



Bryssel den 3 april 2019
(OR. en)

7739/19

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

**CODEC 752
TRANS 218
PE 112**

INFORMERANDE NOT

från: Rådets generalsekretariat
till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet

Ärende: Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om
ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former
av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna
– Resultatet av Europaparlamentets första behandling
(Strasbourg den 25–28 mars 2019)

I. INLEDNING

Föredraganden Daniela AIUTO (EFDD, IT) lade som företrädare för utskottet för transport och turism fram ett betänkande om ovannämnda förslag till direktiv. Betänkandet innehöll 81 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–81) till förslaget.

Dessutom lade de politiska grupperna fram följande ändringsförslag: ECR lade fram fem ändringsförslag (ändringsförslagen 83–87), Gröna/EFA lade fram fem ändringsförslag (ändringsförslagen 88–92) och GUE/NGL lade fram ett ändringsförslag (ändringsförslag 82).

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen den 27 mars 2019 antog plenarsammanträdet ändringsförslagen 1–81 till förslaget till direktiv.

Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan¹.

¹ Den version av parlamentets ståndpunkt som finns i lagstiftningsresolutionen har markerats för att ange de ändringar som har gjorts genom ändringsförslagen till kommissionens förslag. Tilläggen till kommissionens text markeras med *fetstil och kursivering*. Symbolen ”■” anger struken text.

Gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna *I**

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 27 mars 2019 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2017)0648),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C8-0391/2017),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av det motiverade yttrande från Sveriges riksdag som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilket utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,
 - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 5 juli 2018³,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A8-0259/2018).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

² EUT C 262, 25.7.2018, s. 52.

³ Ännu ej offentliggjort i EUT.

Ändring 1

Förslag till direktiv Skäl 1

Kommissionens förslag

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

Ändring

(1) **Det övergripande målet för detta direktiv är att inrätta ett resurseffektivt och multimodalt transportnät och minska** transporternas negativa effekter i form av luftföroreningar, växthusgasutsläpp, olyckor, buller och trängsel.

Ändring 2

Förslag till direktiv Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Att minska de negativa effekterna av transporter är fortfarande ett av huvudmålen i unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EEG²¹, som fastställer åtgärder för att främja utvecklingen av kombinerade transporter, är den enda unionsrättsakt som direkt ger incitament till en övergång från godstransport på väg till transportslag med lägre utsläpp, exempelvis inre vattenvägar, sjöfart och järnväg.

Ändring

(2) Att minska de negativa effekterna av transporter är fortfarande ett av huvudmålen i unionens transportpolitik. Rådets direktiv 92/106/EEG²¹, som fastställer åtgärder för att främja utvecklingen av kombinerade transporter, är den enda unionsrättsakt som direkt ger incitament till en övergång från godstransport på väg till transportslag med lägre utsläpp, exempelvis inre vattenvägar, sjöfart och järnväg. **För att ytterligare minska de negativa effekterna av godstransport på väg bör forskning om och utbyte av bästa praxis mellan medlemsstaterna om lösningar som leder till bättre planering av rutter, nätoptimering, ökad lasteffektivitet och möjligheter för uttag av externa kostnader uppmuntras.**

²¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

²¹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

Ändring 3

Förslag till direktiv

Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Målet att 30 % av godstransporter på väg över 300 km senast 2030 ska ha överförts till andra transportslag, exempelvis järnväg eller sjöfart, och att mer än 50 % ska ha överförts fram till 2050, ***i syfte att optimera prestandan i multimodala logistikkedjor, bland annat genom utökad användning av mer energieffektiva transportslag, tar längre tid än väntat att uppnå och kommer enligt nuvarande prognoser inte att uppnås.***

Ändring

(3) Målet att 30 % av godstransporter på väg över 300 km senast 2030 ska ha överförts till andra transportslag, exempelvis järnväg eller sjöfart, och att mer än 50 % ska ha överförts fram till 2050, ***ska uppnås*** genom ***effektivitetsvinster och förbättringar av infrastrukturen inom järnvägs- och sjöfartssektorerna.***

Ändring 4

Förslag till direktiv

Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Direktiv 92/106/EEG har bidragit till utvecklingen av unionens politik för kombinerade transporter och har medverkat till att en betydande mängd godstransporter har flyttats från vägarna. Brister i genomförandet av det direktivet, i synnerhet till följd av tvetydiga formuleringar och föråldrade bestämmelser, ***och*** den begränsade omfattningen av dess stödåtgärder, har avsevärt minskat dess inverkan.

Ändring

(4) Direktiv 92/106/EEG har bidragit till utvecklingen av unionens politik för kombinerade transporter och har medverkat till att en betydande mängd godstransporter har flyttats från vägarna. Brister i genomförandet av det direktivet, i synnerhet till följd av tvetydiga formuleringar och föråldrade bestämmelser, den begränsade omfattningen av dess stödåtgärder ***och byråkratiska och protektionistiska hinder inom järnvägssektorn***, har avsevärt

minskat dess inverkan.

Ändring 5

Förslag till direktiv Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4a) Detta direktiv bör bana väg för effektiva intermodala och multimodala godstransporter som skapar lika villkor för olika transportslag.

Ändring 6

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

Ändring

(5) Direktiv 92/106/EEG bör förenklas och dess genomförande förbättras genom en översyn av de ekonomiska incitamenten till kombinerade transporter, i syfte att ***främja omställningen av godstransport från vägtransporter till andra transportslag som är mer miljövänliga, säkrare, mer energieffektiva och i mindre grad bidrar till trängsel.***

(5) Direktiv 92/106/EEG bör förenklas och dess genomförande förbättras genom en översyn av de ekonomiska incitamenten till kombinerade transporter, i syfte att ***förbättra järnvägarnas och sjöfartens konkurrenskraft jämfört med vägtransporter.***

Ändring 7

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

Ändring

(6) Trafikvolymen för nationella intermodala transporter utgör 19,3 % av de

(6) Trafikvolymen för nationella intermodala transporter utgör 19,3 % av de

samlade intermodala transporter i unionen. Sådana transporter kan för närvarande inte dra nytta av de stödåtgärder som föreskrivs i direktiv 92/106/EEG på grund av den begränsade omfattningen av definitionen av kombinerad transport. Den negativa effekten av nationella vägtransporter, och i synnerhet växthusgasutsläpp och trängsel, har emellertid en inverkan utöver de nationella gränserna. Därför är det nödvändigt att utvidga tillämpningsområdet för direktiv 92/106/EEG till att även omfatta nationella (inom en medlemsstat) kombinerade transporter för att stödja den fortsatta utvecklingen av kombinerade transporter inom unionen, och därmed en ökning av trafikomställningen från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart.

samlade intermodala transporter i unionen. Sådana transporter kan för närvarande inte dra nytta av de stödåtgärder som föreskrivs i direktiv 92/106/EEG på grund av den begränsade omfattningen av definitionen av kombinerad transport. Den negativa effekten av nationella vägtransporter, och i synnerhet växthusgasutsläpp och trängsel, har emellertid en inverkan utöver de nationella gränserna. Därför är det nödvändigt att utvidga tillämpningsområdet för direktiv 92/106/EEG till att även omfatta nationella (inom en medlemsstat) kombinerade transporter för att stödja den fortsatta utvecklingen av kombinerade transporter inom unionen, och därmed en ökning av trafikomställningen från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart.

Undantaget från cabotagereglerna är emellertid fortfarande begränsat till internationell kombinerad transport mellan flera medlemsstater. Det kommer att krävas att medlemsstaterna genomför effektiva kontroller för att säkerställa att dessa regler efterlevs och främjar harmoniserade arbetsvillkor och sociala villkor mellan de olika transportslagen och mellan de olika medlemsstaterna.

Ändring 8

Förslag till direktiv Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(7a) För att säkerställa att den interna marknaden fungerar bra bör vägetapperna i en kombinerad transport omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009^{1a} och Europaparlamentets och rådets förordning nr 1072/2009^{1b} om de ingår i en internationell transport respektive en nationell transport. Det är också

nödvändigt att säkerställa social trygghet för förare som utövar verksamhet i en annan medlemsstat. Bestämmelser om utstationering av förare i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG^{1c} och om tillämpning av dessa bestämmelser enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU^{1d} bör tillämpas på transportföretag som utför vägetapper i kombinerade transporter. Vägetapper bör betraktas som en integrerad del av en enda kombinerad transport. Särskilt bör bestämmelserna om internationella transporter enligt dessa direktiv gälla för de vägetapper som ingår i en internationell kombinerad transport. Vid cabotagetransporter bör dessutom bestämmelserna om cabotagetransporter enligt förordning nr 1072/2009 tillämpas på vägetapper som ingår i en nationell kombinerad transport.

^{1a} Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

^{1b} Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

^{1c} Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

^{1d} Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom

Ändring 9

Förslag till direktiv Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(9a) Det är nödvändigt att klargöra att släpvagnar och påhängsvagnar som kan utrustas med kran tillåts att ha en bruttovikt på 44 ton om lastenheterna identifieras enligt de internationella standarderna ISO6346 och EN13044.

Ändring 10

Förslag till direktiv Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändring

(11) Den föråldrade användningen av stämplor för att bevisa att en kombinerad transport har utförts hindrar ett effektivt genomförande av direktiv 92/106/EEG eller kontrollen av stödberättigandet för de åtgärder som föreskrivs i direktivet. Det bör klargöras dels vilka bevis som är nödvändiga för att styrka att en kombinerad transport äger rum, dels på vilket sätt sådana bevis ska tillhandahållas. Användning och överföring av elektronisk transportinformation, som bör förenkla tillhandahållandet av relevanta bevis och de berörda myndigheternas behandling av dessa, bör uppmuntras. Det format som används bör vara tillförlitligt och autentiskt. Regelverket och initiativ som förenklar administrativa förfaranden och

(11) Den föråldrade användningen av stämplor för att bevisa att en kombinerad transport har utförts hindrar ett effektivt genomförande av direktiv 92/106/EEG eller kontrollen av stödberättigandet för de åtgärder som föreskrivs i direktivet. Det bör klargöras dels vilka bevis som är nödvändiga för att styrka att en kombinerad transport äger rum, dels på vilket sätt sådana bevis ska tillhandahållas. Användning och överföring av elektronisk transportinformation, som bör förenkla tillhandahållandet av relevanta bevis och de berörda myndigheternas behandling av dessa, bör uppmuntras **med tanke på utfasningen av användningen av pappersdokument i framtiden**. Det format som används bör vara tillförlitligt och

digitaliseringen ur transportperspektiv bör beakta utvecklingen på unionsnivå.

autentiskt. Regelverket och initiativ som förenklar administrativa förfaranden och digitaliseringen ur transportperspektiv bör beakta utvecklingen på unionsnivå.

Ändring 11

Förslag till direktiv Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(11a) I syfte att göra kombinerade transporter konkurrenskraftiga och attraktiva för transportföretagen, i synnerhet för mycket små företag och små och medelstora företag, bör den administrativa börda som genomförandet av kombinerade transporter kan medföra, jämfört med unimodala transporter, minskas i största möjliga utsträckning.

Ändring 12

Förslag till direktiv Skäl 12

Kommissionens förslag

Ändring

(12) Omfattningen av de nuvarande ekonomiska stödåtgärderna som anges i direktiv 92/106/EEG är mycket begränsad, eftersom de består av skatteåtgärder (dvs. återbetalning eller minskning av skatter) som enbart rör kombinerad järnvägs- och vägtransport. Sådana åtgärder bör utsträckas till att gälla även kombinerad transport som sker på inre vattenvägar och sjötransport. Andra relevanta typer av åtgärder, exempelvis stödåtgärder för infrastrukturinvesteringar eller olika ekonomiska stödåtgärder, bör också stödjas.

(12) Omfattningen av de nuvarande ekonomiska stödåtgärderna som anges i direktiv 92/106/EEG är mycket begränsad, eftersom de består av skatteåtgärder (dvs. återbetalning eller minskning av skatter) som enbart rör kombinerad järnvägs- och vägtransport. Sådana åtgärder bör utsträckas till att gälla även kombinerad transport som sker på inre vattenvägar och sjötransport. Andra relevanta typer av åtgärder, exempelvis stödåtgärder för infrastrukturinvesteringar, ***investeringar i digital teknik*** eller olika ekonomiska stödåtgärder, bör också stödjas.

Beträffande digital teknik bör en övergångsperiod avsättas för att avskaffa pappersdokumentationen om

kombinerade transporter. Under denna period bör tillsynsmyndigheternas verktyg förbättras tekniskt. Medlemsstaterna bör prioritera investeringar i omlastningsterminaler för att minska trängseln på vägarna, minska isoleringen för industriområden som saknar denna infrastruktur, samt förbättra godshanteringsanläggningarnas tillgänglighet och fysiska och digitala konnektivitet.

Ändring 13

Förslag till direktiv Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) När det gäller infrastruktur finns den huvudsakliga flaskhals som hindrar en övergång från godstransport på väg till andra transportslag i omlastningsterminalerna. Den nuvarande fördelningen av och täckningen för omlastningsterminaler i unionen är otillräcklig, åtminstone i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, och kapaciteten hos befintliga omlastningsterminaler håller på att nå sin gräns och kommer att behöva utvecklas för att kunna hantera godstrafikens tillväxt totalt sett. Investeringar i omlastningsterminalers kapacitet kan minska de totala omlastningskostnaderna och därmed leda till en indirekt trafikomställning, vilket har visat sig i vissa medlemsstater. Medlemsstaterna bör därför, i samarbete med angränsande medlemsstater och med kommissionen, säkerställa att fler omlastningsterminaler för kombinerade transporter och mer omlastningskapacitet byggs eller tillgängliggörs för transportföretag. Detta skulle skapa incitament till användning av godstransportalternativ och öka

Ändring

(13) När det gäller infrastruktur finns den huvudsakliga flaskhals som hindrar en övergång från godstransport på väg till andra transportslag i omlastningsterminalerna, **och den förvärras av att det brister i det enhetliga genomförandet av det transeuropeiska transportnätet.** Den nuvarande fördelningen av och täckningen för omlastningsterminaler i unionen är otillräcklig, åtminstone i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, och kapaciteten hos befintliga omlastningsterminaler håller på att nå sin gräns och kommer att behöva utvecklas för att kunna hantera godstrafikens tillväxt totalt sett. Investeringar i omlastningsterminalers kapacitet kan minska de totala omlastningskostnaderna och därmed leda till en indirekt trafikomställning, vilket har visat sig i vissa medlemsstater. Medlemsstaterna bör därför, i samarbete med angränsande medlemsstater och med kommissionen, säkerställa att **befintliga omlastningsterminaler vid behov utvidgas och att** fler omlastningsterminaler för kombinerade transporter och mer

övergången till andra transportslag, vilket skulle leda till att kombinerade transporter blir mer konkurrenskraftiga än enbart vägtransporter. Ökad täckning och kapacitet hos omlastningsterminaler bör, som ett absolut minimum, säkerställas i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät. Det bör i genomsnitt finnas minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats i unionen.

omlastningskapacitet byggs eller tillgängliggörs för transportföretag, **eller att omlastningsplatser inrättas i områden där de behövs**. Detta skulle skapa incitament till användning av godstransportalternativ och öka övergången till andra transportslag, vilket skulle leda till att kombinerade transporter blir mer konkurrenskraftiga än enbart vägtransporter. Ökad täckning och kapacitet hos omlastningsterminaler bör, som ett absolut minimum, säkerställas i det befintliga transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät. Det bör i genomsnitt finnas minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats i unionen. **Kombinerade transporter bör kunna dra nytta av intäkter från avgifter för externa kostnader som tas ut i enlighet med artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG^{1a}.**

1a Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, (EGT L 187, 20.07.1999, s. 42).

Ändring 14

Förslag till direktiv Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(13a) Medlemsstaterna bör prioritera investeringar i omlastningsterminaler som gör det möjligt att minska flaskhalsar och trängselområden, i synnerhet i närheten av stadsområden och stadsnära områden, för att underlätta överfart över naturliga hinder, t.ex. bergsområden, stärka de gränsöverskridande förbindelserna, minska utsläppen av luftföroreningar och garantera att isoleringen för industrizoner

som saknar infrastruktur bryts.

Ändring 15

Förslag till direktiv

Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Medlemsstaterna bör genomföra ytterligare ekonomiska stödåtgärder utöver de befintliga åtgärderna, med inriktning på de olika etapperna i en kombinerad transport, i syfte att minska godstransporterna på väg och uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport, och därigenom minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln. Sådana åtgärder får inbegripa minskning av vissa skatter eller transportavgifter, bidrag för faktiskt transporterade intermodala lastenheter i kombinerade transporter, eller partiell återbetalning av omlastningskostnader.

Ändring

(14) Medlemsstaterna bör genomföra ytterligare ekonomiska stödåtgärder utöver de befintliga åtgärderna, med inriktning på de olika etapperna i en kombinerad transport, i syfte att minska godstransporterna på väg och uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport, och därigenom minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln ***samt för att driva på och genomföra digitaliseringen av sektorn och den inre marknaden.*** Sådana åtgärder får ***bland annat*** inbegripa minskning av vissa skatter eller transportavgifter, bidrag för faktiskt transporterade intermodala lastenheter i kombinerade transporter, eller partiell återbetalning av omlastningskostnader. ***För att underlätta informationsflöden skulle sådana åtgärder kunna inbegripa främjandet av integreringen av uppkopplade system och automatiseringen av transporter samt investeringar i digital logistik, innovativa system för godshantering, informations- och kommunikationsteknik och intelligenta transportsystem. Sådana åtgärder skulle också kunna inbegripa stärkandet av miljöprestandan, effektiviteten och hållbarheten för kombinerade transporter genom att främja användning av rena och utsläppsnåla fordon och alternativa bränslen, stödandet av energieffektivitet och förnybar energi längs hela kedjan för kombinerade transporter och minskandet av transporternas negativa effekter, t.ex.***

buller.

Ändring 16

Förslag till direktiv
Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(14a) Unionens olika fonder och finansieringsprogram för forskning bör fortsätta att hjälpa medlemsstaterna att uppnå målen i detta direktiv.

Ändring 17

Förslag till direktiv
Skäl 14b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(14b) Investeringar i logistik är också ett viktigt verktyg för att de kombinerade transporterna ska bli mer konkurrenskraftiga. En mer systematisk användning av digitala lösningar, t.ex. informations- och kommunikationsteknik och intelligenta uppkopplade system, skulle underlätta utbytet av uppgifter, bidra till effektivare och billigare omlastningar och minska den tid som omlastningarna tar.

Ändring 18

Förslag till direktiv
Skäl 14c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(14c) Investeringar i utbildning för arbetstagare i logistikkedjan, i synnerhet arbetstagare vid omlastningsterminaler, skulle även göra det möjligt att stärka

konkurrenskraften hos kombinerade transporter.

Ändring 19

Förslag till direktiv

Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) Stödåtgärder för kombinerad transport bör genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Ändring

(15) Stödåtgärder för kombinerad transport bör genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). ***Statliga stöd underlättar utvecklingen av ekonomisk verksamhet om de inte påverkar handelsvillkoren negativt i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget, och är ett användbart verktyg för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse i enlighet med artikel 107.3 b i EUF-fördraget. I sådana fall bör kommissionen därför överväga att delvis undanta medlemsstaterna från skyldigheten att underrätta kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget.***

Ändring 20

Förslag till direktiv

Skäl 16

Kommissionens förslag

(16) ***Stödåtgärder*** bör samordnas, efter behov, mellan medlemsstaterna och kommissionen.

Ändring

(16) ***För att undvika eventuella överlappande investeringar mellan medlemsstater som ligger i närheten av varandra bör stödåtgärder samordnas, efter behov, mellan medlemsstaterna och kommissionen, genom ett nära samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter.***

Ändring 21

Förslag till direktiv Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) Stödåtgärder bör också ses över regelbundet av medlemsstaterna för att säkerställa deras effektivitet och ändamålsenlighet.

Ändring

(17) Stödåtgärder bör också ses över regelbundet av medlemsstaterna för att säkerställa deras effektivitet och ändamålsenlighet, **och deras övergripande verkan på den europeiska transportsektorn enligt den europeiska strategin för utsläppsnål rörlighet bör utvärderas. Korrigering åtgärder bör vidtas vid behov. Kommissionen bör, på grundval av uppgifter från medlemsstaterna, genomföra en utvärdering av de olika åtgärder som medlemsstaterna vidtar, samt deras ändamålsenlighet, och främja utbyte av god praxis.**

Ändring 22

Förslag till direktiv Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(18a) Bristen på jämförbar och tillförlitlig statistik utgör för närvarande ett hinder för utvärderingen av kombinerad transport i unionen och antagandet av åtgärder för att frigöra dess potential.

Ändring 23

Förslag till direktiv Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) För att kunna hantera unionstransporternas utveckling, och i synnerhet marknaden för kombinerad transport, bör relevanta data och relevant information samlas in av medlemsstaterna och regelbundet rapporteras till kommissionen, och kommissionen bör överlämna en rapport till Europaparlamentet **och** rådet om tillämpningen av detta direktiv vart fjärde år.

Ändring

(19) För att kunna hantera unionstransporternas utveckling, och i synnerhet marknaden för kombinerad transport, bör relevanta data och relevant information samlas in av medlemsstaterna och regelbundet rapporteras till kommissionen, och kommissionen bör överlämna en rapport till Europaparlamentet, **rådet och medlemsstaternas behöriga myndigheter** om tillämpningen av detta direktiv vart fjärde år.

Ändring 24

**Förslag till direktiv
Skäl 19a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändring

(19a) Kommissionen bör ansvara för att detta direktiv genomförs på rätt sätt och att målet att utveckla kombinerade transporter i hela EU före 2030 och 2050 uppnås. I detta syfte bör kommissionen regelbundet utvärdera utvecklingen av andelen kombinerade transporter i var och en av medlemsstaterna, och bör utifrån den information som medlemsstaterna lämnat, och vid behov, lägga fram ett förslag för att ändra detta direktiv och uppnå detta mål som gäller hela unionen.

Ändring 25

**Förslag till direktiv
Skäl 22**

(22) Eftersom målen för detta direktiv *avseende att ytterligare främja övergången från vägtransporter till mer miljövänliga transportslag, och därmed minska de negativa externa effekterna av unionens transportsystem*, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den huvudsakligen gränsöverskridande karaktären hos kombinerad godstransport och sammankopplad infrastruktur, och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(22) Eftersom målen för detta direktiv, *dvs. att göra kombinerad transport konkurrenskraftig gentemot vägtransporter*, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den huvudsakligen gränsöverskridande karaktären hos kombinerad godstransport och sammankopplad infrastruktur, och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Ändring 26

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 2 – led a

a) i en släpvagn eller påhängsvagn (med eller utan dragbil), ett växelflak eller en container, med identifiering i enlighet med det identifieringssystem som upprättats enligt de internationella standarderna ISO6346 och EN13044, där lastenheten omlastas mellan de olika transportslagen, eller

a) i en släpvagn eller påhängsvagn (med eller utan dragbil), ett växelflak eller en container, med identifiering i enlighet med det identifieringssystem som upprättats enligt de internationella standarderna ISO6346 och EN13044, *inbegripet påhängsvagnar som kan utrustas med en kran, med en bruttovikt på 44 ton, där den icke-förarbundna intermodala lastenheten omlastas mellan de olika transportslagen (icke-förarbunden kombinerad transport)*, eller

Ändring 27

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

b) med ett vägfordon som befordras med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport för icke-vägetappen av transportsträckan.

Ändring

b) med ett vägfordon, ***tillsammans med dess förare, och*** som befordras med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport för icke-vägetappen av transportsträckan (***förarbunden transport***).

Ändring 28

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Genom undantag ska led a i denna punkt fram till [EUT: Vänligen för in datumet: fem år efter den dag då detta direktiv träder i kraft] även omfatta släpvagnar och påhängsvagnar som inte kan utrustas med kran i icke-förarbunden kombinerad transport som inte identifieras enligt det identifieringssystem som fastställts enligt de internationella standarderna ISO6346 och EN13044.

Ändring 29

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Icke-vägetapper som trafikeras med transport på inre vattenväg eller sjötransport, för vilka det inte finns något likvärdigt **vägtransportalternativ** eller **vilka är oundvikliga i en kommersiellt livskraftig transport**, ska inte betraktas som kombinerade transporter.

Ändring

Icke-vägetapper som trafikeras med transport på inre vattenväg eller sjötransport, för vilka det inte finns något likvärdigt eller kommersiellt **livskraftigt vägtransportalternativ**, ska inte betraktas som kombinerade transporter.

Ändring 30

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

Varje vägetapp som avses i punkt 2 får inte överskrida **det längsta av följande avstånd** inom unionens territorium:

- a) **150 km fågelvägen.**
- b) **20 % av avståndet fågelvägen mellan lastningsplatsen för den inledande etappen och lossningsplatsen för den avslutande etappen, när avståndet överstiger det avstånd som anges i a.**

Ändring

Varje vägetapp som avses i punkt 2 får inte överskrida **ett avstånd på 150 km** inom unionens territorium:

Ändring 31

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 2

Kommissionens förslag

Avståndsgränsen för vägetappen **får överskridas** för kombinerade väg- och järnvägstransporter, **om detta har godkänts** av den medlemsstat eller de medlemsstater på vars territorium vägetappen genomförs, **i syfte** att nå den geografiskt närmaste transportterminal som har de operativa omlastningsmöjligheter som är nödvändiga för lastning eller lossning i fråga om omlastningsutrustning, terminalkapacitet och lämpliga godstransporttjänster på järnväg.

Ändring

Överskridande av den avståndsgräns för vägetappen som anges i denna punkt för kombinerade väg- och järnvägstransporter ska godkännas av den medlemsstat eller de medlemsstater på vars territorium vägetappen genomförs, om detta är nödvändigt för att nå den geografiskt närmaste transportterminal eller omlastningsplats som har de operativa omlastningsmöjligheter som är nödvändiga för lastning eller lossning i fråga om omlastningsutrustning, terminalkapacitet, öppettider för terminalerna och lämpliga godstransporttjänster på järnväg, i avsaknad av en omlastningsterminal eller omlastningsplats som uppfyller alla dessa villkor inom avståndsgränsen. Sådana överskridanden ska motiveras på vederbörligt sätt i enlighet med artikel 3.2 ea. Vid kombinerad väg-/järnvägstransport får medlemsstaterna sänka avståndet 150 km av vägetappen med upp till 50 % på en exakt definierad del av sina territorier på grund av miljöskäl, förutsatt att det finns en lämplig terminal inom denna avståndsgräns.

Ändring 32

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 2**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. En kombinerad transport ska anses äga rum i unionen om transporten eller den del av den som äger rum i unionen uppfyller kraven i punkterna 2 och 3.”

Ändring

4. En kombinerad transport ska anses äga rum i unionen om transporten eller den del av den som äger rum i unionen uppfyller kraven i punkterna 2 och 3. ***Vid tillämpningen av detta direktiv ska en vägetapp och/eller en icke-vägetapp eller en del av en sådan som äger rum utanför unionens territorium inte betraktas som en del av den kombinerade transporten.***”

Ändring 33

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att vägtransport betraktas som en del av en kombinerad transport som omfattas av detta direktiv endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för att sådan vägtransport utgör en vägetapp i en kombinerad transport, ***inbegripet transport av tomma lastenheter före och efter godstransporten.***

Ändring

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att vägtransport betraktas som en del av en kombinerad transport som omfattas av detta direktiv endast om transportföretaget kan uppvisa ***upplysningar som ger*** tydliga bevis för att sådan vägtransport utgör en vägetapp i en kombinerad transport ***och att upplysningarna på vederbörligt sätt överlämnas till det transportföretag som utför transporten före inledningen av transporten.***

Ändring 34

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. **De bevis** som avses i punkt 1 ska inbegripa följande uppgifter för varje kombinerad transport:

Ändring

2. **För att de upplysningar** som avses i punkt 1 ska **betraktas som tydliga bevis ska de uppvisas eller överlämnas i sådant format som avses i punkt 5, och** inbegripa följande uppgifter för varje kombinerad transport:

Ändring 35

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 3**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

aa) Namn, adress, kontaktuppgifter till och underskrift av det transportföretag som ansvarar för valet av transportrutt för den kombinerade transporten, om dessa avviker från avsändarens uppgifter,

Ändring 36

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 3**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ea) När avståndet överskrider gränserna enligt artikel 1.3, en motivering i överensstämmelse med kriterierna i det sista stycket.

Ändring 37

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led f

Kommissionens förslag

Ändring

f) En beskrivning, undertecknad av **avsändaren**, av transportvägen för den kombinerade transporten inklusive åtminstone följande uppgifter för varje etapp, även för varje transportslag som ingår i icke-vägetappen, i transporten inom unionen:

f) En beskrivning av transportvägen för den kombinerade transporten, undertecknad av **det transportföretag som ansvarar för planeringen, där underskriften kan utgöras av en elektronisk signatur**, inklusive åtminstone följande uppgifter för varje etapp, även för varje transportslag som ingår i icke-vägetappen, i transporten inom unionen:

Ändring 38

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led f – led ii

Kommissionens förslag

Ändring

– ii) **Transportföretagets** namn, adress

– ii) **Transportföretagens** namn, adress

och kontaktuppgifter.

och kontaktuppgifter.

Ändring 39

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led h – led i

Kommissionens förslag

Ändring

– *i) Plats för omlastning till icke-vägetappen.*

utgår

Ändring 40

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led h – led ii

Kommissionens förslag

Ändring

– ii) Avståndet *fågelvägen*, för den inledande vägtransportetappen, mellan avsändningsplatsen och den första omlastningsterminalen.

– ii) Avståndet för den inledande vägtransportetappen, mellan avsändningsplatsen och den första *transportterminalen eller* omlastningsterminalen.

Ändring 41

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led h – led iii

Kommissionens förslag

- iii) Om den inledande vägetappen har avslutats: transportföretagets underskrift för att bekräfta att transporten på vägetappen har genomförts.

Ändring

- iii) (*Berör inte den svenska versionen.*)

Ändring 42

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led i – led ii

Kommissionens förslag

- **ii)** Avståndet ***fågelvägen***, för den avslutande vägtransportetappen, mellan omlastningsplatsen och den plats där den kombinerade transporten avslutas i unionen.

Ändring

- Avståndet för den avslutande vägtransportetappen, mellan omlastningsplatsen och den plats där den kombinerade transporten avslutas i unionen.

Ändring 43

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led j – led ii

Kommissionens förslag

- ii) Om tillgängligt: en underskrift eller ett sigill, från ***de*** relevanta ***järnvägs-*** eller ***hamnmyndigheterna*** i de relevanta terminaler (järnvägsstation eller hamn) som berörs på icke-vägetappen i transporten, som bekräftar att den relevanta delen av icke-vägetappen har avslutats.

Ändring

- ii) Om tillgängligt: en underskrift eller ett sigill, från ***den*** relevanta ***järnvägsmyndigheten*** eller ***det ansvariga organet*** i de relevanta terminaler (järnvägsstation eller hamn) som berörs på icke-vägetappen i transporten, som bekräftar att den relevanta delen av icke-

vägetappen har avslutats.

Ändring 44

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 2 – led ja (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ja) När avståndsgränserna för vägetapperna enligt tredje stycket i artikel 1.3 överskrids, skälen som motiverar detta.

Ändring 45

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändring

4. De bevis som avses i punkt 1 ska uppvisas eller överlämnas på begäran av den behöriga kontrolltjänstemannen i den medlemsstat där kontrollen utförs. Vid vägkontroller ska de uppvisas medan kontrollen pågår. De ska vara avfattade på ett av den medlemsstatens officiella språk eller på engelska. Under en vägkontroll ska föraren tillåtas ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter som kan hjälpa föraren att tillhandahålla de **bevis** som avses i punkt 2.

4. De bevis som avses i punkt 1 ska uppvisas eller överlämnas på begäran av den behöriga kontrolltjänstemannen i den medlemsstat där kontrollen utförs, **och i det format som avses i punkt 5.** Vid vägkontroller ska de uppvisas medan kontrollen pågår, **och inom max 45 minuter. Om de underskrifter som avses i punkt 2 h iii och punkt 2 j inte kan göras tillgängliga vid tidpunkten för vägkontrollen ska de uppvisas eller överlämnas inom 5 arbetsdagar efter kontrollen till den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten. Bevisen ska**

vara avfattade på ett av den medlemsstatens officiella språk eller på engelska. Under en vägkontroll ska föraren tillåtas ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter som kan hjälpa föraren att tillhandahålla de **upplysningar** som avses i punkt 2.

Ändring 46

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

Bevisen kan tillhandahållas genom ***ett transportdokument som uppfyller de krav som fastställs i artikel 6 i rådets förordning nr 11, eller genom andra befintliga transportdokument såsom konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen) eller Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM).***

Ändring

Bevisen kan tillhandahållas genom befintliga transportdokument såsom ***fraktsedlar enligt befintliga internationella eller nationella transportkonventioner, till dess att kommissionen genom genomförandeakter har fastställt ett standardiserat formulär.***

Ändring 47

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 3

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 5 – stycke 2

Kommissionens förslag

Sådana bevis får uppvisas eller överlämnas elektroniskt med användning av ett reviderbart strukturerat format som kan användas direkt för lagring och behandling i datorer, inbegripet komplettering av den elektroniska fraktsedeln enligt ***konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (eCMR) för vägdelen.***

Ändring

Sådana bevis får uppvisas eller överlämnas elektroniskt med användning av ett reviderbart strukturerat format som kan användas direkt för lagring och behandling i datorer, inbegripet komplettering av den elektroniska fraktsedeln enligt ***en befintlig internationell eller nationell transportkonvention. Medlemsstaternas myndigheter är skyldiga att godta elektroniska upplysningar som hänför sig till bevisen. När utbyte av information mellan myndigheter och transportföretag sker genom elektroniska verktyg, ska sådant utbyte och lagring av sådan information ske med hjälp av elektronisk databehandlingsteknik.***

Ändring 48

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 3**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 3 – punkt 5 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska gradvis avskaffa pappersdokumentationen och avsätta en övergångstid fram till dess att användningen av pappersformat helt har upphört.

Ändring 49

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 3**

Artikel 3 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. För vägkontroller ska det i vederbörligen motiverade fall tillåtas en avvikelse mellan transporten och de bevis som tillhandahålls, särskilt vad gäller uppgifterna om transportvägen i **punkt 2 g**, vid exceptionella omständigheter som ligger utanför transportföretagens kontroll och orsakar förändringar i den kombinerade transporten. I sådana fall ska föraren tillåtas ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter som kan tillhandahålla ytterligare motivering av denna avvikelse mellan tillhandahållna bevis och den faktiska transporten.

Ändring

6. För vägkontroller ska det i vederbörligen motiverade fall tillåtas en avvikelse mellan transporten och de bevis som tillhandahålls, särskilt vad gäller uppgifterna om transportvägen i **punkterna 2 f, 2 h och 2 i**, vid exceptionella omständigheter som ligger utanför transportföretagens kontroll och orsakar förändringar i den kombinerade transporten. I sådana fall ska föraren tillåtas ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter som kan tillhandahålla ytterligare motivering av denna avvikelse mellan tillhandahållna bevis och den faktiska transporten.

Ändring 50

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Senast den [xx/xx/xxxx – **18** månader efter införlivandet av detta direktiv] ska medlemsstaterna för första gången lämna en rapport till kommissionen, och därefter vartannat år, som innehåller följande information om de kombinerade transporter som omfattas av detta direktiv på deras territorium:

Ändring

1. Senast den [xx/xx/xxxx – **12** månader efter införlivandet av detta direktiv] ska medlemsstaterna för första gången lämna en rapport till kommissionen, och därefter vartannat år, som innehåller följande information om de kombinerade transporter som omfattas av detta direktiv på deras territorium:

Ändring 51

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

a) Nationella och gränsöverskridande ***länkar*** i transportnätet som används i kombinerade transporter.

Ändring

a) Nationella och gränsöverskridande ***korridorer*** i transportnätet som används i kombinerade transporter.

Ändring 52

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

b) ***Volym*** i tjugofotsenheter (TEU) och i tonkilometer avseende kombinerade transporter per typ av transport (järnväg, ***väg***/inre vattenvägar *etc.*) och med avseende på geografisk täckning (nationellt och inom unionen).

Ändring

b) ***Den totala och årliga volymen*** i tjugofotsenheter (TEU) och i tonkilometer avseende kombinerade transporter per typ av transport (***vägetapp/icke-vägetapp***, *dvs. via* järnväg, inre vattenvägar ***och havsleder***) och med avseende på geografisk täckning (nationellt och inom unionen).

Ändring 53

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

c) Antalet samt den geografiska täckningen för terminaler som betjänar kombinerade transporter och det årliga antalet omlastningar på dessa terminaler.

Ändring

c) Antalet **transporter som utförts genom bimodal teknik och den geografiska täckningen för dessa transportterminaler**, samt **antalet, platsen och** den geografiska täckningen för terminaler som betjänar kombinerade transporter **med en uppdelning av typer av transporter per terminal (vägetapp/icke-vägetapp, dvs. via järnväg, inre vattenvägar, havsleder)** och det årliga antalet omlastningar **och en bedömning av den kapacitet som används** på dessa terminaler.

Ändring 54

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ca) Förändringar i andelen kombinerade transporter och olika transportslag på territoriet.

Ändring 55

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

d) En översikt över alla nationella stödåtgärder som används och planeras, inbegripet deras respektive faktiska användning och uppskattade inverkan.

Ändring

d) En översikt över alla nationella stödåtgärder som används och planeras, inbegripet deras respektive faktiska användning och uppskattade inverkan ***på utnyttjandet av kombinerade transporter och deras roll för social och miljömässig hållbarhet, flaskhalsar, trafikstockningar, säkerhet och effektivitet.***

Ändring 56

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

da) Antalet transporter som överskrider avståndsgränsen för vägetappen enligt artikel 1.3 samt det geografiska läget för dessa.

Ändring 57

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1 – led db (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

db) Ursprunget till och destinationerna, på NUTS 3-nivå, för fraktflöden på vägar

*i det transeuropeiska transportnätet
(TEN-T) som fastställs i
Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) nr 1315/2013*.*

**Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) nr 1315/2013 av den
11 december 2013 om unionens riktlinjer
för utbyggnad av det transeuropeiska
transportnätet och om upphävande av
beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348,
20.12.2013, s. 1).*

Ändring 58

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Kommissionen ska offentliggöra de uppgifter som medlemsstaterna lämnar på ett sätt som möjliggör jämförelser mellan medlemsstaterna.

Ändring 59

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

3. På grundval av en analys av de nationella rapporterna, för första gången senast den [xx/xx/xxxx – 9 månader efter det att tidsfristen för medlemsstaternas rapportinlämning har löpt ut] och därefter vartannat år, ska kommissionen utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet **och** rådet om följande:

3. På grundval av en analys av de nationella rapporterna, **och statistiska uppgifter som fastställts på grundval av gemensamma indikatorer och metoder för hela unionen**, för första gången senast den [xx/xx/xxxx – 9 månader efter det att tidsfristen för medlemsstaternas rapportinlämning har löpt ut] och därefter vartannat år, ska kommissionen utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet **och medlemsstaternas behöriga myndigheter** om följande:

Ändring 60

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag

a) Den ekonomiska utvecklingen för kombinerade transporter, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av miljöprestanda för olika transportslag.

Ändring

a) Den ekonomiska utvecklingen för kombinerade transporter, **på medlemsstats- och unionsnivå**, särskilt mot bakgrund av utvecklingen av miljöprestanda för olika transportslag.

Ändring 61

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

c) Effektiviteten och ändamålsenligheten hos de stödåtgärder som föreskrivs i artikel 6.

Ändring

c) Effektiviteten och ändamålsenligheten hos de stödåtgärder som föreskrivs i artikel 6, ***med närmare information om de åtgärder som bedöms vara mest ändamålsenliga för att uppfylla detta direktivs ursprungliga syfte och bästa praxis i medlemsstaterna.***

Ändring 62

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 3 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ca) Förändringen i andelen kombinerade transporter i var och en av medlemsstaterna och på unionsnivå, för att uppnå unionens transportmål före 2030 och 2050.

Ändring 63

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 5 – punkt 3 – led d

Kommissionens förslag

d) Eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en revidering av definitionen av kombinerad transport i artikel 1 och en

Ändring

d) Eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en revidering av definitionen av kombinerad transport i artikel 1,

anpassning av förteckningen över åtgärder som föreskrivs i artikel 6.”.

förbättringar av insamlingen av uppgifter och offentliggörandet av sådana uppgifter på unionsnivå, och en anpassning av förteckningen över åtgärder som föreskrivs i artikel 6, inbegripet eventuella ändringar av bestämmelserna om statligt stöd.”

Ändring 64

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 4a (nytt)

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 1 – stycke 1

Nuvarande lydelse

1. Medlemsstaterna **skall** vidta de åtgärder som krävs för att de i punkt 3 angivna skatterna på vägfordon (lastbilar, dragbilar, släpvagnar **eller** påhängsvagnar) som används vid kombinerade transporter minskas eller återbetalas, antingen med ett schablonbelopp eller i proportion till den sträcka fordonen transporteras per järnväg inom de ramar, på de villkor och enligt de regler som medlemsstaterna fastställer efter samråd med kommissionen.

Ändring

(4a) I artikel 6.1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna **ska** vidta de åtgärder som krävs för att de i punkt 3 angivna skatterna på vägfordon (lastbilar, dragbilar, släpvagnar, påhängsvagnar, **containrar för inre vattenvägar** eller **multimodala lastenheter**) som används vid kombinerade transporter minskas eller återbetalas, antingen med ett schablonbelopp eller i proportion till den sträcka fordonen transporteras per järnväg **eller på inre vattenvägar** inom de ramar, på de villkor och enligt de regler som medlemsstaterna fastställer efter samråd med kommissionen.”

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

Ändring 65

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 4b (nytt)

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 1 – stycke 2

Nuvarande lydelse

De minskningar eller återbetalningar som avses i första stycket skall beviljas av den stat i vilken fordonen är registrerade, på grundval av de **järnvägstransporter** som utförts i den staten.

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

Ändring

(4b) I artikel 16.1 ska andra stycket ersättas med följande:

”De minskningar eller återbetalningar som avses i första stycket skall beviljas av den stat i vilken fordonen är registrerade, på grundval av de **transporter på järnväg eller inre vattenvägar** som utförts i den staten.”

Ändring 66

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4c (nytt)**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 1 – stycke 3

Nuvarande lydelse

Medlemsstaterna får emellertid bevilja sådana minskningar eller återbetalningar på grundval av **järnvägstransporter** som helt eller delvis utförts utanför den medlemsstat i vilken fordonen är registrerade.

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

Ändring

(4c) I artikel 6.1 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Medlemsstaterna får emellertid bevilja sådana minskningar eller återbetalningar på grundval av **transporter på järnväg eller inre vattenvägar** som helt eller delvis utförts utanför den medlemsstat i vilken fordonen är registrerade.”

Ändring 67

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 1 – punkt 4 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag

4. Om det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i punkt 8 ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att stödja investeringar i **omlastningsterminaler** med avseende på

Ändring

4. Om det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i punkt 8 ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att stödja investeringar i **både transportterminaler och omlastningsplatser** med avseende på

Ändring 68

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

a) uppförande **och, vid behov, utbyggnad** av sådana **omlastningsterminaler** för kombinerad transport,

Ändring

a) uppförande, **i områden där det inte finns några lämpliga anläggningar inom den avståndsgräns som avses i artikel 1.3, av transportterminaler eller installering av omlastningsplatser** för kombinerad transport, **såvida det på grund av avsaknad av ekonomisk relevans eller av anledningar med anknytning till territoriets geografiska eller naturbetingade särdrag inte finns något behov av sådana anläggningar,**

Ändring 69

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1 – led aa (nytt)

aa) utvidgning, i områden där ytterligare terminalkapacitet behövs, av befintliga terminaler eller installering av ytterligare omlastningsplatser, och efter en bedömning av de ekonomiska effekterna som visar att marknaden inte skulle påverkas negativt och att nya terminaler är nödvändiga, och förutsatt att hänsyn har tagits till miljöproblem, uppförande av nya terminaler för kombinerade transporter,

Ändring 70

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 5

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1 – led b

b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.

b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler, *däribland genom att säkerställa tillgången till dessa terminaler.*

Ändring 71

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 5

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1a (nytt)

Stödåtgärder till kombinerad transport ska anses förenliga med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 i EUF-fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i EUF-fördraget, förutsatt att de inte representerar mer än 35 % av hela transportkostnaden.

Ändring 72

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 5

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 4 – stycke 2

Medlemsstaterna ska samordna med angränsande medlemsstater och med kommissionen och säkerställa att, när sådana åtgärder genomförs, prioritet ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar i unionen, och särskilt i det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings-/mottagningsplats i unionen kommer att vara belägen längre än **150 km** från en sådan terminal.

Medlemsstaterna ska samordna med angränsande medlemsstater och med kommissionen och säkerställa att, när sådana åtgärder genomförs, prioritet ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar i unionen, och särskilt i det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings-/mottagningsplats i unionen kommer att vara belägen **på ett** längre **avstånd** än **den gräns som avses i artikel 1.3 a** från en sådan terminal. **När medlemsstaterna vidtar åtgärder som avses i denna punkt ska de ta vederbörlig hänsyn till behovet att:**

a) minska trafikstockningarna, särskilt i närheten av stadsområden och stadsnära områden och i områden med naturliga begränsningar,

b) förbättra de gränsöverskridande förbindelserna,

c) minska isoleringen av områden som saknar infrastruktur samtidigt som perifera områdens och de yttersta randområdenas särskilda behov och begränsningar beaktas,

d) förbättra tillgängligheten och konnektiviteten särskilt när det gäller infrastruktur för tillträde till omlastningsterminaler,

e) påskynda övergången till digitalisering, och

f) minska godstransporternas negativa konsekvenser för miljön och folkhälsan, t.ex. genom att främja effektivare fordon, användning av alternativa och mindre förorenande bränslen, användning av förnybar energi, även i terminaler, eller genom effektivare användning av transportnät genom tillämpning av informations- och kommunikationsteknik.

Ändring 73

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 5

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 4 – stycke 4

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna får fastställa ytterligare villkor för berättigande till stödet.

Ändring

Medlemsstaterna får fastställa ytterligare villkor för berättigande till stödet. ***De ska meddela berörda parter dessa villkor.***

Ändring 74

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 5

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna får vidta ytterligare åtgärder för att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter jämfört med likvärdiga alternativa vägtransporter.

Ändring

Senast den 31 december 2021 ska medlemsstaterna vidta ytterligare åtgärder **av ekonomisk eller lagstiftningsmässig natur** för att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter jämfört med likvärdiga alternativa vägtransporter, **i synnerhet för att minska den tid som krävs, samt tillhörande kostnader för omlastning.**

Ändring 75

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 5 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

I syfte att minska tiden och kostnaderna för kombinerade transporter ska sådana åtgärder som avses i det första stycket omfatta en eller flera av följande incitament:

a) transportföretag undantas från de externa avgifter för och/eller trängselavgifter som avses i artikel 2 i direktiv 1999/62/EG på ett sätt som särskilt gynnar fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU^{1a},

b) kostnader för användning av viss infrastruktur för företag som utför

transporter som en del av en kombinerad transport ersätts,

c) transportföretag undantas från begränsningar enligt nationella trafikförbud.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

Ändring 76

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5**

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 5 – stycke 2b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

När medlemsstaterna vidtar ytterligare åtgärder ska de också ta vederbörlig hänsyn till behovet av att påskynda övergången till digitaliseringen av sektorn för kombinerade transporter och ska särskilt:

a) stödja integreringen av uppkopplade system och automatiseringen av verksamheten,

b) öka investeringarna i digital logistik, informations- och kommunikationsteknik och intelligenta transportsystem, och

c) fasa ut användningen av pappersdokument i framtiden.

Ändring 77

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Sådana ytterligare åtgärder ska omfatta incitament som gynnar användning av icke-vägtransportetapper. Medlemsstaterna ska inkludera åtgärder för att stärka konkurrenskraften för vattenvägstransporter, såsom finansiella incitament för att använda närsjöfartsrutter eller inre vattenvägar eller för att skapa nya närsjöfartsförbindelser.

Ändring 78

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 6 – punkt 8

Kommissionens förslag

Ändring

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att stödåtgärder för kombinerade transporter syftar till att minska godstransporterna på väg och ska uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport, och därigenom minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln.”

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att stödåtgärder för kombinerade transporter syftar till att minska godstransporterna på väg och ska uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport **eller utsläppsnåla fordon eller användningen av mer utsläppsnåla alternativa bränslen, t.ex. biobränslen, el från förnybara källor, naturgas eller vätgasdrivna bränsleceller,** och därigenom minska luftföroreningarna, växthusgasutsläppen, trafikolyckorna, bullret och trängseln.”

Ändring 79

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 7

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 9a – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra lättillgänglig och kostnadsfri relevant information om de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 6, samt annan information som är relevant för tillämpningen av detta direktiv.

Ändring

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra **på internet** lättillgänglig och kostnadsfri relevant information om de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 6, samt annan information som är relevant för tillämpningen av detta direktiv.

Ändring 80

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 7

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 9a – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Kommissionen ska offentliggöra och vid behov uppdatera förteckningen över behöriga myndigheter som avses i punkt 1, samt en förteckning över de åtgärder som avses i artikel 6.”

Ändring

4. Kommissionen ska offentliggöra **på internet** och vid behov uppdatera förteckningen över behöriga myndigheter som avses i punkt 1, samt en förteckning över de åtgärder som avses i artikel 6.”

Ändring 81

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 8

Direktiv 92/106/EEG

Artikel 10a – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.2 ska ges till kommissionen *tills vidare* från och med den [dag då detta direktiv (om ändring av ett direktiv) träder i kraft].

Ändring

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.2 ska ges till kommissionen *för en period på fem år* från och med den [dag då detta direktiv (om ändring av ett direktiv) träder i kraft].

Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.