



Bryssel den 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

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

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I 2017 års tal om tillståndet i unionen framfördes ett tydligt budskap: EU bör bli världsledande i utfasningen av fossila bränslen och via politiska åtgärder skapa jobb, tillväxt och innovation¹. Med Parisavtalet om klimatförändringar i kraft kommer övergången till en modern och koldioxidsnål ekonomi att behöva påskyndas. Vid Europeiska rådets möte i juni 2017² bekräftades ånyo åtagandet från EU och dess medlemsstater att snabbt och fullt ut genomföra Parisavtalet och att fortsätta att spela en ledande roll i kampen mot klimatförändringar, och Parisavtalet erkändes som ”en viktig faktor för moderniseringen av den europeiska industrin och ekonomin”.

På grund av transportsektorns betydande bidrag till utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar är hållbarare transporter av central betydelse för EU:s transportpolitik. En övergång till en energieffektiv och koldioxidsnål transportsektor ansågs vara av avgörande betydelse i strategin för en energiunion från februari 2015³. En sådan övergång stöds av konkreta åtgärder som beskrevs i den strategi för utsläppssnål rörlighet⁴ som antogs i juli 2016 och som syftar till att i) optimera effektiviteten i transportsystemen genom digitalisering och ökat främjande av multimodalitet, och ii) öka användningen av utsläppssnål, alternativ energi för transporter genom uppbyggnad av en lämplig infrastruktur för alternativa drivmedel som ett steg i riktning mot utsläppsfria fordon. Dessa åtgärder håller nu på att genomföras. I maj 2017 lanserades genom initiativet *Europa på väg* en agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla⁵, tillsammans med ett första åtgärdspaket. Ytterligare åtgärder, bland annat en översyn av direktivet om rena fordon och ändringen av direktivet om kombinerad transport, föreslås nu som en del av detta andra ”Europa på väg”-paket.

Rådets direktiv 92/106/EEG⁶ (direktivet om kombinerad transport) är det enda rättsliga instrumentet på unionsnivå som direkt ger incitament till en övergång från godstransport på väg till transportslag med lägre utsläpp, exempelvis inre vattenvägar, sjöfart och järnväg. Det syftar till att öka konkurrenskraften för gränsöverskridande intermodal (och mer specifikt ”kombinerad”) transport jämfört med godstransporter enbart på väg.

Regleringsåtgärder inbegriper i) att skydda friheten att tillhandahålla den gränsöverskridande trafiken, dvs. skydda kombinerade transporter mot nationella restriktioner (tillståndssystem, reglerade tariffer och kvoter), ii) att klargöra att begränsningar för vägcabotage (förordning (EG) nr 1072/2009) inte gäller för vägetapperna i internationell kombinerad transport, och iii) att tillåta, genom att lägga till en korshänvisning till direktivet om vikter och dimensioner (direktiv 53/96/EG), tyngre laster för fordon som används i intermodala vägtransportetapper för att kompensera för lastenhetens egenvikt samt att tillåta användningen av 45-fotscontainrar.

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ Direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

Ekonomiska stödåtgärder inbegriper att bevilja vissa incitament vad gäller vissa skatter på vägfordon när de används i kombinerade transporter, och att utvidga definitionen av transport för egen räkning. Dessa åtgärder var avsedda att delvis korrigera den obalans mellan kombinerad transport och transport enbart på väg som orsakas av förekomsten av negativa externa effekter som inte fullt ut återspeglas i priset på godstransporter på väg.

Eftersom direktivet antogs 1992 har emellertid vissa av dessa förhållanden, t.ex. användningen av transportdokument på papper och stämplor som bevis för stödberättigande för kombinerade transporter, samt förhållandena på fraktmarknaden, genomgått avsevärda förändringar. Direktivet är fortfarande relevant när det gäller att uppnå EU:s transportpolitiska mål om att minska de negativa externa effekterna, men dess ändamålsenlighet och effektivitet skulle kunna förbättras ytterligare om det revideras på lämpligt sätt.

Initiativets mål är att ytterligare öka de kombinerade transporternas konkurrenskraft jämfört med godstransporter på väg på långa sträckor och därför att stärka övergången från vägtransport till andra transportslag. Detta bör minska godstransporternas andel av sektorns externa negativa effekter. Detta kommer att ske genom att man

- förtydligar och utvidgar definitionen av kombinerad transport,
- förbättrar övervakningen av stödberättigande- och genomförandevillkor,
- ökar effektiviteten i incitament, och
- förbättrar direktivets rapporterings- och övervakningsvillkor.

Initiativet bidrar till programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) eftersom det syftar till att uppdatera och förenkla direktivet.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta initiativ syftar till att stödja multimodalitet och stärka övergången från godstransporter på väg genom att åtgärda bristerna i den befintliga lagstiftningen (direktiv 92/106/EEG), särskilt genom att utvidga dess tillämpningsområde genom användning av en bredare uppsättning möjliga stödåtgärder. Detta inbegriper investeringsstöd för omlastningsinfrastruktur, vilket skulle ge ytterligare incitament och minska skillnaderna i fråga om konkurrenskraft mellan intermodal transport och godstransporter enbart på väg.

Initiativet kompletterar andra åtgärder som syftar till att bygga upp ett gemensamt europeiskt transportområde och även bidra till en övergång till mer hållbara transportslag. Dessa åtgärder inbegriper förordning (EU) nr 913/2010 om inrättandet av internationella järnvägskorridorer för godstrafik, direktiv 2012/34/EU om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) och förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T) som fastställer EU:s riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

- **Förenlighet med EU:s politik inom andra områden**

Initiativet är del av kommissionens insatser för att skapa ”en motståndskraftig energiunion⁷ med en framåtblickande klimatpolitik” och förslag rörande utsläppssnål rörlighet. I meddelandet *Europa på väg*⁸ skisserades strategin för ”en socialt rättvis övergång till ren,

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla.” Det åtföljdes av en rad förslag såsom översynen av Eurovinjettdirektivet (direktiv 1999/62/EG), en omarbetning av direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem, översynen av förordningar om marknadstillträde och om arbetsvillkor inom sektorn för godstransporter på väg, samt ytterligare åtgärder för att lägga grunden för samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet.

För att fortsätta att genomföra denna övergång till utsläppsnål rörlighet kompletteras nu dessa åtgärder med andra förslag, t.ex. översynen av direktivet om rena fordon (direktiv 2009/33/EG), översynen av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss, ett förslag till nya CO2-standarder för personbilar och lätta lastbilar efter 2020, ett initiativ för att främja utbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen och detta förslag till ändring av direktivet om kombinerad transport.

Utöver att hjälpa till med att optimera transporterarnas effektivitet genom att ge direkt stöd till multimodalitet kommer förslaget också att bidra till att införa en modern och effektiv transportinfrastruktur för vilken det behövs mer investeringar, vilket också understryks i investeringsplanen för Europa⁹. Med den föreslagna utvidgningen av stödåtgärder, i synnerhet stöd till investeringar i infrastruktur för omlastningsterminaler, stöder initiativet investeringar i de erforderliga omlastningsanläggningarna i det transeuropeiska transportnätet.

Den föreslagna ändringen överensstämmer med de befintliga och föreslagna nya reglerna om villkoren för cabotage och utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Den nuvarande texten i direktivet om kombinerad transport inbegriper i artikel 4 det så kallade ”cabotage-undantaget”, som föreskriver att alla transportföretag, som är etablerade i EU och som uppfyller villkoren för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater, ska ha rätt att i samband med en kombinerad transport utföra en vägetapp, oavsett om detta innebär en gränspassage eller inte.

Enligt den nuvarande definitionen ska kombinerade transporter betraktas enbart som en internationell verksamhet. Detta har bekräftats av flera avgöranden i EU-domstolen¹⁰ och betonas i skäl 16 i förordning (EG) nr 1072/2009¹¹. För att ge incitament till sådana transporter måste internationella kombinerade transporter jämföras med internationell transport enbart på väg och ha samma bestämmelser. De flesta berörda parter och aktörer är överens om att detta är ett grundläggande villkor för att internationell intermodal transport ska kunna konkurrera på lika villkor med internationell transport enbart på väg, och om att det bör behållas.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

¹⁰ Exempelvis bekräftade domstolen i mål C-2/84, kommissionen mot Italien, att vägetappen i kombinerad transport är en integrerad del av en enda internationell kombinerad transport från avsändningsplatsen till bestämmelseplatsen, och att den därför inte ska betraktas som nationell transport. ”... kombinerad transport bör betraktas som en enda transport från avgångsplatsen till bestämmelseplatsen [...]. Enbart det faktum att varorna i bestämmelsemedlemsstaten transporteras enbart på väg kan inte undanröja fördelarna med kombinerad väg- och järnvägstransport.”

¹¹ ”Denna förordning påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna för ankommande eller avgående transport av gods på väg inom ramen för en del av en kombinerad transport som fastställs i rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna. De nationella körningar inom en värdmedlemsstat som inte utförs inom ramen för kombinerad transport i enlighet med direktiv 92/106/EEG omfattas av definitionen för cabotage-transport och bör därför också omfattas av kraven i denna förordning.”

Vissa berörda parter hävdar emellertid att direktivet om kombinerad transport öppnar dörren för möjligt kringgående av cabotagereglerna på grund av svårigheten att bevisa att en transport utgör en ”internationell kombinerad transport”. För att råda bot på detta införs enklare definitioner genom de nya åtgärderna i den föreslagna ändringen av direktivet om kombinerad transport, i den föreslagna översynen av cabotagereglerna i förordning (EG) nr 1072/2009 och i de föreslagna särskilda reglerna vad gäller vissa aspekter i direktiv 96/71/EG när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn och i direktiv 2014/67/EU. Åtgärderna tar också till fullo vara på den möjlighet som den ”digitala rörlighetsrevolutionen” erbjuder att öka effektiviteten i transporterna genom att bättre utnyttja fördelarna med digitaliseringen. Att göra det möjligt för transportföretag att använda elektroniska medel för att förse myndigheterna med de bevisuppgifter som krävs skulle minska den administrativa bördan samt kostnaderna för efterlevnadskontroll. Detta skulle också göra det mycket lättare för nationella myndigheter att tydligt skilja vägetapperna i internationella kombinerade transporter från cabotagetrafik och att förebygga eventuella missbruk.

Den föreslagna utvidgningen av begreppet kombinerad transport till att gälla nationella transporter kommer att stödja den fortsatta utvecklingen av kombinerade transporter inom EU. En sådan utvidgning kommer inte att inverka på cabotagetransporternas volym eftersom ”cabotage-undantaget” inte kommer att gälla för sådana nationella kombinerade transporter. I så fall skulle vägetappen i den kombinerade transporten omfattas av cabotagereglerna enligt förordning (EG) nr 1072/2009, i dess ändrade lydelse, och de nya föreslagna reglerna om ”utstationering av arbetstagare” skulle också gälla. Detta bör säkerställa att möjligt cabotage i nationell kombinerad transport inte leder till otillbörlig konkurrens på EU-marknaden.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORCIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för direktiv 92/106/EEG är artiklarna 75 och 84.2 i EG-fördraget.

Den rättsliga grunden för den föreslagna ändringen är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) (f.d. artikel 71). Den artikeln utgör grunden för antagande av EU-lagstiftning, varvid särskilt följande fastställs: a) gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, b) de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat, [...] d) alla andra lämpliga bestämmelser.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Målet med att ändra direktivet om kombinerad transport är att ytterligare främja övergången från vägtransporter till mer miljövänliga transportslag, och därmed ytterligare minska de negativa externa effekterna av EU:s transportsystem. Detta mål medför en utvidgning av ramen för åtgärder till stöd för kombinerade transporter samt förenkling och förtydligande av direktivet. Målet kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås på medlemsstatsnivå eftersom majoriteten av de kombinerade godstransporterna är gränsöverskridande och bygger på en intermodal infrastruktur som förbinder medlemsstaterna. Det krävs en samordnad strategi för investeringar i intermodal omlastningsinfrastruktur.

Med tanke på att nästan 20 % av de europeiska intermodala transporterna är nationella (i en enda medlemsstat) och för närvarande inte omfattas av direktivet, skulle en utvidgning av

tillämpningsområdet till att omfatta nationella kombinerade transporter öka omfattningen av stödåtgärder som behövs för att främja en trafikomställning. Detta skulle samtidigt minska de totala externa effekter, i synnerhet växthusgasutsläpp och trängsel, som har en inverkan utöver nationsgränser. Trängsel på regional eller nationell nivå har en direkt inverkan på alla vägtrafikanter. Utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar har också en europeisk dimension.

Gemensamma mål för de stödåtgärder som ska vidtas av medlemsstaterna förhindrar dessutom att särskilda åtgärder som vidtas på nationell nivå till stöd för kombinerad transport ger resultat som är överlappande eller avvikande. När det gäller stödåtgärder för investering för särskilt terminaler, behövs det ett gemensamt mål för terminalernas täckningsgrad för att undvika överkapacitet.

- **Proportionalitetsprincipen**

De föreslagna åtgärderna bidrar till att uppnå de mål som fastställs i det ursprungliga direktivet.

För att öka direktivets inverkan behöver tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta nationella transporter. Definitionen av kombinerad transport och villkoren för stödberättigande bör förtydligas i syfte att säkerställa att direktivet tillämpas mer effektivt, särskilt vad gäller de fördelar som de regleringsrelaterade och ekonomiska stödåtgärderna ger.

Stödåtgärderna inför inte obligatoriska nivåer i fråga om ekonomiskt stöd; omfattningen av och metoden för tillhandahållande av sådant stöd är frågor som ligger inom den nationella behörigheten. Kostnaderna för medlemsstater, företag och enskilda är begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna. I synnerhet väntas investeringsstödet för terminaler förväntas fortsätta att ge fördelar efter den period som granskas.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv bör ändringsakten vara i samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionen offentliggjorde sin utvärdering av direktiv 92/106/EG¹² år 2016. En extern studie med titeln *Analysis of the EU Combined Transport* offentliggjordes också i januari 2015¹³.

I utvärderingen drogs slutsatsen att direktivet fortfarande är ett relevant instrument för stöd till kombinerad transport. Det fastställdes att gränsöverskridande kombinerade transporter, utan åtgärder från EU:s sida, skulle ställas inför hinder till följd av olika rättsliga system, vilket skulle göra sådana tjänster mindre attraktiva och möjligen ogenomförbara. Utvärderingen underströk att kombinerade transporter genom en trafikomställning bidrar till att minska negativa externa effekter. Utvärderingen visade emellertid att det finns ett betydande utrymme

¹² REFIT ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report, SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

för ytterligare förbättringar av direktivets effektivitet, på grund av det faktum att vissa av dess bestämmelser är omoderna, dess formuleringar ibland är föråldrade och tvetydiga, och dess tillämpningsområde är begränsat. Bristerna hör särskilt samman med definitionen av kombinerad transport, begränsningarna avseende skatteincitament och de föråldrade bestämmelserna om transportdokument.

- **Samråd med berörda parter**

Samråd med berörda parter uppfyllde de minimikrav för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Samråd har genomförts för att samla in synpunkter på de föreslagna policyåtgärderna och de troliga konsekvenserna av sådana åtgärder. Samråd med berörda parter hölls om de frågor som inte hade behandlats i tidigare offentliga samråd (Refit-programmet). Samråden gav en översikt över hur olika grupper av berörda parter ser på de föreslagna policyåtgärderna och alternativen, hur dessa förväntas påverka dem samt hur de berörda parternas förstahandsval kan konstateras.

Samråden omfattade följande:

- (1) Ett offentligt samråd genomfördes i form av ett öppet internetbaserat offentligt samråd som pågick i 12 veckor. Samrådet hölls från den 23 januari 2017 till den 23 april 2017 med hjälp av verktyget EUSurvey och den samrådswebbsida som inrättats av GD MOVE. Kommissionen fick in 79 hela frågeformulär och sex ståndpunktsdokument från 17 medlemsstater och från Schweiz, främst från transport- och logistiksektorn: 43 % från näringslivsorganisationer (från 13 europeiska eller internationella organisationer), 36 % från privata företag, 11 % från myndigheter, 8 % från icke-statliga organisationer och 2 % från den akademiska världen.
- (2) Ett riktat onlinesamråd med de berörda parterna hölls den 10–31 mars 2017 med hjälp av en extern konsult. Det var huvudsakligen inriktad på definitionen och de ekonomiska incitamenten och var skraddarsytt för olika grupper av intressenter (industrin, medlemsstaterna, arbetsmarknadens parter och andra intressegrupper). Kommissionen mottog 122 hela frågeformulär från 12 medlemsstater och från Schweiz: 44 % från leverantörer av transporttjänster eller branschorganisationer, 17 % från användare av transporttjänster eller transportanvändares branschorganisationer, 25 % från nationella myndigheter och 14 % från andra transportsammanslutningar.
- (3) Ett möte med berörda parter anordnades den 30 mars 2017, vilket gav grupper av berörda parter som deltog i det riktade samrådet möjlighet att utbyta åsikter. De 35 deltagande berörda parterna företrädde alla transportslag samt kust- och inlandshamnar, terminaler, vagnägare och företag som utför kombinerade transporter.
- (4) Ett extra möte med medlemsstaterna hölls den 10 april 2017, där 14 medlemsstater deltog.

Sammanfattning av synpunkterna och användning av resultaten

Både transport- och logistiksektorn (företräd av transportanvändare, transportföretag och deras respektive sammanslutningar) och myndigheterna har uttryckt att det finns ett behov av en brådskande ändring av direktivet om kombinerad transport. Den gällande lagstiftningen

anses vara föråldrad, det regleringsrelaterade och ekonomiska stödet för kombinerad transport ses som otillräckligt och villkoren avseende stödberättigande transporter anses inte vara lämpade för moderna leveranskedjelösningar och konkurrenssituationen för kombinerade transporttjänster.

Beträffande definitionen av kombinerad transport förordade majoriteten av de berörda parterna en utvidgning av direktivets tillämpningsområde till att även omfatta nationella transporter och transporter som omfattar länder utanför EU, och de emotsåg en betydande positiv inverkan på kombitransportvolymerna och miljön. Den eventuella ändringen av avståndsgränsen för vägetappen i kombinerade transporter gav upphov till flest kommentarer, ofta med motsatta uppfattningar: Många berörda parter och nationella myndigheter vill behålla de nuvarande begränsningarna, men eventuellt införa viss flexibilitet, medan den privata sektorn stödjer ett upphävande av begränsningarna avseende vägetappens längd.

Trots dessa skillnader skulle en eventuell kompromiss som diskuterats kunna medföra att den nuvarande definitionen och avståndet 150 km behålls, samtidigt som viss flexibilitet skapas om begreppet *närmast lämpliga terminal* behålls men med en bättre definition. När det gäller icke-vägetappen gav de berörda parterna inte uttryck för några bestämda åsikter om en ändring av den nuvarande minimilängden 100 km; detta tröskelvärde ansågs vara oviktigt för järnvägs- och vägtransporter, men kontraproduktivt för kombinerade transporter på inre vattenvägar.

Berörda parter uttryckte åsikten att det stöd som erbjuds enligt det nuvarande direktivet i allmänhet var otillräckligt för att främja kombinerad transport i unionen. Två av de regleringsrelaterade stödåtgärderna ansågs emellertid vara särskilt effektiva:

- Undantaget från ”cabotagerestriktioner” för vägetapperna.
- Avvikelsen (44 ton) från 40-tonsgrensens för kombinerade transporter i enlighet med direktivet om vikter och dimensioner.

Beträffande ekonomiska stödåtgärder fanns det ett allmänt stöd för att utvidga det ekonomiska stödet till att omfatta alla delar av kombinerade transporter i varje transportslagskombination. De åtgärder som ansågs ge den starkaste positiva effekten på kombitransportvolymerna var i) stöd för direktinvesteringar i terminaler för kombinerade transporter, eventuellt åtföljda av bidrag per omlastad lastenhet, ii) incitament till it-investeringar med anknytning till kombinerad transport, eller användning av innovativa lösningar såsom renare lastbilar, och iii) sänkta tillträdesavgifter för järnväg när det gäller kombinerade transporter. Medlemsstaterna uttryckte reservationer avseende obligatoriska stödåtgärder.

De flesta berörda parter förordade tydligare villkor om bevis för stödberättigande för kombinerade transporter. De stödde också införandet av ett system baserat på elektroniska dokument, som skulle kunna ersätta det föråldrade systemet med pappersdokument och stämplor. Detta stöddes av medlemsstaterna.

De berörda parterna uttryckte ett starkt intresse för att regelbundet få information om situationen för kombinerade transporter. De efterlyste regelbunden insamling och publicering av data med anknytning till kombinerad transport. De stödde också utarbetandet och offentliggörandet av mer detaljerade rapporter. Dessutom föreslog de en översyn av det ändrade direktivet inom en viss tidsperiod, t.ex. vart femte år, för att hålla det uppdaterat.

- **Insamling av och användning av sakkunnigutlåtanden**

Problemdefinitionen baserades huvudsakligen på utvärderingen inom ramen för Refit-programmet¹⁴ och en extern studie¹⁵.

Externa uppdragstagare användes för att lägga grunden för konsekvensbedömningen:

- En studie om insamling av kostnadsrelaterade data¹⁶, slutförd i mars 2017.
- En studie om uppdatering av översikten över marknaden för kombinerade transporter¹⁷, slutförd i mars 2017.
- En studie som sammanfattar samråden till stöd för konsekvensbedömningen¹⁸, slutförd i juli 2017.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning, som med vissa reservationer har fått ett positivt yttrande från **nämnden för lagstiftningskontroll**. Styrelsen har utfärdat rekommendationer med krav på justeringar och förtydliganden avseende

- beskrivningen av sammanhanget och av hur initiativet passar in tillsammans med andra delar av unionens regelverk och andra kompletterande insatser för en trafikomställning,
- identifiering och karakterisering av flaskhalsarna i infrastrukturen (särskilt omlastningsterminaler) för utvecklingen av kombinerad transport,
- motivering med hänsyn till subsidiaritetsprincipen, införandet av nationell kombinerad transport i direktivets tillämpningsområde, och
- de förväntade följderna, särskilt de underliggande antagandena.

Synpunkterna har beaktats i den reviderade konsekvensbedömningen, såsom anges i bilaga I till konsekvensbedömningen. Följande ändringar har gjorts för att avhjälpa de problem som nämns ovan:

- Förklaringar om hur översynen av direktivet om kombinerad transport kompletterar andra befintliga initiativ (för att främja multimodalitet och stödja en trafikomställning) lades till främst i avsnittet om politiskt sammanhang.
- Närmare förklaringar om flaskhalsar i infrastrukturen, och om hur de påverkar de övergripande problem som detta initiativ ska åtgärda, har lagts till. Särskilda hänvisningar, särskilt om de befintliga begränsningarna och behoven i fråga om terminaler för järnvägsinfrastruktur, har lagts till för att hjälpa till att kvantifiera sådana flaskhalsar och de förväntade investeringar som behövs.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ CT Study - Analysis of the EU Combined Transport, 2014, <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data – Final Report.

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC).

- Närmare förklaringar om subsidiaritetsprincipen, särskilt när det gäller införandet av nationell kombinerad transport i definitionen, men även om antagandet av åtgärder för infrastrukturinvesteringar, har lagts till.
- En mer detaljerad beskrivning av de underliggande antagandena om effekterna, och en beskrivning av den interna modell som använts för att härleda dessa effekter, har lagts till i de relevanta avsnitten, särskilt i bilagan om analytiska modeller.

De bedömda alternativen består av paket med politiska åtgärder för att ta itu med de specifika målen, och mer specifikt de viktigaste problemskapande faktorerna som identifierats:

- Definitionen av ”kombinerad transport”, dvs. geografisk täckning, vägetapp, icke-vägetapp, lastenhet.
- Kontroll av stödberättigande, dvs. erforderliga data (för kontroll), datapresentation, plats för kontroll.
- Ekonomiska stödåtgärder, dvs. investeringsstöd och operativt stöd (t.ex. skattelättnader för fordon).
- Administrativa åtgärder, dvs. granskning av stödåtgärder, datainsamling, samarbete mellan medlemsstaterna, öppenhet.

Alternativen baserades på stigande nivåer avseende förtydligande, ambition och ”kumulativa” förväntade effekter.

Det första alternativet (PO1) består av en mindre ändring av direktivet, med inriktning på förenkling: Definitionen av kombinerad transport förenklas genom ett unikt vägetappavstånd för alla transportslag. Enkla elektroniska dokument (t.ex. PDF-filer) godtas som bevis för stödberättigande, och skatteincitamenten för vägtransportföretag för vägetappen i den kombinerade transporten utvidgas till att omfatta alla typer av kombinerade transporter (inte bara järnväg/väg).

Alternativ 2 (PO2) inriktas på förenkling av kriterierna för stödberättigande (definition), en bättre definition av genomförandevillkoren och breddning av de ekonomiska stödåtgärderna. Alternativet är uppdelat i två underalternativ, beroende på ambitionsnivån:

- I underalternativ PO2A utvidgas tillämpningsområdet till att omfatta nationella (inhemska) kombinerade transporter. Det finns en gemensam definition av vägetappen, oberoende av transportslag på icke-vägetappen (150 km eller 20 %, beroende på vilken som är störst). Endast intermodala lastenheter med ISO/ILU-identifiering betraktas som godtagbara. Nya datakrav specificeras för villkoren avseende bevis för stödberättigande, tillsammans med godtagandet av elektroniska data i reviderbart dataformat. En rad olika alternativ för ekonomiskt stöd erbjuds också.
- I underalternativ PO2B, utöver de åtgärder som beskrivs i PO2A, inbegriper definitionen av kombinerad transport, för vägetappdelen, viss flexibilitet, med möjlighet för medlemsstaterna att använda ”närmast lämpliga terminal” som gräns. Lastenheter av alla storlekar godtas. Av alla ekonomiska stödåtgärder blir den som avser investeringar i terminaler obligatorisk.

Alternativ 3 (PO3) består av en utvidgning av de åtgärder som anges i direktivet avseende alla intermodala transporter, oberoende av avståndsgränser och typer av lastenheter. Med detta alternativ finns det inte några datakrav för bevis för stödberättigande. Alternativet föreskriver också att alla tänkbara stödåtgärder ska vara obligatoriska.

I konsekvensbedömningen rekommenderades PO2B som det bästa alternativet.

PO3 skulle medföra de största absoluta ekonomiska fördelarna, men dess kostnader för medlemsstaterna, och därmed den totala avkastningen på investeringen, gör det mindre lockande än de andra alternativen, vilka har en högre avkastning på investeringarna. PO3 är också mindre miljöeffektivt än PO2A och PO2B. Med PO1 och PO2A uppnås inte trafikomställningsmålet i 2011 års vitbok för 2030. Med tanke på att PO2B säkerställer att trafikomställningsmålet för 2030 uppnås, och ger en högre avkastning på investeringar och bättre miljöeffektivitet än alternativ PO3, är därför PO2B det rekommenderade alternativet.

Små och medelstora företag – särskilt de som utför vägetappen i kombinerade transporter och små transportföretag på inre vattenvägar – drar nytta av stödet i direktivet om kombinerad transport, vilket hjälper dem att konkurrera med billigare vägtransporter på långa sträckor, och kommer att dra nytta av PO2B tack vare en ökning av kombitransportvolymerna. Det bör dock noteras att införandet av elektroniska strukturerade data för kontrolländamål kan medföra vissa initiala investeringskostnader, även om detta skulle kompenseras genom besparingar till följd av användningen av elektroniska data i hela leveranskedjan.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Refit-dimensionen i detta förslag härrör från en förenkling och uppdatering av definitionen av kombinerad transport samt ett förtydligande av villkoren och medlen för verkställighet (bevis för transportens stödberättigande som kombinerad transport).

Definitionen av kombinerad transport består av följande:

- Förtydligande och förenkling av definitionen av vägetappen, val av en exakt definition (150 km eller 20 % av den totala sträckan) i kombination med valfritt transportslag.
- Avlägsnande av alla avståndsbegränsningar för icke-vägetappen.
- Ytterligare specificering om att endast standardiserade lastenheter kommer att beaktas. Detta kommer att göra det lättare att spåra och räkna lastenheter vid beräkningen av de kombitransportvolymerna för vilka stödåtgärder begärs.

För villkoren avseende bevis för stödberättigande kommer kontrollen av ”kombinerad transport”-aspekten att bli enklare för både de myndigheter som utför vägkontroller och de som hanterar stödåtgärderna, genom att det klart specificeras vilka bevis som krävs och genom att användning av elektroniska dokument tillåts.

Slutligen gäller förenklingarna också för vissa föråldrade hänvisningar, till exempelvis det särskilda liberala system som skapats för ”transporter för egen räkning”. Såsom förklaras i Refit-rapporten är detta inte längre relevant eller ändamålsenligt med hänsyn till den allmänna minskningen av transporter för egen räkning inom godstransporter på väg.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

• **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

I konsekvensbedömningen förtecknas åtta indikatorer som bör användas för att övervaka ändamålsenligheten och effektiviteten hos de åtgärder som vidtagits för att uppfylla de huvudsakliga politiska målen:

- Andelen intermodala transporter och kombinerade transporter.
- Trafikomställningen från vägtransporter.
- Besparingar i fråga om externa kostnader till följd av åtgärden.
- Ökning av volymen av intermodala transporter per euro i stöd.
- Ökning av lastkapaciteten hos intermodala lastenheter.
- Minskning av det genomsnittliga avståndet mellan intermodala terminaler (per transportslag).
- Avkastning på investering för ekonomiskt stöd till intermodala transporter.
- Kostnadsjämförelse mellan och utveckling av transport enbart på väg och intermodal transport med samma avstånd.

För att bedöma konsekvenserna av lagstiftningen skulle det behövas en grundlig utvärdering när alla förändringar har genomförts. 27 månader efter utgången av tidsfristen för införlivandet av direktivet ska kommissionen göra en första utvärdering, och därefter vartannat år. Förslaget inbegriper särskilda rapporteringskrav för medlemsstaterna avseende användningen av kombinerade transporter samt utvecklingen av infrastruktur och de stödåtgärder som genomförts.

• **Förklarande dokument (för direktiv)**

Med tanke på förslaget tillämpningsområde och det faktum att det endast ändrar direktiv 92/106/EG, som alla medlemsstater har införlivat i sin helhet, verkar det inte motiverat eller proportionerligt att begära förklarande dokument.

• **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I titeln på direktivet nämndes "...kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna." Titeln har nu anpassats för att avspegla det utvidgade tillämpningsområdet genom att orden "mellan medlemsstaterna" stryks för att avspegla utvidgningen av definitionen av "kombinerad transport", enligt den ändrade artikel 1, till att omfatta nationell (inom en medlemsstat) transport.

Artikel 1

I artikel 1 angavs direktivets tillämpningsområde och definitionen av "kombinerad transport". På grund av tvetydigheterna, bristen på tydlighet i en sådan definition och definitionens begränsade tillämpningsområde, har artikeln ersatts med en anpassad och tydligare definition av "kombinerad transport" i direktivet. Den nya definitionen, som presenteras i denna nya artikel 1, innebär följande:

- I punkt 4 utvidgas tillämpningsområdet för "kombinerad transport" till all transport inom unionen, inklusive nationella kombinerade transporter.

- I punkt 3 klargörs och preciseras det maximala avståndet för vägetappen, 150 km eller 20 % av det totala avståndet, oberoende av transportslag på icke-vägetappen (järnväg, inre vattenvägar eller sjöfart), samtidigt som det säkerställer att flexibilitet är möjlig på grund av särskilda geografiska eller operativa begränsningar i medlemsstater.
- I punkt 2 stryks begränsningen på icke-vägetappen för att få med viktiga kombinerade transporter på inre vattenvägar i direktivets tillämpningsområde.
- Vidare anges, i punkt 2, vilka typer av lastenheter som är tillåtliga (dvs. ISO/CEN-standardiserade) i kombinerade transporter.

Artikel 3

I artikel 3 ingick en hänvisning till ett transportdokument som kan användas som bevis för stödberättigande (hänvisning till artikel 6 i rådets förordning nr 11 av den 27 juni 1960), och artikeln innehöll också ytterligare specifikationer om information som ska läggas till, i synnerhet användningen av stämplars för att bekräfta eller verifiera delar av transporten. Eftersom dessa villkor ansågs vara otydliga, och eftersom stämplars inte längre används i många anläggningar, har artikeln ersatts med en mer exakt specifikation av villkoren för bevis för stödberättigande och av vilka typer av uppgifter som ska användas som bevis för stödberättigande för kombinerade transporter vid vägkontroller som genomförs i en medlemsstat på en vägetapp i transporten:

- I punkt 1 fastställs villkoret för att en vägtransport ska betraktas som en del av en kombinerad transport.
- I punkt 2 förtecknas och beskrivs de uppgifter som ska tillhandahållas som bevis.
- I punkt 3 anges att inget ytterligare dokument ska krävas för att styrka att den kombinerade transporten genomförs.
- I punkt 4 anges villkoren för uppvisande av bevis, inbegripet vid vägkontroller.
- I punkt 5 beskrivs det godtagbara formatet för de bevisuppgifter som ska tillhandahållas, i synnerhet möjligheten att använda befintliga transportdokument, men också möjligheten att använda elektroniska medel med ett reviderbart strukturerat format.
- Punkt 6 består av en garanti för transportföretagen om det finns en avvikelse mellan den faktiska transporten och den information som tillhandahålls i beviset, när avvikelser beror på exceptionella omständigheter.

Artikel 5

I artikel 5 ingick rapporteringsskyldigheter för kommissionen (med bistånd av medlemsstaterna), men det saknades någon form av systematisk skyldighet att samla in relevanta data till stöd för en sådan skyldighet. Nu föreslås en ändring av rapporteringsvillkoren och skyldigheterna som är nödvändig för att säkerställa en korrekt tillämpning av direktivet:

- I punkt 1 införs en skyldighet för medlemsstaterna att till kommissionen rapportera, 18 månader efter datumet för införlivande av direktivet, uppgifter om förhållandena på marknaden för kombinerade transporter på deras territorium, däribland om den relevanta infrastrukturen och de nationella stödåtgärder som antagits. I artikeln föreskrivs också en möjlighet för kommissionen att anta, genom delegerade akter,

åtgärder för att hjälpa medlemsstaterna att fullgöra sina skyldigheter genom att ytterligare specificera innehållet i den information som ska rapporteras.

- I punkt 2 fastställs att kommissionen på grundval av dessa nationella rapporter ska bedöma genomförandet av direktivet, inbegripet dess effektivitet och ändamålsenlighet, och också får planera ytterligare åtgärder.
- I punkt 3 föreskrivs att tillhandahållandet av information samt kommissionens rapportering ska ske periodiskt, vartannat år.

Artikel 6

I artikel 6 beskrevs de villkor för ekonomiskt stöd som var tillämpliga på kombinerade transporter. Fem nya punkter har lagts till för att utvidga tillämpningsområdet för dessa stödåtgärder:

- I punkt 4 införs obligatoriska stödåtgärder för att främja nya investeringar, från medlemsstaternas sida, i infrastruktur och anläggningar för kombinerad transport, med inriktning på de underliggande prioriteringarna, i synnerhet täckningsgraden i fråga om omlastningsterminaler. Den innehåller även villkoren för samordning mellan medlemsstater och kommissionen för att förhindra eventuella överlappande investeringar i omlastningsinfrastrukturen, något som skulle kunna leda till alltför hög terminalkapacitet, särskilt i TEN-T-korridorerna.
- I punkt 5 föreskrivs ytterligare stödåtgärder som medlemsstaterna får anta för att komplettera redan existerande stödåtgärder i syfte att minska kostnaderna för kombinerade transporter och göra dem mer konkurrenskraftiga jämfört med likvärdiga transporter enbart på väg. Sådana frivilliga åtgärder får avse vilken del som helst av den kombinerade transporten (vilken etapp som helst, det fordon som används i varje etapp, lastenheten eller omlastningarna).
- I punkt 6 åläggs medlemsstaterna att rapportera till kommissionen om de antagna stödåtgärderna.
- I punkt 7 föreskrivs en regelbunden översyn av de antagna åtgärderna för att säkerställa deras effektivitet.
- I punkt 8 anges den allmänna målsättning som bör gälla för stödåtgärderna.

Artikel 7 och artikel 9

Artiklarna 7 och 9 innehöll särskilda bestämmelser om transport för egen räkning och syftade till att underlätta sådan transport. Artiklarna 7 och 9 har utgått. Enligt utvärderingen inom ramen för Refit-programmet, har betydelsen av transport för egen räkning inom vägtransporter minskat betydligt, från 30 % 1986 till 15 % 2012, och de berörda parternas upplevda nytta av de särskilda artiklarna om transport för egen räkning har varit begränsad.

Med tanke på förenklingen i den föreslagna nya definitionen av kombinerad transport, och klargörandet om bevis för kombinerad transport, är det inte längre rimligt att göra åtskillnad, inom ramen för detta direktiv, mellan kombinerad transport i yrkesmässig trafik och kombinerad transport för egen räkning. Om inte annat anges är rättigheterna och skyldigheterna enligt direktivet desamma för båda typerna av transport.

Artikel 9a

Denna artikel har lagts till för att säkerställa att alla berörda parter som är involverade i kombinerade transporter får insyn i fråga om genomförandet av direktivet, och i synnerhet de tillgängliga stödåtgärderna och villkoren för deras tillämpning.

För detta ändamål kommer ett nätverk av behöriga myndigheter att inrättas för att främja samarbete mellan medlemsstater genom utbyte av relevant information och bästa praxis, särskilt i fråga om stödåtgärder, och genom tillhandahållande av en förteckning över huvudsakliga kontaktpunkter för berörda parter. Vidare föreskrivs i punkt 4 att kommissionen ska offentliggöra förteckningen över behöriga myndigheter och relevanta åtgärder som antagits av medlemsstaterna.

Artikel 10a

Denna artikel har lagts till för inkludera förfarandet för utövandet av kommissionens delegerade befogenheter.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²⁰,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

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

¹⁹ EUT C , , s . .

²⁰ EUT C , , s . .

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).

- 4) Direktiv 92/106/EEG har bidragit till utvecklingen av unionens politik för kombinerade transporter och har medverkat till att en betydande mängd godstransporter har flyttats från vägarna. Brister i genomförandet av det direktivet, i synnerhet till följd av tvetydiga formuleringar och föråldrade bestämmelser, och den begränsade omfattningen av dess stödåtgärder, har avsevärt minskat dess inverkan.
- 5) Direktiv 92/106/EEG bör förenklas och dess genomförande förbättras genom en översyn av de ekonomiska incitamenten till kombinerade transporter, i syfte att främja omställningen av godstransport från vägtransporter till andra transportslag som är mer miljövänliga, säkrare, mer energieffektiva och i mindre grad bidrar till trängsel.
- 6) Trafikvolymen för nationella intermodala transporter utgör 19,3 % av de samlade intermodala transporterna 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.
- 7) En kombinerad transport ska ses som en enda transport som direkt konkurrerar med en unimodal transport från avsändningsplatsen till den slutliga destinationen. Regleringsvillkor bör säkerställa likvärdighet mellan internationella kombinerade transporter och internationella unimodala transporter samt mellan nationella kombinerade transporter och nationella unimodala transporter.
- 8) Den nuvarande definitionen av kombinerad transport inbegriper olika avståndsgränser för vägetapperna i en kombinerad transport, beroende på transportslaget för icke-vägetappen, och för järnväg fastställs ingen fast avståndsgräns, utan begreppet ”närmaste lämpliga terminal” används för att tillhandahålla viss flexibilitet för att kunna ta hänsyn till särskilda situationer. Den definitionen har gett upphov till många svårigheter vid genomförandet på grund av olika tolkningar och specifika svårigheter vad gäller att fastställa villkoren för genomförandet. Det skulle vara lämpligt att undanröja dessa tvetydigheter och samtidigt säkerställa att ett visst mått av flexibilitet bibehålls.
- 9) I den nuvarande definitionen av kombinerad transport säkerställer minimiavståndet 100 km för icke-vägetappen i en kombinerad transport att de flesta kombinerade transporter täcks. Järnvägs- och närsjöfartsetapper kräver långa avstånd för att kunna konkurrera med transporter som bara inbegriper vägtransport. Minimiumavståndet säkerställer också att vissa transporter, såsom korta färjeöverfarter eller sjötransporter över hav som ändå skulle genomföras, utesluts från tillämpningsområdet. En rad transporter på inre vattenvägar omkring hamnar samt i och omkring tätorter, som i hög grad bidrar till att minska trängseln på vägnäten i kusthamnar och det närliggande inlandet och till att minska miljöbelastningarna i tätorter, betraktas dock inte, med sådana begränsningar, som kombinerade transporter. Det skulle därför vara lämpligt att ta bort detta minimiavstånd och samtidigt behålla uteslutandet av vissa transporter, t.ex. sådana som inbegriper sjötransporter över hav eller korta färjeöverfarter.
- 10) Den minimistorlek för lastenheter som för närvarande specificeras i definitionen av kombinerad transport skulle kunna hämma den framtida utvecklingen av innovativa intermodala lösningar för stadstransporter. Däremot skulle möjligheten att kunna

identifiera lastenheter genom befintliga standarder kunna påskynda hanteringen av dessa i terminaler och främja flödet i de kombinerade transporterna för att säkerställa enklare behandling av identifierade lastenheter och säkerställa att de är framtidssäkra.

- 11) Den föråldrade användningen av stämplars 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 digitaliseringen ur transportperspektiv bör beakta utvecklingen på unionsnivå.
- 12) Omfattningen av de nuvarande ekonomiska stödåtgärderna som anges i direktiv 92/106/EEG är mycket begränsad, eftersom de består av skatteåtgärder (dvs. återbetalning eller minskning av skatter) som enbart rör 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.
- 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 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.
- 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.

- 15) Stödåtgärder för kombinerad transport bör genomföras i enlighet med reglerna om statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- 16) Stödåtgärder bör samordnas, efter behov, mellan medlemsstaterna och kommissionen.
- 17) Stödåtgärder bör också ses över regelbundet av medlemsstaterna för att säkerställa deras effektivitet och ändamålsenlighet.
- 18) Vid tillämpning av detta direktiv bör det inte göras någon skillnad mellan kombinerad transport i yrkesmässig trafik och kombinerad transport för egen räkning.
- 19) För att kunna hantera 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.
- 20) Transparens är viktig för alla intressenter som är involverade i kombinerade transporter, särskilt de som berörs av detta direktiv. För att stödja sådan transparens, och främja ytterligare samarbete, bör behöriga myndigheter identifieras i varje medlemsstat.
- 21) För att ta hänsyn till marknadsutveckling och tekniska framsteg bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på komplettering av detta direktiv med ytterligare uppgifter om den information om kombinerade transporter som ska rapporteras av medlemsstaterna. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016²². För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ges tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- 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.
- 23) Direktiv 92/106/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

²² EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

(1) Titeln ska ersättas med följande:

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

(2) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

1. Detta direktiv gäller för kombinerade transporter.

2. I detta direktiv avses med *kombinerad transport*: befordran av gods med en transport, bestående av en inledande eller avslutande vägetapp av transportsträckan, eller båda, samt en icke-vägetapp av transportsträckan på vilken befordran sker med järnvägstransport, transport på inre vattenvägar eller sjötransport,

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

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

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.

3. 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.

Avståndsgränsen för vägetappen ska avse den sammanlagda längden av alla vägetapper, inklusive alla mellanliggande upphämtningar och leveranser. Den ska inte gälla för transporten av en tom lastenhet eller transport till godsets upphämtningsplats eller från godsets leveransplats.

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.

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.”.

- (3) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att vägtransport betraktas som en del av en kombinerad transport som omfattas av detta direktiv endast om 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.
2. De bevis som avses i punkt 1 ska inbegripa följande uppgifter för varje kombinerad transport:
 - a) Avsändarens namn, adress, kontaktuppgifter och underskrift. [.]
 - b) Plats där den kombinerade transporten påbörjas i unionen, och datum då den påbörjas.
 - c) Mottagarens namn, adress och kontaktuppgifter.
 - d) Plats där den kombinerade transporten avslutas i unionen.
 - e) Avståndet fågelvägen mellan den plats där den kombinerade transporten påbörjas och den plats där den kombinerade transporten avslutas i unionen.
 - 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:
 - i) Etappens del i transporten(dvs. första etapp, icke-vägetapp eller avslutande etapp).
 - ii) Transportföretagets namn, adress och kontaktuppgifter.
 - iii) Transportslag och dess ordningsnummer i transporten.
 - g) Identifiering av den transporterade intermodala lastenheten.
 - h) För den inledande vägtransportetappen:
 - i) Plats för omlastning till icke-vägetappen.
 - ii) Avståndet fågelvägen, för den inledande vägtransportetappen, mellan avsändningsplatsen och den första omlastningsterminalen.
 - iii) Om den inledande vägetappen har avslutats: transportföretagets underskrift för att bekräfta att transporten på vägetappen har genomförts.
 - i) För den avslutande vägtransportetappen:

- i) Den plats där godset övertas från icke-vägetappen (järnväg, inre vattenvägar eller sjötransport).
 - ii) Avståndet fågelvägen, för den avslutande vägtransportetappen, mellan omlastningsplatsen och den plats där den kombinerade transporten avslutas i unionen.
- j) För icke-vägetappen:
- i) Om icke-vägetappen har avslutats: transportföretagets underskrift (eller transportföretagens underskrift vid två eller flera icke-vägtransporter på icke-vägetappen) för att bekräfta att transporten på icke-vägetappen har genomförts.
 - 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.
3. Inget ytterligare dokument ska krävas för att styrka att transportföretaget utför en kombinerad transport.
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.
5. 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).
- 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.
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 transportföretagets 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.

* Förordning nr 11 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befordringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT 52, 16.8.1960, s. 1121).”.

”.

(4) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

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

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

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).

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

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

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a för komplettering av detta direktiv genom att beskriva innehållet och detaljerna i den information om kombinerade transporter som avses i punkt 1.

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:

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

b) Effekterna av genomförandet av direktivet och relaterade unionsrättsakter på detta område.

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

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

(5) I artikel 6 ska följande punkter läggas till som punkterna 4, 5, 6, 7 och 8:

”4. Om det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i punkt 9 ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att stödja investeringar i omlastningsterminaler med avseende på

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

b) ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler.

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 säkerställa att de omlastningsanläggningar som får stöd är tillgängliga för samtliga transportföretag utan diskriminering.

Medlemsstaterna får fastställa ytterligare villkor för berättigande till stödet.

5. Medlemsstaterna får vidta ytterligare åtgärder för att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter jämfört med likvärdiga alternativa vägtransporter.
Sådana åtgärder får omfatta en hel kombinerad transport eller delar av den, såsom genomförandet av transporten på en vägetapp eller icke-vägetapp, inbegripet det fordon som används på en sådan etapp, eller lastenheten eller omlastningarna.
6. Medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen om de åtgärder som vidtas i enlighet med denna artikel och om specifikationerna i dessa åtgärder.
7. Medlemsstaterna ska bedöma effekten av sådana stödåtgärder och utvärdera sina behov minst vart fjärde år och vid behov anpassa åtgärderna.
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.”.

(6) Artiklarna 7 och 9 ska utgå.

(7) Följande artikel ska införas som artikel 9a:

”Artikel 9a

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter för att säkerställa genomförandet av detta direktiv och dessa myndigheter ska fungera som huvudsaklig kontaktpunkt för dess genomförande.
Medlemsstaterna ska underrätta de övriga medlemsstaterna och kommissionen om de behöriga myndigheter som avses i första stycket.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att nationella behöriga myndigheter samarbetar med de behöriga myndigheterna från andra medlemsstater. För detta ändamål ska medlemsstaterna säkerställa att behöriga myndigheter förser varandra med den information som är nödvändig för tillämpningen av detta direktiv. När det gäller den information som utbyts ska den mottagande myndigheten säkerställa samma grad av sekretess som den myndighet som lämnar informationen.
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.
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.”.

8) Följande artikel ska införas som artikel 10a:

”Artikel 10 a

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
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].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.*
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

* EUT L 123, 12.5.2016, s. 1. ”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den **XXXXXX** [ett år efter antagande av direktivet]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De ska även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävs genom det här direktivet ska anses som hänvisningar till det här direktivet. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och om hur uppgiften ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

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

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande