



Brussel, 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

De boodschap van de toespraak over de staat van de Unie 2017 was duidelijk: de EU moet wereldleider worden op het gebied van decarbonisatie en acties omzetten in banen, groei en innovatie¹. Nu de overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering van kracht is, moet de transitie naar een moderne en koolstofarme economie worden versneld. In juni 2017 heeft de Europese Raad² de inzet van de EU en haar lidstaten voor een snelle en volledige uitvoering van de klimaatovereenkomst van Parijs herbevestigd en aangegeven dat de EU de leiding zal blijven nemen in de strijd tegen de klimaatverandering. Voorts heeft de Raad erkend dat „de Overeenkomst cruciaal is voor de modernisering van de Europese industrie en economie”.

Gezien het grote aandeel van vervoer in de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging is duurzamer vervoer een hoeksteen van het vervoersbeleid van de EU. Ook in de strategie voor de energie-unie van februari 2015³ wordt erop gewezen dat de omslag naar een energie-efficiënte en koolstofarme vervoerssector essentieel is. Een dergelijke transitie wordt ondersteund door de concrete maatregelen die zijn uiteengezet in de strategie voor emissiearme mobiliteit⁴ van juli 2016 en die als doel heeft i) ons vervoerssysteem efficiënter te maken dankzij de digitalisering en extra inspanningen om multimodaliteit te promoten en ii) het gebruik van emissiearme alternatieve energie in het vervoer te bevorderen middels de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om over te schakelen op emissievrije voertuigen. Die maatregelen worden nu uitgevoerd. In mei 2017 heeft de Commissie in haar mededeling „Europa in beweging” een agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen⁵ voorgesteld, samen met een eerste pakket voorstellen. In het kader van dit tweede pakket „Europa in beweging” worden nu aanvullende maatregelen voorgesteld, zoals de herziening van de richtlijn schone wegvoertuigen of de wijziging van de richtlijn gecombineerd vervoer.

De richtlijn gecombineerd vervoer (Richtlijn 92/106/EEG⁶) is het enige rechtsinstrument op EU-niveau dat de verschuiving van wegvervoer naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, vervoer over zee en het spoor direct stimuleert. Ze beoogt de concurrentiepositie van grensoverschrijdend intermodaal vervoer (in het bijzonder „gecombineerd vervoer”) te versterken ten opzichte van goederenvervoer dat uitsluitend over de weg verloopt.

De regelgevende maatregelen omvatten i) het vrijwaren van het recht om grensoverschrijdende diensten te verrichten, namelijk de bescherming van gecombineerd vervoer tegen nationale beperkingen (vergunningenstelsels, gereguleerde tarieven en quota); ii) de verduidelijking dat beperkingen op cabotage (Verordening (EG) nr. 1072/2009) niet

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 final.

⁴ COM (2016) 501 final.

⁵ COM (2017)283 final.

⁶ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

gelden voor wegtrajecten in het kader van internationaal gecombineerd vervoer; en iii) de toevoeging van een verwijzing naar de richtlijn inzake gewichten en afmetingen (Richtlijn 53/96/EG) om voor wegvoertuigen die een wegtraject in het kader van intermodaal afleggen een hoger gewicht toe te staan ter compensatie van het leeggewicht van de laadeenheid en toe te staan dat containers van 45 voet worden gebruikt.

Economische steunmaatregelen omvatten fiscale stimulansen met betrekking tot sommige belastingen op wegvoertuigen die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt en de uitbreiding van de definitie van vervoer voor eigen rekening. Die maatregelen waren gedeeltelijk bedoeld als compensatie van het onevenwicht tussen gecombineerd en vervoer dat volledig over de weg verloopt, een gevolg van het feit dat de externe kosten niet volledig worden doorberekend in de prijs van het goederenvervoer over de weg.

Sinds de richtlijn in 1992 is aangenomen, zijn een aantal randvoorwaarden, zoals de goederenvervoersmarkt en het gebruik van papieren vervoersdocumenten en stempels om te bewijzen dat gecombineerd vervoer in aanmerking komt voor subsidie, sterk veranderd. Hoewel de richtlijn relevant blijft voor de verwezenlijking van de EU-doelstelling om de externe kosten van vervoer te drukken, zou een doordachte herziening de effectiviteit en efficiency ten goede komen.

Het doel van het initiatief is de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer ten opzichte van het wegvervoer over lange afstand verder te versterken en derhalve bij te dragen tot een grotere verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen. Dit moet het aandeel van de externe kosten van het goederenvervoer verminderen en zal gebeuren door:

- de definitie van „gecombineerd vervoer” te verduidelijken en uit te breiden;
- een betere monitoring van de ontwikkelingen op het gebied van subsidiabiliteit en handhaving;
- doeltreffender stimuleringsmaatregelen; en
- een betere verslaglegging over en monitoring van de toepassing van de richtlijn.

Aangezien het de bedoeling is de richtlijn te actualiseren en te vereenvoudigen, levert het initiatief een bijdrage tot het programma voor gezonde regelgeving (Refit).

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit initiatief moet de multimodaliteit stimuleren en de verschuiving van goederenvervoer over de weg bevorderen door de tekortkomingen in de huidige wetgeving (Richtlijn 92/106/EEG) en met name het toepassingsgebied uit te breiden en de waaier aan mogelijke steunmaatregelen te verbreden. Er wordt steun voor investeringen in overslaginfrastructuur voorzien als extra stimulans en om het concurrentienadeel van intermodaal vervoer ten opzichte van vervoer dat volledig over de weg verloopt, te verkleinen.

Het initiatief is een aanvulling op andere maatregelen die tot doel hebben een interne Europese vervoersruimte tot stand te brengen en die eveneens een verschuiving naar meer duurzame vervoerswijzen bevorderen. Het gaat om Verordening (EU) nr. 913/2010 tot instelling van internationale corridors voor goederenvervoer per spoor, Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte, Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Service (RIS) en Verordening (EU) nr. 1315/2013 (TEN-

T), waarin EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk zijn vastgesteld.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

Het initiatief maakt deel uit van de inspanningen van de Commissie om „een schokbestendige energie-unie⁷ met een toekomstgericht beleid inzake klimaatverandering” op te zetten en van de voorstellen inzake emissiearme mobiliteit. In de mededeling „Europa in beweging”⁸ wordt een strategie geschetst voor een „sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen”. Die mededeling ging vergezeld van een reeks voorstellen zoals een herziening van de Eurovignetrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EG), een herschikking van Richtlijn 2004/52/EG betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen, de herziening van de verordeningen inzake de toegang tot de markt en over de arbeidsomstandigheden in het wegvervoer, alsmede van verdere stappen om de basis te leggen voor coöperatieve, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit.

Om deze transitie naar emissiearme mobiliteit verder gestalte te geven moeten die maatregelen nu worden aangevuld met andere voorstellen, zoals de herziening van de richtlijn inzake schone wegvoertuigen (Richtlijn 2009/33/EG), de herziening van Verordening (EG) nr.1073/2009 inzake de toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten, nieuwe CO2-normen voor auto’s en bestelwagens vanaf 2020, een initiatief om de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te bevorderen en dit voorstel tot wijziging van de richtlijn gecombineerd vervoer.

Het voorstel zal het Europees vervoer niet alleen efficiënter maken middels directe steun voor multimodaal vervoer maar ook bijdragen tot de verwezenlijking van een moderne en efficiënte vervoersinfrastructuur. Zoals benadrukt in het investeringsplan voor Europa⁹, vergt dat extra investeringen. De voorgestelde verbreding van de steunmaatregelen, met name investeringssteun voor overslaginfrastructuur, in het kader van dit initiatief ondersteunt investeringen in de nodige overslagvoorzieningen op het TEN-T-netwerk.

De voorgestelde wijziging is consistent met de bestaande en voorgestelde nieuwe regels inzake de voorwaarden voor cabotagevervoer en de detachering van werknemers in het wegvervoer. Artikel 4 van de huidige richtlijn bevat de zogenoemde „cabotagevrijstelling”, waarin bepaald is dat alle in de EU gevestigde wegvervoerders die voldoen aan de voorwaarden voor toegang tot de markt voor goederenvervoer tussen de lidstaten, het recht hebben het wegtraject in het kader van gecombineerd vervoer uit te voeren, ongeacht of dit wegtraject grensoverschrijdend is of niet.

De huidige definitie van gecombineerd vervoer heeft uitsluitend betrekking op internationaal vervoer. Dit is bevestigd door verscheidene arresten van het Hof van Justitie¹⁰ en wordt

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

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

¹⁰ Bv. in zaak C-2/84, Commissie/Italië, heeft het Hof bevestigd dat het wegtraject van gecombineerd vervoer een integrerend onderdeel is van internationaal gecombineerd vervoer van het punt van vertrek tot de plaats van bestemming en derhalve niet als binnenlands vervoer mag worden beschouwd: „gecombineerd rail/wegvervoer [...] moet vanaf het punt van vertrek tot de plaats van bestemming dus als een geheel wordt beschouwd [...]. Het enkele feit dat het vervoer in het land van bestemming uitsluitend over de weg geschiedt, kan deze voordelen van het gecombineerd rail/wegvervoer dus niet teniet doen.”

benadrukt in overweging 16 van Verordening (EG) nr. 1072/2009¹¹. Om dergelijk vervoer te bevorderen moet internationaal gecombineerd vervoer worden vergeleken met en onder dezelfde regels vallen als internationaal vervoer dat volledig over de weg verloopt. De meeste belanghebbenden en vervoerders zijn het erover eens dat dit een fundamentele voorwaarde is om ervoor te zorgen dat internationale intermodaal vervoer op voet van gelijkheid kan concurreren met vervoer dat volledig over de weg verloopt en dat die voorwaarde moet worden gehandhaafd.

Sommige belanghebbenden voeren aan dat de richtlijn gecombineerd vervoer de deur openzet voor misbruik van de cabotageregels omdat het moeilijk is om te bewijzen dat het om internationaal „gecombineerd” vervoer gaat. Om dit te verhelpen, voorzien de nieuwe maatregelen in de voorgestelde wijziging van de richtlijn gecombineerd vervoer, in de voorgestelde herziening van de cabotageregels in Verordening (EG) nr. 1072/2009 en de voorgestelde specifieke regels in verband met bepaalde aspecten van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van chauffeurs in het wegvervoer en van Richtlijn 2014/67/EU, in een vereenvoudiging van de definities en worden de voordelen van de digitalisering te baat genomen om een „digitale mobiliteitsrevolutie” voor een efficiënter vervoer op gang te brengen. Vervoerders toestaan om de vereiste bewijsstukken via elektronische weg aan de autoriteiten te verstrekken zou de administratieve belasting en de kosten van de handhavingsprocedures drukken. Dit zou mogelijke misbruiken voorkomen en het voor nationale autoriteiten ook veel gemakkelijker maken om een duidelijk onderscheid te maken tussen cabotage en wegrajecten in het kader van internationaal gecombineerd vervoer.

De voorgestelde uitbreiding van het toepassingsgebied tot binnenlands gecombineerd vervoer zal bijdragen tot de verdere ontwikkeling van gecombineerd vervoer in de EU. Die uitbreiding zal geen gevolgen hebben voor het volume van het cabotagevervoer aangezien de „cabotagevrijstelling” niet voor binnenlands gecombineerd vervoer geldt. In dit geval zou het wegraject in het kader van internationaal gecombineerd vervoer onderworpen zijn aan de regels inzake cabotage van Verordening (EG) nr. 1072/2009, als gewijzigd, en zouden de nieuwe voorgestelde regels inzake de detachering van werknemers niet gelden. Dit moet waarborgen dat mogelijke cabotage in het binnenlands vervoer niet tot oneerlijke concurrentie op de Europese markt leidt.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De artikelen 75 en 84, lid 2, van het EG-Verdrag vormen de rechtsgrondslag van Richtlijn 92/106/EEG.

De rechtsgrondslag voor de voorgestelde wijziging is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) (voormalig artikel 71 VEG). Dit artikel vormt de basis voor de vaststelling van EU-wetgeving met betrekking tot: a) gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een

¹¹ „Deze verordening laat onverlet de bepalingen inzake het aan- of uitrijden van goederen over de weg in het kader van gecombineerd vervoer als vastgelegd in Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten. Binnenlandse ritten over de weg binnen een lidstaat van ontvangst die geen deel uitmaken van gecombineerd vervoer zoals vastgelegd in Richtlijn 92/106/EEG vallen onder de definitie van cabotage, om welke reden de vereisten van deze verordening op dergelijke ritten van toepassing dienen te zijn.”

lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten; b) de voorwaarden waaronder vervoerondernemers binnenlands vervoer mogen verrichten in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn; [...] d) andere dienstige bepalingen.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De wijziging van de richtlijn gecombineerd vervoer heeft tot doel de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar meer duurzame vervoerswijzen verder te bevorderen en derhalve de externe kosten van het vervoer in de Unie nog meer te verlagen. Die doelstelling behelst een uitbreiding van de maatregelen ter ondersteuning van gecombineerd vervoer en een vereenvoudiging en verduidelijking van de richtlijn. Die doelstelling kan niet voldoende door de lidstaten alleen worden gerealiseerd aangezien het merendeel van het gecombineerd goederenvervoer internationaal vervoer is, waarbij gebruikt wordt gemaakt van de intermodale infrastructuur in de verschillende lidstaten. Investerings in intermodale overslaginfrastructuur moeten op een gecoördineerde manier worden benaderd.

Aangezien bijna 20 % van het Europees intermodaal vervoer binnenlands vervoer is en dus momenteel niet onder de richtlijn valt, betekent de uitbreiding van het toepassingsgebied tot binnenlands vervoer dat ook de behoefte aan steunmaatregelen ter ondersteuning van gecombineerd vervoer breder wordt. Dit zou tegelijk de totale externe kosten drukken, met name de kosten voor de uitstoot van broeikasgassen en congestie, waarvan de effecten de nationale grenzen overstijgen. Congestie op regionaal of nationaal niveau heeft een directe impact op alle weggebruikers. Ook de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging hebben een Europese dimensie.

Voorts voorkomen gemeenschappelijke doelstellingen voor de door de lidstaten te nemen steunmaatregelen dat specifieke nationale maatregelen ter ondersteuning van gecombineerd vervoer overlappende of afwijkende resultaten opleveren. Met betrekking tot investeringssteun voor terminals moet er een gemeenschappelijke doelstelling inzake dekking worden vastgesteld om te voorkomen dat overcapaciteit ontstaat.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde maatregelen dragen bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de oorspronkelijke richtlijn.

De uitbreiding van de werkingssfeer tot binnenlands vervoer is nodig om de impact van de richtlijn te versterken. De definitie van gecombineerd vervoer en de subsidiabiliteitsvoorwaarden moeten worden verduidelijkt om ervoor te zorgen dat de richtlijn beter wordt toegepast, met name wat de baten van de wettelijke en economische steunmaatregelen betreft.

De steunmaatregelen voorzien niet in een verplicht niveau van economische steun en de draagwijdte en steunmethode blijven een nationale bevoegdheid. De kosten voor de lidstaten, bedrijven en burgers zijn bescheiden in verhouding tot de potentiële baten. Met name de investeringssteun voor terminals zal naar verwachting ook na de evaluatieperiode baten blijven genereren.

- **Keuze van instrumenten**

Aangezien de handeling die wordt gewijzigd een richtlijn is, moet de wijzigingshandeling dezelfde vorm aannemen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De Commissie heeft in 2016¹² haar evaluatie van Richtlijn 92/106/EG gepubliceerd, in januari 2015¹³ gevolgd door een externe studie „Analysis of the EU Combined Transport”.

De conclusie van de evaluatie luidde dat de richtlijn nog steeds relevant was als instrument om het gecombineerd vervoer te ondersteunen. Uit de evaluatie bleek ook dat grensoverschrijdend gecombineerd vervoer zonder EU-maatregelen op een aantal belemmeringen zou botsen vanwege de verschillende rechtsstelsels, waardoor dergelijk vervoer minder aantrekkelijk en mogelijk onhaalbaar zou zijn. In de evaluatie werd onderstreept dat gecombineerd vervoer dankzij de modal shift bijdraagt tot een vermindering van de schadelijke externe effecten van vervoer. De evaluatie heeft echter ook aangetoond dat er nog een aanzienlijke marge is om de doelmatigheid van de richtlijn te verbeteren. Een aantal bepalingen zijn achterhaald of archaisch en dubbelzinnig en de werkingssfeer is beperkt. De tekortkomingen hebben met name betrekking op de definitie van gecombineerd vervoer, de beperkingen van fiscale prikkels en de achterhaalde bepalingen inzake vervoersdocumenten.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De belanghebbenden zijn geraadpleegd overeenkomstig de minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen als uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 definitief).

De raadplegingen hadden tot doel feedback te verzamelen over de voorgestelde beleidsmaatregelen en de te verwachten gevolgen daarvan. De raadpleging van de belanghebbenden had betrekking op onderwerpen die niet in voorgaande openbare raadplegingen (REFIT) aan bod waren gekomen. De raadpleging heeft inzicht verschaft in het standpunt van de verschillende groepen belanghebbenden over de voorgestelde beleidsmaatregelen en -opties, in de impact die zij naar verwachting op hen zullen hebben en de manier waarop de voorkeuroptie van de belanghebbenden moet worden bepaald.

De raadpleging omvatte de volgende activiteiten:

- (1) Gedurende twaalf weken, van 23 januari 2017 tot en met 23 april 2017, kon online worden geantwoord op een open openbare raadpleging. Voor de raadpleging werd gebruik gemaakt van EU-Survey en de raadplegingspagina van DG MOVE. De Commissie ontving 79 volledig ingevulde vragenlijsten en zes standpuntnota's van 17 lidstaten en van Zwitserland, voornamelijk uit de vervoers- en logistieke sector: 43 % van brancheverenigingen (waaronder 13 Europese of internationale organisaties), 36 % van particuliere ondernemingen, 11 % van overheden, 8 % van ngo's en 2 % uit de academische wereld.

¹² REFIT ex-postevaluatie van de richtlijn gecombineerd vervoer (Richtlijn 92/106/EEG) Eindverslag (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>

- (2) Met ondersteuning door een externe consultant werd van 10 tot 31 maart 2017 een gerichte raadpleging van de belanghebbenden georganiseerd. Daarbij werd voornamelijk gefocust op de definitie en de economische prikkels. De raadpleging was gericht tot de verschillende groepen belanghebbenden (het bedrijfsleven, de lidstaten, de sociale partners en andere belangengroepen). De Commissie ontving 122 volledige ingevulde vragenlijsten van 12 lidstaten en Zwitserland: 44 % van vervoersondernemingen of brancheorganisaties, 17 % van gebruikers van vervoersdiensten of organisaties van vervoergebruikers, 25 % van nationale instanties en 14 % van andere vervoersverenigingen.
- (3) Tijdens een vergadering met de belanghebbenden op 30 maart 2017 konden de deelnemers aan de gerichte raadpleging van gedachten wisselen. De 35 deelnemende belanghebbenden vertegenwoordigden alle vervoerswijzen, alsook de zee- en binnenhavens, terminals, eigenaars van wagons en de sector van het gecombineerd vervoer.
- (4) Op 10 april vond een extra vergadering met de lidstaten plaats. 14 lidstaten waren vertegenwoordigd.

Samenvatting van de ontvangen reacties en de manier waarop die zijn meegenomen

Zowel de vervoers- als de logistieke sector (vertegenwoordigd door gebruikers, vervoerders en hun verenigingen) als de autoriteiten hebben erop gewezen dat de richtlijn gecombineerd vervoer dringend moet worden gewijzigd. De bestaande wetgeving wordt als achterhaald beschouwd, de wettelijke en economische steun voor gecombineerd vervoer wordt ontoereikend geacht en de voorwaarden voor subsidiabel vervoer zijn niet verzoenbaar met een moderne toeleveringsketen en de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer.

Met betrekking tot de definitie van gecombineerd vervoer waren de meeste belanghebbenden voorstander van een uitbreiding van de werkingssfeer van de richtlijn tot binnenlands vervoer en vervoer van en naar derde landen, uitgaande van een sterk positief effect op het volume gecombineerd vervoer en op het milieu. De mogelijke wijziging van de maximale afstand van het wegtraject in het kader van gecombineerd vervoer leverde de meeste opmerkingen op, met vaak tegengestelde standpunten: veel belanghebbenden en de nationale autoriteiten houden vast aan de huidige beperkingen, eventueel met een zekere flexibiliteit, terwijl de particuliere sector de maximumlengte van het wegtraject wil geschrapt zien.

Ondanks deze verschillen, zou een mogelijk compromis erin kunnen bestaan de huidige definitie en afstand van 150 km te behouden, gekoppeld aan een zekere flexibiliteit door het behoud van het begrip „dichtstbij gelegen geschikte station” mits dat begrip beter wordt gedefinieerd. Voor het gedeelte dat niet over de weg verloopt waren er geen uitgesproken standpunten over een wijziging van de minimumafstand van 100 km. Die drempel wordt voor rail/wegvervoer niet significant geacht, maar is wel contraproductief voor gecombineerd vervoer met de binnenvaart.

De belanghebbenden waren van mening dat de in het kader van de huidige richtlijn verleende steun doorgaans ontoereikend is om het gecombineerd vervoer in de Unie te promoten. Echter, twee van de regelgevende steunmaatregelen worden als bijzonder doeltreffend beschouwd:

- de vrijstelling van „cabotagebeperkingen” voor het wegtraject; en

- de afwijking van 44 ton ten opzichte van het maximum van 40 ton voor gecombineerd vervoer overeenkomstig de richtlijn inzake afmetingen en gewichten.

Wat de economische steunmaatregelen betreft, geniet de uitbreiding van de economische steun tot alle vervoer en vormen van gecombineerd vervoer algemene bijval. De maatregelen waarvan men vindt dat ze het grootste positieve effect op het gecombineerd vervoer hebben, zijn: i) steun voor directe investeringen in terminals voor gecombineerd vervoer, eventueel in combinatie met subsidies per overgeladen laadeenheid; ii) prikkels voor IT-investeringen in verband met gecombineerd vervoer of voor innovatieve oplossingen, zoals schonere vrachtwagens; en iii) een verlaging van de toegangskosten voor spoorgebonden gecombineerd vervoer. De lidstaten maakten voorbehoud bij verplichte steunmaatregelen.

De meeste belanghebbenden waren voorstander van duidelijkere voorwaarden om de subsidiabiliteit van gecombineerd vervoer te bewijzen. Zij waren ook voorstander van een nieuw systeem op basis van elektronische documenten ter vervanging van het verouderde systeem met papieren documenten en stempels. Ook de lidstaten zijn hier voorstander van.

De belanghebbenden hadden in het algemeen grote belangstelling voor regelmatige informatie over de toestand van het gecombineerd vervoer. Zij pleitten voor de regelmatige verzameling en publicatie van gegevens over gecombineerd vervoer. Zij waren tevens voorstander van de opstelling en publicatie van meer gedetailleerde verslagen. Voorts hebben zij voorgesteld de gewijzigde richtlijn binnen een bepaalde termijn, bijv. om de vijf jaar, te herzien om ervoor te zorgen dat ze actueel blijft.

- **Verzamelen van gegevens en benutten van deskundigheid**

De probleemstelling is hoofdzakelijk gebaseerd op de REFIT¹⁴-evaluatie en de externe studie¹⁵.

Voor de onderbouwing van de effectbeoordeling werd een beroep gedaan op externe contractanten:

- een studie over de verzameling van kostengegevens¹⁶ is in maart 2017 afgerond;
- een actualisering van het marktoverzicht¹⁷ voor het gecombineerd vervoer is in maart 2017 afgerond; en
- een studierapport met een samenvatting van de raadplegingen ter ondersteuning van de effectbeoordeling¹⁸ is in juli 2017 afgewerkt.

- **Effectbeoordeling**

Dit initiatief is onderbouwd met een effectbeoordeling, waarover de **Raad voor regelgevingstoetsing** een positief advies met voorbehoud heeft uitgebracht. De Raad heeft aanbevelingen gedaan en gevraagd de volgende punten te verduidelijken of aan te passen:

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).

- de beschrijving van de context waarin dit initiatief past en hoe het spoort met de andere elementen van het EU-acquis en andere inspanningen om een modal shift te bewerkstelligen;
- het selecteren en bepalen van infrastructurele bottlenecks (met name overslagterminals) voor de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer;
- de motivering, vanuit subsidiariteitsoogpunt, van de toepassing van de richtlijn op binnenlands vervoer; en
- de verwachte gevolgen en met name de onderliggende aannames.

De opmerkingen zijn meegenomen in de herziene effectbeoordeling, zoals opgenomen in bijlage I bij de effectbeoordeling. De volgende wijzigingen zijn aangebracht om tegemoet te komen aan de opmerkingen hierboven:

- Voornamelijk in het deel over de beleidscontext is extra toelichting verschaft over de complementariteit van de herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer met andere bestaande initiatieven (om multimodaal vervoer te promoten en een modal shift te ondersteunen).
- Er wordt nadere uitleg verschaft over de infrastructurele bottlenecks en de impact daarvan op de algemene problemen die met dit initiatief worden aangepakt. Om die bottlenecks en de verwachte investeringsbehoeften te kwantificeren, zijn specifieke referentiewaarden, met name inzake de bestaande beperkingen en behoeften op het gebied van spoorwegterminals, toegevoegd.
- Er wordt dieper ingegaan op het subsidiariteitsvraagstuk, met name het opnemen van binnenlands gecombineerd vervoer in de definitie, maar ook op de vaststelling van maatregelen voor investeringen in infrastructuur.
- De beschrijving van de onderliggende aannames in verband met de impact en het interne model waarmee die impact is bepaald, is beter uitgewerkt in de desbetreffende hoofdstukken en met name de bijlage over analytische modellen.

De beoordeelde **beleidsopties** bestaan uit pakketten van beleidsmaatregelen die op de specifieke doelstellingen zijn afgestemd en met name op de belangrijkste oorzaken van problemen die werden geconstateerd:

- definitie van „gecombineerd vervoer”, d.w.z. geografische afbakening, wegtraject, gedeelte dat niet over de weg verloopt, laadeenheid;
- controle van de subsidiabiliteit, dat wil zeggen de vereiste gegevens (voor controle), gegevenspresentatie, plaats van controle;
- financiële steunmaatregelen, d.w.z. investeringssteun en operationele steun (bv. vrijstelling van de voertuigenbelasting); en
- administratieve maatregelen, d.w.z. herziening van steunmaatregelen, de verzameling van gegevens, samenwerking tussen de lidstaten en transparantie.

De beleidsopties waren gebaseerd op de verdere verduidelijking, het hogere ambitieniveau en de verwachte „cumulatieve” impact.

De eerste beleidsoptie behelst een beperkte wijziging van de richtlijn met de nadruk op vereenvoudiging: de definitie van gecombineerd vervoer wordt vereenvoudigd door één afstand in te voeren voor het wegtraject, ongeacht de vervoerswijze. Eenvoudige elektronische documenten (bv. pdf's) worden aanvaard als bewijs van de subsidiabiliteit en de

fiscale prikkels die voor het wegtraject aan wegvervoerders worden toegekend, worden uitgebreid tot alle vormen van gecombineerd vervoer (niet alleen rail/weg).

Beleids optie 2 is gericht op vereenvoudiging van de subsidiabiliteitscriteria (definitie), een betere omschrijving van de handhavingsvoorwaarden en de verbreding van de financiële steunmaatregelen. Deze optie is onderverdeeld in twee subopties, afhankelijk van het ambitieniveau:

- In suboptie 2A wordt het toepassingsgebied uitgebreid tot binnenlands gecombineerd vervoer. Er komt een gemeenschappelijke definitie van het wegtraject, ongeacht de andere vervoerswijze waarmee wordt gecombineerd (150 km of, indien dat meer is, 20 %). Alleen intermodale laadeenheden met een ISO/ILU-aanduiding worden aanvaard. Er zijn nieuwe gegevensvereisten gespecificeerd om de naleving van de subsidiabiliteitsvoorwaarden te bewijzen, gekoppeld aan het aanvaarden van elektronische gegevens, waarvan het formaat kan worden herzien. Er worden ook een reeks verschillende economische steunopties aangeboden.
- Suboptie 2B bevat, bovenop de in suboptie 2A beschreven maatregelen, een definitie van gecombineerd vervoer. Voor het wegtraject geldt een zekere flexibiliteit, zodat lidstaten het „dichtstbij gelegen geschikte station” als grens mogen hanteren. Alle formaten van laadeenheden worden aanvaard. Van alle economische steunmaatregelen, wordt die inzake investeringen in terminals verplicht.

Tot slot voorziet optie 3 in de uitbreiding van de maatregelen van de richtlijn naar alle intermodaal vervoer, ongeacht de afstand, aard van het vervoer of de gebruikte laadeenheden. Deze optie vergt geen gegevens om de subsidiabiliteit te bewijzen. In deze optie is bepaald dat alle mogelijke steunmaatregelen verplicht zijn.

Optie 2B is uit de effectbeoordeling als voorkeuroptie naar voren gekomen.

Optie 3 zou in absolute termen de grootste economische baten opleveren, maar door de kosten voor de lidstaten en het lagere totale rendement is deze optie minder aantrekkelijk dan de andere, die een hoger rendement op het geïnvesteerde vermogen opleveren. Optie 3 is vanuit ecologisch oogpunt ook minder efficiënt dan de opties 2A en 2B. Optie 1 en 2A beantwoorden niet aan de modal-shiftdoelstelling voor 2030 van het Witboek van 2011. Aangezien optie 2B waarborgt dat de modal-shiftdoelstelling voor 2030 zal worden bereikt en inzake het rendement op investeringen en milieuefficiëntie beter scoort dan optie 3, geniet optie 2B de voorkeur.

Het mkb — met name kleine binnenschippers en bedrijven die het wegtraject in het kader van gecombineerd vervoer verrichten — profiteren van de steun in het kader van de richtlijn gecombineerd vervoer, die hen in staat stelt te concurreren met goedkoper langeafstandsvervoer over de weg. Bovendien hebben zij er baat bij dat optie 2B hun vervoersvolumes zal doen stijgen. Voor de invoering van elektronisch gestructureerde gegevens voor controledoeleinden kunnen aanvankelijk investeringen nodig zijn, die weliswaar gecompenseerd worden door het gebruik van elektronische gegevens in de volledige toeleveringsketen.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De REFIT dimensie van dit voorstel schuilt in de vereenvoudiging en actualisering van de definitie van gecombineerd vervoer, alsmede in de verduidelijking van de

handhavingsvoorwaarden en -middelen (bewijs dat vervoer subsidiabel is als gecombineerd vervoer).

De definitie van gecombineerd vervoer bestaat uit:

- de verduidelijking en vereenvoudiging van de definitie van het wegtraject, waarbij gekozen is voor een nauwkeurige definitie (150 km of 20 % van de totale afstand) die geldt voor combinaties met om het even welke vervoerswijze;
- het schrappen van de afstandsbeperking voor het deel dat niet over de weg verloopt;
- de verdere specificatie dat alleen gestandaardiseerde laadeenheden in aanmerking komen. Hierdoor kunnen de laadeenheden gemakkelijker worden getraceerd en geteld bij de berekening van de volumes gecombineerd vervoer waarvoor steunmaatregelen worden gevraagd.

Door te verduidelijken welk bewijs moet worden verstrekt en het gebruik van elektronische documenten toe te staan zullen zowel de autoriteiten die wegcontroles uitvoeren als de autoriteiten die steun verlenen voor gecombineerd vervoer gemakkelijker kunnen controleren of vervoer daadwerkelijk in aanmerking komt voor steun als „gecombineerd vervoer”.

Ten slotte hebben de vereenvoudigingen ook betrekking op een aantal achterhaalde verwijzingen zoals de specifieke liberale regeling voor „vervoer voor eigen rekening”. Zoals uitgelegd in het REFIT-verslag, is dit niet langer relevant en doeltreffend in het licht van de algemene afname van het wegvervoer voor eigen rekening.

• **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het effectbeoordelingsverslag bevat een lijst van acht indicatoren die moeten worden gebruikt om te monitoren of de uitgevoerde maatregelen effectief en efficiënt zijn om de belangrijkste beleidsdoelstellingen te verwezenlijken:

- het aandeel van intermodaal en gecombineerd vervoer;
- de modal shift van wegvervoer naar andere vervoerswijzen
- de daaruit voortvloeiende vermindering van de externe kosten;
- de verhoging van het volume intermodaal vervoer per 1 EUR verstrekte steun;
- de verhoging van het laadvermogen van intermodale laadeenheden;
- de vermindering van de gemiddelde afstand tussen intermodale terminals (per vervoerswijze);

- het rendement op de investeringen (ROI) van economische steun voor intermodaal vervoer; en
- de vergelijking van de kosten en de ontwikkeling van zuiver wegvervoer ten opzichte van intermodaal vervoer over dezelfde afstand

Om de impact van de wetgeving te beoordelen, zou een grondige evaluatie moeten worden gemaakt zodra alle wijzigingen zijn doorgevoerd. 27 maanden na de omzettingstermijn van de richtlijn zou de Commissie een eerste evaluatie verrichten. Daarna zou dat om de twee jaar gebeuren. Het voorstel bevat specifieke rapportageverplichtingen voor de lidstaten in verband met het gebruik van gecombineerd vervoer en de ontwikkeling van de infrastructuur en de ingevoerde steunmaatregelen.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Gezien het toepassingsgebied van het voorstel en het feit dat het slechts om een wijziging gaat van Richtlijn 92/106/EG, die reeds volledig door de lidstaten is omgezet, is een verplichting om aanvullende stukken in te dienen niet gerechtvaardigd of evenredig.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De titel van de richtlijn heeft betrekking op „...gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten.” De titel wordt aangepast aan de uitbreiding van het toepassingsgebied door de woorden “tussen lidstaten” te schrappen en in overeenstemming te brengen met de uitbreiding van de definitie van gecombineerd vervoer in het gewijzigde artikel 1 tot nationaal vervoer (binnen lidstaten).

Artikel 1

In artikel 1 is het toepassingsgebied van de richtlijn bepaald en is het begrip „gecombineerd vervoer” gedefinieerd. Vanwege de ambiguïteit, het gebrek aan duidelijkheid van die definitie en het beperkte toepassingsgebied, wordt dit artikel in de richtlijn vervangen door een aangepaste en duidelijkere definitie van „gecombineerd vervoer”. De nieuwe definitie in artikel 1 omvat het volgende:

- lid 4 breidt het toepassingsgebied van „gecombineerd vervoer” uit tot alle vervoer in de Unie, met inbegrip van binnenlands gecombineerd vervoer;
- lid 3 specificeert en verduidelijkt de maximale afstand die over de weg mag worden afgelegd, namelijk 150 km of 20 % van het totale traject; ongeacht de andere vervoerswijze (spoor, binnen- of zeevaart), terwijl flexibiliteit wordt toegestaan om rekening te houden met geografische of operationele beperkingen in de lidstaten;
- in lid 2 wordt de beperking op het traject dat niet via de weg gebeurt opgeheven om ervoor te zorgen dat grote volumes gecombineerd vervoer via de binnenvaart ook onder de richtlijn vallen;
- in lid 2 wordt gespecificeerd welke laadeenheden (ISO/CEN-normen) in het gecombineerd vervoer zijn toegestaan.

Artikel 3

In artikel 3 werd verwezen naar een document dat kan worden gebruikt om te bewijzen dat vervoer subsidiabel is (verwijzing naar artikel 6 van verordening nr. 11 van de Raad van 27 juni 1960), en werd nader gespecificeerd welke informatie moet worden toegevoegd, met name het gebruik van stempels om delen van het vervoer te bevestigen of te controleren.

Aangezien die voorwaarden onduidelijk werden geacht en veel faciliteiten geen stempels meer gebruiken, wordt dit artikel vervangen door een nauwkeuriger omschrijving van de voorwaarden en van de bewijsstukken die moeten worden gebruikt om bij een wegcontrole in een lidstaat aan te tonen dat het wegtraject in het kader van gecombineerd vervoer wordt afgelegd:

- In lid 1 wordt gedefinieerd onder welke voorwaarde wegvervoer als een onderdeel van gecombineerd vervoer moet worden beschouwd;
- Lid 2 bevat een opsomming en nauwkeurige omschrijving van de gegevens die als bewijs moeten worden verstrekt;
- In lid 3 is bepaald dat geen aanvullende documenten worden verlangd om te bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer;
- Lid 4 bevat de voorwaarden inzake de bewijslast, onder meer voor wegcontroles;
- Lid 5 beschrijft de aanvaardbare vorm van de te verstrekken gegevens, met name het mogelijke gebruik van bestaande documenten, maar ook de mogelijkheid om gebruik te maken van elektronische middelen met een wijzigbaar gestructureerd formaat;
- Lid 6 betreft een waarborg voor de vervoerder indien er een verschil bestaat tussen het werkelijke vervoer en de informatie in de bewijsstukken en dat verschil te wijten is aan uitzonderlijke omstandigheden.

Artikel 5

Artikel 5 bevatte reeds verslagleggingsverplichtingen voor de Commissie (met ondersteuning door de lidstaten), maar bevatte nog geen verplichting om voor de naleving van die verplichting de nodige gegevens te verzamelen. Er wordt nu voorgesteld om de verslagleggingsvoorwaarden en -verplichtingen te wijzigen zodat de correcte toepassing van de richtlijn wordt gewaarborgd:

- Op grond van lid 1 worden de lidstaten verplicht, 18 maanden na de omzettingstermijn van de richtlijn, aan de Commissie gegevens te verstrekken over de situatie van de markt voor gecombineerd vervoer op hun grondgebied, met inbegrip van informatie over de relevante infrastructuur en de nationale steunmaatregelen. Dit lid biedt de Commissie ook de mogelijkheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen waarin de inhoud van de mee te delen informatie nader wordt omschrijven om de lidstaten te helpen hun verplichtingen na te komen;
- In lid 2 is bepaald dat de Commissie op basis van de verslagen van de lidstaten de tenuitvoerlegging van de richtlijn beoordeelt, onder meer wat de efficiëntie en doeltreffendheid daarvan betreft, en dat zij desgevallend aanvullende maatregelen kan nemen;
- In lid 3 is bepaald dat de informatieverstrekking en verslaglegging door de lidstaten periodiek moet gebeuren, namelijk om de twee jaar.

Artikel 6

Artikel 6 bevatte de voorwaarden voor het verlenen van economische steun voor gecombineerd vervoer. Er worden vijf nieuwe leden toegevoegd om de werkingssfeer van die steunmaatregelen uit te breiden:

- Lid 4 voorziet in verplichte steunmaatregelen ter bevordering van nieuwe investeringen van de lidstaten in infrastructuur en faciliteiten voor gecombineerd vervoer en focust op de onderliggende prioriteiten, met name de spreiding van overslagterminals. Het regelt ook de coördinatie tussen lidstaten en de Commissie om te voorkomen dat investeringen in overslaginfrastructuur elkaar overlappen, waardoor in de terminals overcapaciteit dreigt te ontstaan, met name op de TEN-T-corridors;
- Lid 5 voorziet in aanvullende steunmaatregelen die de lidstaten kunnen invoeren in aanvulling op de bestaande om de kosten van gecombineerd vervoer te drukken en de concurrentiepositie van gecombineerd vervoer te versterken ten opzichte van vergelijkbaar vervoer over de weg. Die facultatieve maatregelen kunnen betrekking hebben op elk deel van het gecombineerd vervoer (elk traject, het gebruikte voertuig, de laadeenheid of de overslagverrichting);
- Op grond van lid 6 dienen de lidstaten de Commissie in kennis te stellen van de steunmaatregelen die zij hebben ingevoerd;
- Lid 7 voorziet in een periodieke evaluatie van die maatregelen om de doeltreffendheid ervan te waarborgen;
- Lid 8 betreft de algemene doelstelling waarop de steunmaatregelen moeten gericht zijn

Artikel 7 en artikel 9

De artikelen 7 en 9 bevatten specifieke bepalingen over vervoer voor eigen rekening en waren bedoeld om dergelijk vervoer te faciliteren. De artikelen 7 en 9 worden geschrapt. Volgens de REFIT-evaluatie is het belang van vervoer voor eigen rekening sterk teruggelopen, van 30 % in 1986 tot 15 % in 2012 en was de meerwaarde van het artikel inzake vervoer voor eigen rekening voor de belanghebbenden beperkt.

Gezien de vereenvoudiging in de voorgestelde nieuwe definitie van gecombineerd vervoer en de verduidelijking over het bewijsmateriaal inzake gecombineerd vervoer, is het niet langer redelijk om in deze richtlijn een onderscheid te maken tussen gecombineerd vervoer voor rekening van derden en gecombineerd vervoer voor eigen rekening. Tenzij anders is bepaald, gelden de rechten en plichten van de richtlijn voor beide types vervoer.

Artikel 9 bis

Dit artikel is toegevoegd om ten aanzien van alle belanghebbenden in het gecombineerd vervoer transparantie te waarborgen in verband met de tenuitvoerlegging van de richtlijn, en met name de beschikbare steunmaatregelen en de toepassingsvoorwaarden daarvan.

Daartoe wordt een netwerk van bevoegde autoriteiten opgericht om de samenwerking tussen de lidstaten te bevorderen door de uitwisseling van relevante informatie en beste praktijken, in het bijzonder over steunmaatregelen, en door de opstelling van een lijst van de belangrijkste contactpunten voor de belanghebbenden. Voorts bepaalt lid 4 dat de Commissie een lijst beschikbaar stelt van de bevoegde autoriteiten en van de door de lidstaten ingevoerde relevante maatregelen.

Artikel 10 bis

Dit artikel is toegevoegd en regelt de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden door de Commissie.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁰,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- 1) De negatieve impact van vervoer op de luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen, geluidshinder en congestie blijft een probleem voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Europese burgers. Ondanks het feit dat het wegvervoer de belangrijkste oorzaak is van die negatieve effecten verwacht men dat het vrachtvervoer over de weg in de Unie tegen 2050 nog met 60 % zal groeien.
- 2) Het terugdringen van de negatieve effecten van vervoer blijft een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie. Richtlijn 92/106/EEG²¹ van de Raad, die in maatregelen voorziet om het gecombineerd aan te moedigen, is het enige rechtsinstrument van de Unie dat de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, de zeevaart en het spoor, direct stimuleert.
- 3) Het bereiken van de doelstelling om tegen 2030 30 %, en tegen 2050 zelfs meer dan 50 %, van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km te verschuiven naar andere energie-efficiëntere vervoerswijzen, zoals het spoor of de

¹⁹ PB C , blz. .

²⁰ PB C , blz. .

²¹ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

scheepvaart, om de prestaties van onze multimodale logistieke ketens te optimaliseren, verloopt trager dan verwacht en zal volgens de huidige prognoses niet lukken.

- 4) Richtlijn 92/106/EEG heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het EU-beleid inzake gecombineerd vervoer en tot een aanzienlijke modal shift van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen. Door tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met name dubbelzinnige bewoordingen en achterhaalde bepalingen, samen met het beperkte toepassingsgebied van de steunmaatregelen, is de impact van de richtlijn sterk afgenomen.
- 5) Richtlijn 92/106/EEG moet worden vereenvoudigd en de tenuitvoerlegging ervan moet worden verbeterd middels een herziening van de economische stimulansen voor gecombineerd vervoer, ter bevordering van een verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen die milieuvriendelijker, veiliger en energie-efficiënter zijn en minder congestie veroorzaken.
- 6) Het volume binnenlands intermodaal vervoer vertegenwoordigt 19,3 % van het totale intermodaal vervoer in de Unie. Vanwege het beperkte toepassingsgebied van de definitie van gecombineerd vervoer komt binnenlands vervoer momenteel niet in aanmerking voor steun op grond van Richtlijn 92/106/EEG. De schadelijke effecten van binnenlands vervoer, en met name de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen, overstijgen echter de nationale grenzen. Daarom moet gecombineerd vervoer binnen eenzelfde lidstaat in de werkingssfeer van Richtlijn 92/106/EEG worden opgenomen om de verdere ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in de Unie te ondersteunen en dus bij te dragen tot een grotere verschuiving van het wegvervoer naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart.
- 7) Gecombineerd vervoer moet worden beschouwd als één enkele vervoersverrichting die rechtstreeks concurreert met unimodaal vervoer van de plaats van vertrek tot de eindbestemming. De regelgeving moet de gelijkwaardigheid waarborgen tussen internationaal gecombineerd vervoer en internationaal unimodaal vervoer enerzijds en tussen binnenlands gecombineerd vervoer en binnenlands unimodaal vervoer anderzijds.
- 8) In de huidige definitie van gecombineerd vervoer zijn verschillende maximumafstanden voor het wegtraject vastgesteld, afhankelijk van de andere vervoerswijze waarmee wordt gecombineerd, en voor het spoor is er geen vaste maximumafstand bepaald maar wordt met het begrip „dichtstbij gelegen geschikte station” enige flexibiliteit geboden om rekening te houden met bijzondere situaties. In de praktijk heeft die definitie voor heel wat problemen gezorgd door uiteenlopende interpretaties en specifieke moeilijkheden om de uitvoeringsvoorwaarden te bepalen. Die onduidelijkheden moeten worden weggewerkt en tegelijk moet een zekere flexibiliteit worden gewaarborgd.
- 9) In de huidige definitie van gecombineerd vervoer waarborgt de verplichting om ten minste 100 km met ander vervoer dan wegvervoer af te leggen dat de definitie het merendeel van het gecombineerd vervoer bestrijkt. Om met het wegvervoer te kunnen concurreren, worden het spoorvervoer en de korte vaart voor grote afstanden gebruikt. De minimumafstand zorgt er ook voor dat specifiek vervoer dat hoe dan ook zou plaatsvinden, zoals korte overtochten per veerboot of zeevaart, wordt uitgesloten. Door die beperkingen worden een deel van de binnenvaartactiviteiten rond havens en in en rond steden, die een grote bijdrage leveren tot het terugdringen van de congestie op het wegennet in zeehavens en hun onmiddellijke hinterland en tot het beperken van de milieuhinder in steden, niet als gecombineerd vervoer beschouwd. Daarom zou het

nuttig zijn de minimumafstand te schrappen, maar moet de uitsluiting van bepaalde activiteiten, zoals diepzeevervoer of korte overtochten met een veerboot, wel worden gehandhaafd.

- 10) De minimumafmetingen van laadeenheden die op dit moment in de definitie van gecombineerd vervoer zijn opgenomen, kunnen een belemmering vormen voor de toekomstige ontwikkeling van innovatieve intermodale stedelijke vervoersoplossingen. De mogelijkheid om laadeenheden door middel van bestaande normen te identificeren, kan de afhandeling in terminals daarentegen versnellen en het gecombineerd vervoer faciliteren om een vlottere behandeling van specifieke laadeenheden te vergemakkelijken en te waarborgen dat zij toekomstbestendig zijn.
- 11) Het verouderde gebruik van stempels om te bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer, staat een effectieve handhaving of controle op de subsidiabiliteit in het kader van Richtlijn 92/106/EEG in de weg. Het bewijsmateriaal dat nodig is om te bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer moet worden verduidelijkt, net als de manier waarop dat bewijs moet worden geleverd. Het gebruik en de verzending van elektronische vervoersinformatie, die het verstrekken van relevante bewijsstukken moet vergemakkelijken, en de verwerking daarvan door de bevoegde autoriteiten, moeten worden aangemoedigd. Het gebruikte formaat moet betrouwbaar en authentiek zijn. Bij het regelgevingskader en de initiatieven voor de vereenvoudiging van de administratieve procedures en de digitalisering van de vervoersaspecten moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op EU-niveau.
- 12) De werkingssfeer van de huidige economische steunmaatregelen als gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG is strikt beperkt tot fiscale maatregelen (de terugbetaling of vermindering van belasting) die alleen gelden voor gecombineerd rail/wegvervoer. Die maatregelen moeten worden uitgebreid tot gecombineerd vervoer over de binnenwateren en over zee. Andere relevante soorten maatregelen, zoals investeringssteun voor infrastructuur of verschillende economische steunmaatregelen, moeten eveneens worden ondersteund.
- 13) De belangrijkste infrastructurele bottlenecks voor de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen hebben te maken met de overslagterminals. De huidige spreiding en dekking van overslagterminals in de Unie, ten minste op het bestaande TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, is ontoereikend en de bestaande overslagterminals naderen hun verzadigingspunt en moeten verder worden ontwikkeld om in te spelen op de algemene groei van het goederenvervoer. Investeren in overslagcapaciteit kan de algemene overslagkosten drukken en daardoor, zoals in sommige lidstaten is gebleken, tot een afgeleide modal shift leiden. De lidstaten moeten er bijgevolg, in coördinatie met naburige lidstaten en de Commissie, voor zorgen dat er meer overslagterminals voor gecombineerd vervoer worden gebouwd of ter beschikking van de vervoerders worden gesteld. Dit zou het gebruik van alternatieven voor het goederenvervoer over de weg stimuleren en de modal shift versterken, waardoor gecombineerd vervoer competitiever wordt dan zuiver wegvervoer. Minstens op het bestaande TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk moet een grotere dekking en capaciteit van overslagterminals worden gerealiseerd. Op elk verzendpunt in de EU moet gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar zijn binnen een afstand van 150 km.

- 14) De lidstaten moeten, bovenop de bestaande maatregelen, aanvullende economische steunmaatregelen invoeren die op de verschillende onderdelen van gecombineerd vervoer zijn gericht om het goederenvervoer over de weg terug te dringen en het gebruik van andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de zeevaart, aan te moedigen, waardoor de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen. Die maatregelen kunnen betrekking hebben op een vermindering van bepaalde belastingen of vervoerstarieven, subsidies voor intermodale laadeenheden die effectief via gecombineerd vervoer worden vervoerd of de gedeeltelijke terugbetaling van de overslagkosten.
- 15) Steunmaatregelen voor infrastructuur voor gecombineerd vervoer moeten ten uitvoer worden gelegd overeenkomstig de staatssteunregels in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- 16) Steunmaatregelen moeten desgevallend tussen de lidstaten en de Commissie worden gecoördineerd.
- 17) Steunmaatregelen moeten ook regelmatig door de lidstaten worden geëvalueerd om hun doeltreffendheid en efficiëntie te waarborgen.
- 18) Voor de toepassing van deze richtlijn mag geen onderscheid worden gemaakt tussen gecombineerd vervoer voor rekening van derden en gecombineerd vervoer voor eigen rekening.
- 19) Om in te spelen op de ontwikkeling van het vervoer in de Unie, en met name de markt voor gecombineerd vervoer, dienen de lidstaten op regelmatige basis relevante gegevens en informatie te verzamelen en aan de Commissie te rapporteren en moet de Commissie om de vier jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn indienen bij het Europees Parlement en de Raad.
- 20) Transparantie is belangrijk voor alle actoren in het gecombineerd vervoer en met name de actoren die de impact van deze richtlijn ondervinden. Om die transparantie te ondersteunen en verdere samenwerking te bevorderen, moeten in elke lidstaat bevoegde instanties worden aangewezen.
- 21) Teneinde rekening te houden met de marktontwikkelingen en de technische vooruitgang moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd met betrekking tot de aanvulling van deze richtlijn met nadere gegevens in verband met de door de lidstaten te rapporteren informatie over gecombineerd vervoer. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden geschikte raadplegingen houdt, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven²². Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen, dienen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip te ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en dienen hun deskundigen systematisch toegang te hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

²² PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- 22) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de verschuiving van wegvervoer naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen bevorderen en aldus de negatieve externe effecten van het vervoersysteem van de Unie beperken, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar, vanwege het overwegend grensoverschrijdend karakter van het gecombineerd goederenvervoer en de daaraan gekoppelde infrastructuur en van de problemen die met deze richtlijn worden aangepakt, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,
- 23) Richtlijn 92/106/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 92/106/EEG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) De titel wordt vervangen door:

“Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen”;

- (2) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op gecombineerd vervoer.
2. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder „gecombineerd vervoer”: vervoer van goederen bestaande uit een begin- en/of eindtraject over de weg, gecombineerd met een traject per spoor, over de binnenwateren of over zee:
 - a) in een aanhangwagen of oplegger, met of zonder trekker, wissellaadbak of container, geïdentificeerd overeenkomstig de identificatieregels die zijn vastgesteld op grond van de internationale normen ISO 6346 en EN 13044, wanneer de lading tussen verschillende vervoerswijzen wordt overgeladen; of
 - b) door een wegvoertuig dat per spoor, over de binnenwateren of over zee wordt vervoerd tijdens het traject dat niet over de weg wordt afgelegd.Binnenvaarttrajecten of trajecten over zee waarvoor geen gelijkwaardig alternatief over de weg bestaat of die onvermijdelijk zijn als onderdeel van economisch levensvatbaar vervoer, worden niet als gecombineerd vervoer in aanmerking genomen.
3. Elk wegtraject als bedoeld in lid 2 mag op het grondgebied van de Unie niet langer zijn dan de volgende afstanden:

- a) 150 km in vogelvlucht;
- b) 20 % van de afstand in vogelvlucht tussen de plaats waar de goederen voor het begintraject worden geladen en de plaats waar die voor het eindtraject worden uitgeladen, wanneer die afstand langer is dan de onder a) genoemde afstand.

De toegestane maximumafstand over de weg geldt voor de totale lengte van elk wegtraject, met inbegrip van alle tussenstops om te laden en te leveren. Deze afstand geldt niet voor het vervoer van lege laadeenheden, voor vervoer naar het punt waar de goederen worden geladen of vanaf het punt waar ze worden gelost.

Voor gecombineerd rail/wegvervoer mag de toegestane maximumafstand over de weg worden overschreden om het dichtstbij gelegen station te bereiken dat over de nodige operationele capaciteit beschikt voor het laden of lossen in termen van overslaguitrusting, terminalcapaciteit en passende goederenvervoersdiensten per spoor, mits de lidstaten waarvan het wegennet voor dit vervoer wordt gebruikt daarmee instemmen.

- 4. Gecombineerd vervoer wordt geacht in de Unie plaats te vinden als het vervoer of een deel daarvan dat in de Unie plaatsvindt aan de eisen van de leden 2 en 3 voldoet.”.

- (3) Artikel 3 wordt vervangen door:

“Artikel 3

- 1. De lidstaten zien erop toe dat vervoer over de weg alleen als een onderdeel van gecombineerd vervoer in het kader van deze richtlijn wordt beschouwd als de vervoerder duidelijke bewijzen kan overleggen dat dit wegtraject deel uitmaakt van gecombineerd vervoer, met inbegrip van het vervoer van lege laadeenheden vóór en na het vervoer van goederen.
- 2. Het in lid 1 bedoelde bewijs omvat de volgende gegevens voor elk gecombineerd vervoer:
 - a) naam, adres, contactgegevens en handtekening van de verzender;
 - b) plaats en datum van het begin van het gecombineerd vervoer in de Unie;
 - c) naam, adres en contactgegevens van de bestemming;
 - d) plaats van het einde van het gecombineerd vervoer in de Unie;
 - e) afstand in vogelvlucht tussen de plaats waar het gecombineerd vervoer begint en de plaats in de Unie waar het gecombineerd vervoer eindigt;
 - f) een door de verzender ondertekende beschrijving van de route van het gecombineerd vervoer met ten minste de volgende informatie voor elk deeltraject van het vervoer binnen de Unie, waaronder elke vervoerswijze die wordt gebruikt voor vervoer dat niet over de weg plaatsvindt:
 - i) volgorde van de trajecten (begintraject, traject met een andere vervoerswijze of eindtraject);

- ii) naam, adres en contactgegevens van de vervoerder;
 - iii) vervoerswijze en plaats daarvan in de vervoersketen;
- g) identificatie van de vervoerde intermodale laadeenheid;
- h) voor het begintraject over de weg:
- i) plaats van overslag van wegvervoer naar een andere vervoerswijze;
 - ii) afstand in vogelvlucht van het begintraject over de weg tussen de plaats van verzending en de eerste overslagterminal;
 - iii) na afloop van het begintraject over de weg, een handtekening van de vervoerder waarin wordt bevestigd dat het wegtraject heeft plaatsgevonden;
- i) voor het eindtraject over de weg:
- i) plaats waar de goederen na het traject met een andere vervoerswijze dan wegvervoer (spoor, binnenvaart, zeevaart) worden overgeladen;
 - ii) afstand in vogelvlucht van het eindtraject over de weg tussen de overslagplaats en de plaats waar het gecombineerd vervoer in de Unie eindigt;
- j) voor het traject dat niet over de weg plaatsvindt:
- i) indien het traject dat niet over de weg plaatsvindt, voltooid is, een handtekening van de vervoerder (of vervoerders indien meer dan één traject niet over de weg plaatsvindt), om te bevestigen dat het vervoer met een andere vervoerswijze dan wegvervoer heeft plaatsgevonden;
 - ii) indien beschikbaar, een handtekening of stempel van de spoorweg- of havenadministraties van de betrokken terminals (station of haven) langs het traject dat niet over de weg wordt afgelegd om te bevestigen dat het relevante deel dat niet over de weg plaatsvindt, voltooid is.
3. Er worden geen aanvullende documenten verlangd om te bewijzen dat de vervoerder gecombineerd vervoer verricht.
4. Het in lid 1 bedoelde bewijs wordt overgelegd of verzonden op verzoek van de gemachtigde inspecteur van de lidstaat waar de controle wordt verricht. In het geval van controles langs de weg worden de bewijsstukken tijdens de controle overgelegd. De bewijsstukken worden overgelegd in een officiële taal van de lidstaat of in het Engels. Tijdens de controle langs de weg mag de bestuurder contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of een andere persoon of entiteit die hem kan helpen om de in lid 2 bedoelde bewijsstukken te verstrekken.
5. Het bewijs kan worden geleverd middels een vervoersdocument dat voldoet aan de eisen van artikel 6 van verordening nr. 11 van de Raad, of middels andere bestaande vervoersdocumenten zoals de vervoersdocumenten in het kader van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) of de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM).
- Dit bewijs kan worden overgelegd of via elektronische weg worden verzonden in een wijzigbaar gestructureerd formaat dat rechtstreeks gebruikt kan worden voor opslag en

verwerking door computers, inclusief ter aanvulling van de elektronische vrachtbrief in het kader van het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (eCMR).

6. Bij controles langs de weg is een afwijking van het feitelijke vervoer ten opzichte van het overgelegde bewijsmateriaal, met name wat betreft de routeinformatie als bedoeld in lid 2, onder g), toegestaan, mits die afwijking naar behoren wordt gemotiveerd en er sprake is van buitengewone omstandigheden buiten de wil van de vervoerder waardoor het verloop van het gecombineerde vervoer moet worden gewijzigd. Daartoe moet de bestuurder toestemming krijgen contact op te nemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of elke andere persoon of entiteit die een aanvullende rechtvaardiging kan verstrekken voor het verschil tussen het overgelegde bewijsmateriaal en het feitelijke vervoer.

* Verordening nr. 11 ter uitvoering van artikel 79, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden (PB 52 van 16.8.1960, blz. 1121).

”;

- (4) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

1. De lidstaten dienen bij de Commissie uiterlijk [xx/xx/xxxx - 18 maanden na de omzetting van de richtlijn] en vervolgens om de twee jaar een verslag in met de volgende informatie over het onder de richtlijn vallende gecombineerd vervoer op hun grondgebied:
 - a) binnenlandse en grensoverschrijdende vervoersverbindingen die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt;
 - b) de hoeveelheid TEU (twenty-foot equivalent unit), het aantal tonkilometers gecombineerd vervoer per vervoerswijze (spoor, binnenvaart, enz....) en de geografische reikwijdte van dat vervoer (binnenlands, binnen de EU);
 - c) het aantal en de geografische dekking van terminals voor gecombineerd vervoer en het jaarlijks aantal overslagverrichtingen in die terminals;
 - d) een overzicht van alle bestaande en geplande nationale steunmaatregelen, met inbegrip van hun respectievelijke gebruik en de beoordeelde impact.
2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn aan te vullen met een beschrijving van de inhoud en de details van de informatie inzake gecombineerd vervoer als bedoeld in lid 1.
3. Op basis van een analyse van de nationale verslagen stelt de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [xx/xx/xxxx - 9 maanden na de indieningstermijn voor de verslagen van de lidstaten] en vervolgens om de twee jaar, een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de Raad over:
 - a) de economische ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, met name in het licht van de ontwikkeling van de milieuprestaties van de verschillende vervoerswijzen;

- b) de effecten van de tenuitvoerlegging van de richtlijn en de daarmee samenhangende wetgevingshandelingen van de Unie op dit gebied;
- c) de doelmatigheid en efficiency van de op grond van artikel 6 ingevoerde steunmaatregelen;
- d) mogelijke verdere maatregelen, met inbegrip van een herziening van de definitie van gecombineerd vervoer in artikel 1 en een aanpassing van de lijst van de in artikel 6 bedoelde maatregelen.”

(5) Aan artikel 6 worden de volgende leden 4, 5, 6, 7 en 8 toegevoegd:

"4. Indien zulks nodig is voor het bereiken van de in lid 9 bedoelde doelstelling nemen de lidstaten de nodige maatregelen om investeringen in overslagterminals te ondersteunen, voor wat betreft:

a) de bouw en, waar nodig, de uitbreiding van bestaande overslagterminals voor gecombineerd vervoer;

b) de verhoging van de operationele efficiëntie van bestaande terminals.

De lidstaten een en ander met de aangrenzende lidstaten en de Commissie en zien erop toe dat bij de uitvoering van dergelijke maatregelen voorrang wordt gegeven aan het garanderen van een evenwichtige en voldoende geografische spreiding van geschikte faciliteiten in de Unie, met name op het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk, zodat er binnen de Unie steeds een terminal beschikbaar is binnen een afstand van 150 km.

De lidstaten zien erop toe dat overslagfaciliteiten waarvoor steun wordt verleend zonder discriminatie voor alle marktdeelnemers toegankelijk zijn.

De lidstaten kunnen aan de verleende steun aanvullende voorwaarden koppelen.

5. De lidstaten kunnen aanvullende maatregelen nemen om de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer te versterken ten opzichte van gelijkwaardig vervoer over de weg.

Deze maatregelen kunnen betrekking hebben op het gecombineerd vervoer als geheel of op of een deel daarvan, zoals het traject over de weg of met een andere vervoerswijze, met inbegrip van het daarvoor gebruikte voertuig, de laadeenheden of overslagverrichtingen.

6. De lidstaten brengen aan de Commissie verslag uit over de krachtens dit artikel genomen maatregelen en de specificaties daarvan.

7. De lidstaten beoordelen het effect van die steunmaatregelen en evalueren de behoefte aan die maatregelen minstens om de vier jaar, waarna zij de maatregelen indien nodig aanpassen.

8. De lidstaten waarborgen dat steunmaatregelen voor gecombineerd vervoer tot doel hebben het goederenvervoer over de weg terug te dringen en het gebruik van andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de zeevaart, aan te moedigen, waardoor de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen.”;

(6) De artikelen 7 en 9 worden geschrapt.

(7) Het volgende artikel wordt toegevoegd:

“Artikel 9 bis

1. De lidstaten wijzen één of meer bevoegde instanties aan die met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn worden belast en die daarvoor als belangrijkste aanspreekpunt optreden.
De lidstaten stellen de andere lidstaten en de Commissie in kennis van de in de eerste alinea bedoelde bevoegde instanties.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat de nationale bevoegde instanties samenwerken met de bevoegde instanties van andere lidstaten. Daartoe zorgen de lidstaten ervoor dat de bevoegde instanties elkaar de informatie verstrekken die nodig is voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Ten aanzien van de uitgewisselde informatie is de ontvangende instantie gehouden hetzelfde niveau van vertrouwelijkheid in acht te nemen als de informatieverstrekkende instantie.
3. De lidstaten publiceren op gemakkelijk toegankelijke wijze en gratis relevante informatie over de maatregelen die zij overeenkomstig artikel 6 hebben genomen, alsmede andere informatie die relevant is voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.
4. De Commissie publiceert en actualiseert desgevallend de lijst van de in lid 1 bedoelde bevoegde instanties en de lijst van de in artikel 6 bedoelde maatregelen.”;

8) Het volgende artikel wordt toegevoegd:

“Artikel 10 bis

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De bevoegdheid om de in artikel 5, lid 2, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt de Commissie met ingang van [de datum van inwerkingtreding van deze (wijzigings)richtlijn] voor onbepaalde tijd verleend.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.*
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 5, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij

daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

* PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1. “

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op **XXXXXX** [één jaar na de vaststelling van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter