrke søtransportens konkurrenceevne, f.eks. økonomiske incitament til at benytte nærskibstrafik eller indre vandveje eller til oprettelse af ny nærskibstrafik.**

**Ændring 78**

**Forslag til direktiv**

**Artikel 1 – stk. 1 – nr. 5**

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 6 – stk. 8

*Kommissionens forslag*

*Ændring*

8. Medlemsstaterne sikrer, at støtteforanstaltninger for kombineret transport tager sigte på at nedbringe vejgodstransporten og tilskynde til brugen af andre transportformer såsom jernbanetransport, indre vandveje og søtransport og derved mindsker luftforurening, drivhusgasemissioner, vejulykker, støj og for stor trafiktæthed.

8. Medlemsstaterne sikrer, at støtteforanstaltninger for kombineret transport tager sigte på at nedbringe vejgodstransporten og tilskynde til brugen af andre transportformer såsom jernbanetransport, indre vandveje og søtransport **eller lavemissionskøretøjer eller anvendelse af alternative brændstoffer med lavere emissioner, såsom biobrændstof, elektricitet fra vedvarende energikilder, naturgas eller hydrogenbrændselsceller**, og derved mindsker luftforurening, drivhusgasemissioner, vejulykker, støj og for stor trafiktæthed.

**Ændring 79**

## Forslag til direktiv

### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 9a – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. Medlemsstaterne offentliggør i et lettilgængeligt format og gratis alle relevante oplysninger om de foranstaltninger, der vedtages i medfør af artikel 6, samt andre relevante oplysninger med henblik på anvendelsen af dette direktiv.

#### *Ændring*

3. Medlemsstaterne offentliggør i et lettilgængeligt format **på internettet** og gratis alle relevante oplysninger om de foranstaltninger, der vedtages i medfør af artikel 6, samt andre relevante oplysninger med henblik på anvendelsen af dette direktiv.

## Ændring 80

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 7

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 9a – stk. 4

#### *Kommissionens forslag*

4. Kommissionen offentliggør og ajourfører om nødvendigt listen over kompetente myndigheder, der er omhandlet i stk. 1, samt listen over de i artikel 6 omhandlede foranstaltninger.

#### *Ændring*

4. Kommissionen offentliggør **på internettet** og ajourfører om nødvendigt listen over kompetente myndigheder, der er omhandlet i stk. 1, samt listen over de i artikel 6 omhandlede foranstaltninger.

## Ændring 81

### Forslag til direktiv

#### Artikel 1 – stk. 1 – nr. 8

Direktiv 92/106/EØF

Artikel 10 a – stk. 2

*Kommissionens forslag*

2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra [indsæt datoen for denne ændringsretsakts ikrafttræden].

*Ændring*

2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, tillægges Kommissionen for fem år fra [indsæt datoen for denne ændringsretsakts ikrafttræden]  
***Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.***