



2017/0290(COD)

21.3.2018

***I

ONTWERPVERSLAG

over het 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
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Daniela Aiuto

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerp tekst voorgestelde rechtsgrond.)


Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de kop tekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de kop tekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool  of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	37

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het 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 (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2017)0648),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0391/2017),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het gemotiveerde advies dat in het kader van Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is uitgebracht door de Zweedse Riksdag, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van ...¹,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A8-0000/2018),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Titel

¹ PB C .../Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

Door de Commissie voorgestelde tekst

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)

Amendement

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 **en**
tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van
de Raad van 25 juli 1996 houdende
vaststelling, voor bepaalde aan het
verkeer binnen de Gemeenschap
deelnemende wegvoertuigen, van de in het
ationale en het internationale verkeer
maximaal toegestane afmetingen en van
de in het internationale verkeer maximaal
toegestane gewichten

(Voor de EER relevante tekst)

Or. en

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

5) Richtlijn 92/106/EEG moet worden
vereenvoudigd en de tenuitvoerlegging
ervan moet worden verbeterd middels **de**
ontwikkeling 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.

Or. en

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis) Wegtrajecten dienen te worden gezien als een integrerend bestanddeel van een verrichting voor internationaal gecombineerd vervoer. Daarom dienen de regels van Verordening nr. 1071/2009^{1 bis} van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening nr. 1072/2009^{1 ter} van het Europees Parlement en de Raad alleen van toepassing te zijn op vervoerondernemers die begin- en/of eindtrajecten uitvoeren welke deel uitmaken van een verrichting voor binnenlands gecombineerd vervoer, en niet van een verrichting voor internationaal gecombineerd vervoer.

1 bis Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).

1 ter Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72).

Or. en

Motivering

Artikel 4 van de bestaande richtlijn voorziet in een vrijstelling van de cabotageregels voor wegtrajecten in het kader van internationaal gecombineerd vervoer. Met deze nieuwe

overweging maakt de rapporteur ook duidelijk dat de Verordeningen 1071/2009 en 1072/2009 alleen zouden moeten gelden voor vervoerders die begin- en/of eindtrajecten uitvoeren welke deel uitmaken van een binnenlandse verrichting.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 ter) Ook moet worden gezorgd voor de sociale bescherming van bestuurders die werkzaamheden in een andere lidstaat verrichten. De bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van bestuurders in Richtlijn 96/71/EG^{1 bis} en inzake de handhaving van deze bepalingen in Richtlijn 2014/67/EU^{1 ter} dienen van toepassing te zijn op vervoerondernemers die actief zijn op de wegtrajecten van gecombineerd vervoer. Met name dienen de bepalingen inzake internationale vervoersoperaties die in deze richtlijnen zijn neergelegd, van toepassing te zijn op de wegtrajecten die deel uitmaken van verrichtingen voor internationaal gecombineerd vervoer. Daarnaast dienen de bepalingen inzake cabotage die in deze richtlijnen zijn neergelegd, van toepassing te zijn op de wegtrajecten die deel uitmaken van verrichtingen voor binnenlands gecombineerd vervoer.

1 bis Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).

1 ter Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad van 15 mei 2014 inzake de handhaving van Richtlijn 96/71/EG betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten en tot wijziging van Verordening (EU)

*nr. 1024/2012 betreffende de
administratieve samenwerking via het
Informatiesysteem interne markt ('de
IMI-verordening') (PB L 159 van
28.5.2014, blz. 11).*

Or. en

Motivering

Er moet worden gezorgd voor de sociale bescherming van bestuurders die werkzaamheden in een andere lidstaat verrichten. Daarom dienen de bepalingen inzake internationale vervoersoperaties die in de richtlijn inzake de terbeschikkingstelling van bestuurders zijn neergelegd, van toepassing te zijn op de wegtrajecten die deel uitmaken van verrichtingen voor internationaal gecombineerd vervoer. Tevens dienen de bepalingen inzake cabotage die in deze richtlijn zijn neergelegd, van toepassing te zijn op de wegtrajecten die deel uitmaken van verrichtingen voor binnenlands gecombineerd vervoer. Zie ook het door de rapporteur voorgestelde nieuwe artikel 4 bis over de sociale bescherming van bestuurders.

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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 **met het oog op de geleidelijke afschaffing van het gebruik van papieren documenten**. Het gebruikte formaat moet betrouwbaar en authentiek zijn. Bij het regelgevingskader

digitalisering van de vervoersaspecten moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op EU-niveau.

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.

Or. en

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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 ***de bestaande overslagterminals waar nodig worden uitgebreid en dat er daar waar de behoefte aanwezig is***, 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

moet gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar zijn binnen een afstand van 150 km.

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 *in vogelvlucht*. *De inkomsten uit externekostenheffingen bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG^{1 bis} zouden gebruikt moeten worden voor gecombineerd vervoer.*

1 bis Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

Or. en

Motivering

De inkomsten uit externekostenheffingen waarin de richtlijn inzake het eurovignet voorziet zouden onder meer moeten worden gebruikt voor de ontwikkeling van gecombineerd vervoer door de lidstaten.

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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.

broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen, **en om de digitalisering van de sector te stimuleren**. 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.

Or. en

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

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).

Amendement

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). ***Staatssteun vergemakkelijkt de ontplooiing van economische activiteiten mits deze steun niet in die mate van invloed is op de handelsvoorwaarden dat de gemeenschappelijke belangen worden geschaad, zoals bedoeld in artikel 107, lid 3, letter c), VWEU, en staatssteun vormt een nuttig instrument om de tenuitvoerlegging van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen, zoals bedoeld in artikel 107, lid 3, letter b), VWEU. Daarom zou de Commissie in dergelijke gevallen moeten overwegen om de lidstaten te ontslaan van de in artikel 108, lid 3, VWEU genoemde verplichting om de Commissie op de hoogte te stellen.***

Or. en

Motivering

Staatsteun vergemakkelijkt de ontplooiing van economische activiteiten mits deze steun niet van invloed is op de handelsvoorwaarden, en bevordert de uitvoering van belangrijke projecten van gemeenschappelijk Europees belang. De rapporteur stelt voor dat het Parlement de Commissie verzoekt de staatssteunregels in die zin te herzien dat investeringen in gecombineerd vervoer in de groepsvrijstellingsverordening worden opgenomen.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 1 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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 **niet-begeleide intermodale** lading tussen verschillende vervoerswijzen (**verrichting voor niet-begeleid gecombineerd vervoer**) wordt overgeladen; of

Or. en

Motivering

Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen voertuigen/ladingen die al dan niet door hun bestuurders worden begeleid, zodat de definitie duidelijker wordt.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 1 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) door een wegvoertuig dat per spoor, over de binnenwateren of over zee wordt vervoerd tijdens het traject dat niet over de

Amendement

b) door een wegvoertuig dat **door zijn bestuurder wordt begeleid en** per spoor, over de binnenwateren of over zee wordt

weg wordt afgelegd.

vervoerd tijdens het traject dat niet over de weg wordt afgelegd (**begeleide vervoersverrichting**).

Or. en

Motivering

Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen voertuigen/ladingen die al dan niet door hun bestuurders worden begeleid, zodat de definitie duidelijker wordt.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 1 – lid 3 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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, **zodat de volledig verrichting voor gecombineerd vervoer binnen de Unie is gedekt**, wanneer die afstand langer is dan de onder a) genoemde afstand.

Or. en

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 1 – lid 3 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Overschrijding van de in dit lid genoemde toegestane maximumafstand over de weg voor gecombineerd rail/wegvervoer **wordt door de lidstaten waarvan het wegennet voor dit vervoer wordt gebruikt toegestaan** om **de geografisch** het dichtstbij gelegen

van overslaguitrusting, terminalcapaciteit en passende goederenvervoersdiensten per spoor, *mits de lidstaten waarvan het wegennet voor dit vervoer wordt gebruikt daarmee instemmen.*

overslagterminal te bereiken *die* over de nodige operationele capaciteit beschikt voor het laden of lossen in termen van overslaguitrusting, terminalcapaciteit en -*openingstijden alsmede* passende goederenvervoersdiensten per spoor, *indien er binnen de toegestane maximumafstand geen overslagterminal aanwezig is die aan al deze voorwaarden voldoet.*

Or. en

Motivering

Om discriminatie tussen vervoerders en concurrentieproblemen tussen lidstaten te voorkomen zouden alle lidstaten moeten worden verplicht als algemene regel toe te staan dat de maximumafstand over de weg wordt overschreden, zij het onder zeer duidelijke en voor de hele Unie geldende voorwaarden en criteria.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 1 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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. *Voor de toepassing van deze richtlijn worden het wegtraject en/of het traject dat niet over de weg wordt afgelegd dan wel het deel daarvan dat buiten het grondgebied van de Unie plaatsvindt, niet beschouwd als deel van de verrichting voor gecombineerd vervoer.*

Or. en

Motivering

Er is meer duidelijkheid nodig om verrichtingen voor gecombineerd vervoer met derde landen

te definiëren, in het bijzonder voor de berekening van de maximumafstand voor elk wegtraject. Trajecten buiten het grondgebied van de Unie dienen niet in aanmerking te worden genomen.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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 **informatie** kan overleggen **waaruit duidelijk blijkt** dat dit wegtraject deel uitmaakt van gecombineerd vervoer, met inbegrip van het vervoer van lege laadeenheden vóór en na het vervoer van goederen.

Or. en

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. **Het** in lid 1 bedoelde **bewijs omvat** de volgende gegevens voor elk gecombineerd vervoer:

Amendement

2. **Om als duidelijk bewijs te gelden dient de** in lid 1 bedoelde **informatie** de volgende gegevens voor elk gecombineerd vervoer **te bevatten**:

Or. en

Motivering

Ten behoeve van consistentie met het amendement van de rapporteur op artikel 3, lid 1, en voor meer duidelijkheid.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) indien anders dan de verzender, naam, adres, contactgegevens en handtekening van de persoon die verantwoordelijk is voor de beschrijving van de route van het gecombineerd vervoer;

Or. en

Motivering

De verzender en degene die verantwoordelijk is voor de volledige verrichting van het gecombineerd vervoer zijn niet altijd een en dezelfde persoon, en daarom moet dit onderscheid worden aangebracht.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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:

f) een door de ***voor de planning verantwoordelijke persoon*** 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:

Or. en

Motivering

Houdt verband met het amendement van de rapporteur op artikel 3, lid 2, letter a bis) (nieuw).

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter f – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

- ii) naam, adres en contactgegevens van de vervoerder;

Amendement

- ii) naam, adres en contactgegevens van de vervoerder(s);

Or. en

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter h – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

- iii) na afloop van het begintraject over de weg, een handtekening van de vervoerder waarin wordt bevestigd dat het wegtraject heeft plaatsgevonden;

Amendement

- iii) *Geldt niet voor de Nederlandse versie.*

Or. en

Motivering

In de Engelse versie dient "carrier" te worden vervangen door "haulier", voor meer duidelijkheid en consistentie met Verordening nr. 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 3 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

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 **wordt het bewijs** tijdens de controle overgelegd. **Indien de onder letter h) iii) en letter j) van lid 2 genoemde handtekeningen op het moment van de controle langs de weg niet beschikbaar zijn, dienen zij binnen 15 dagen na de controle aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat in kwestie te worden voorgelegd of toegezonden. Het bewijs wordt** 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 **informatie** te verstrekken.

Or. en

Motivering

Handtekeningen die staven dat de verrichting op een bepaald wegtraject is uitgevoerd kunnen niet worden verkregen voordat het traject in kwestie is afgelegd, en daarom is er een zekere soepelheid nodig wat deze handtekeningen betreft.

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 3
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 3 – lid 5 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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).

Amendement

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 **vrachtbrieven die genoemd worden in** het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) of **in** de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM).

Or. en

Motivering

Dit amendement is bedoeld om duidelijker te maken dat het bewijs dat voor verrichtingen voor gecombineerd vervoer wordt vereist, via de krachtens de internationale verdragen voor vervoer over de weg en per spoor reeds bestaande vrachtbrieven kan worden verstrekt.

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 5 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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).

Amendement

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) **voor het gedeelte over de weg, of de elektronische vrachtbrief in het kader van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF/CIM 1999) voor**

het gedeelte per spoor (E-CIM). De autoriteiten van de lidstaten zullen worden verzocht elektronische informatie met betrekking tot het bewijs te accepteren. Indien de uitwisseling van informatie tussen autoriteiten en vervoerders langs elektronische weg plaatsvindt, wordt voor deze uitwisseling en de opslag van de informatie gebruik gemaakt van elektronische techniek voor gegevensverwerking.

Or. en

Motivering

Digitalisering zal de efficiëntie en het concurrentievermogen van gecombineerd vervoer aanzienlijk vergroten. De rapporteur stelt voor lidstaten te verplichten elektronische informatie te accepteren, daar uit de effectbeoordeling bij het voorstel blijkt dat een dergelijke maatregel de kosten met minimaal 2,7 % zal verlagen. Ook stelt zij een reeks maatregelen voor om in artikel 6 bedoelde de overstap naar digitalisering aan te moedigen. Verder zou het gebruik van elektronische instrumenten technologisch neutraal moeten zijn, net als bij andere verordeningen.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

6. Bij controles langs de weg is een afwijking van het feitelijke vervoer ten opzichte van het overgelegde bewijsmateriaal, met name wat betreft de **route-informatie** als bedoeld in lid 2, **letters f), h) en i)**, 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

entiteit die een aanvullende rechtvaardiging kan verstrekken voor het verschil tussen het overgelegde bewijsmateriaal en het feitelijke vervoer.

of elke andere persoon of entiteit die een aanvullende rechtvaardiging kan verstrekken voor het verschil tussen het overgelegde bewijsmateriaal en het feitelijke vervoer.

Or. en

Motivering

De verwijzing naar letter g) is een fout in het Commissievoorstel.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 bis (nieuw)

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 4 bis

De lidstaten passen Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU op hun grondgebied toe voor de volledige periode van de terbeschikkingstelling van bestuurders die in dienst zijn van ondernemingen in de sector wegvervoer en die een begin- en/of eindtraject uitvoeren dat deel uitmaakt van een verrichting voor gecombineerd vervoer als bedoeld in artikel 1, lid 1, van deze richtlijn."

Or. en

Motivering

Om ervoor te zorgen dat er ook sociale bescherming geldt voor bestuurders die werkzaamheden uitvoeren in een andere lidstaat, dienen de bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van bestuurders in Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU ook van toepassing te zijn op wegtrajecten in zowel internationale als binnenlandse verrichtingen voor gecombineerd vervoer.

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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:

Amendement

1. De lidstaten dienen bij de Commissie uiterlijk [xx/xx/xxxx - **12** 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:

Or. en

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 5 – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) binnenlandse en grensoverschrijdende **vervoersverbindingen** die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt;

Amendement

a) binnenlandse en grensoverschrijdende **vervoerscorridors** die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt;

Or. en

Motivering

Redactionele verduidelijking.

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 5 – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

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);

Amendement

b) de **jaarlijkse** hoeveelheid TEU (twenty-foot equivalent unit), het aantal tonkilometers gecombineerd vervoer per vervoerswijze (**wegtraject/ander traject dan over de weg, namelijk per spoor, over binnenwateren of over zee**) en de geografische reikwijdte van dat vervoer (binnenlands, binnen de EU);

Or. en

Motivering

Een nauwkeurigere verzameling van gegevens draagt bij aan de beoordeling van de effecten van de tenuitvoerlegging van de richtlijn over de ontwikkeling van gecombineerd vervoer.

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 5 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) het aantal en de geografische dekking van terminals voor gecombineerd vervoer en het jaarlijks aantal overslagverrichtingen in die terminals;

Amendement

c) het aantal, **de locatie** en de geografische dekking van terminals voor gecombineerd vervoer **met een overzicht opgesplitst naar vervoerswijze per terminal (wegtraject/ander traject dan over de weg, namelijk per spoor, over binnenwateren of over zee)** en het jaarlijks aantal overslagverrichtingen **alsmede een beoordeling van de capaciteit die** in die terminals **wordt gebruikt**;

Or. en

Motivering

Een nauwkeurigere verzameling van gegevens draagt bij aan de beoordeling van de effecten van de tenuitvoerlegging van de richtlijn over de ontwikkeling van gecombineerd vervoer.

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 5 – lid 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) een overzicht van alle bestaande en geplande nationale steunmaatregelen, met inbegrip van hun respectievelijke gebruik en de beoordeelde impact.

Amendement

d) een overzicht van alle bestaande en geplande nationale steunmaatregelen, met inbegrip van hun respectievelijke gebruik en de beoordeelde impact ***op de ontwikkeling van gecombineerd vervoer, op de volksgezondheid en het milieu, op de verkeerscongestie en op de verkeersveiligheid;***

Or. en

Motivering

Ten behoeve van grotere efficiëntie moeten nationale maatregelen nauwer worden verbonden met de doelstellingen van de richtlijn.

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 4
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 5 – lid 1 – letter d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d bis) het aantal en de geografische locatie van de verrichtingen die de in artikel 1, lid 3, genoemde maximumafstand over de weg overschrijden.

Or. en

Motivering

Nauwkeurigere gegevens over gebieden waar de maximumafstand over de weg wordt overschreden dragen bij aan de planning van gecombineerd vervoer, met name wat overslagterminals betreft.

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 5 – lid 1 – letter d ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d ter) de nationale ontwikkelingsdoelstellingen die moeten worden verwezenlijkt voor de onder a), b), c), d) en d bis) genoemde elementen;

Or. en

Motivering

Een expliciete verwijzing naar de nationale doelstellingen zal bijdragen aan grotere efficiëntie van de bedoelde maatregelen en aan consistentie ervan met de doelstellingen van de richtlijn. Ook wordt hierdoor grotere transparantie bewerkstelligd.

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 5 – lid 1 – letter d quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d quater) vanaf het tweede verslag na de omzetting van deze richtlijn, een vergelijking tussen de nationale ontwikkelingsdoelstellingen die in het vorige verslag werden vastgesteld en de actuele ontwikkelingscijfers voor de onder a), b), c), d) en d bis) genoemde elementen;

Or. en

Motivering

Een controle of de nationale doelstellingen zijn verwezenlijkt zal bijdragen aan grotere

efficiëntie van de bedoelde maatregelen en aan consistentie ervan met de doelstellingen van de richtlijn. Ook wordt hierdoor grotere transparantie bewerkstelligd.

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 5 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De Commissie publiceert de door de lidstaten verstrekte gegevens in een vorm die vergelijkingen tussen lidstaten mogelijk maakt.

Or. en

Motivering

Er is meer transparantie nodig om te waarborgen dat nationale gegevens kunnen worden geraadpleegd en op Europees niveau kunnen worden vergeleken.

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 5 – lid 3 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) een evaluatie van de impact van de ontwikkeling van gecombineerd vervoer op de volksgezondheid, het milieu, de verkeerscongestie en de verkeersveiligheid;

Or. en

Motivering

Gegevens over de economische ontwikkeling van gecombineerd vervoer volstaan op zich niet om aan te tonen dat de ingevoerde maatregelen aansluiten bij de doelstellingen van de richtlijn.

Amendement 35

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 5 – lid 3 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.”

Amendement

d) mogelijke verdere maatregelen, met inbegrip van een herziening van de definitie van gecombineerd vervoer in artikel 1, **verbetering van de gegevensverzameling en publicatie van dergelijke gegevens op het niveau van de Unie, alsmede** een aanpassing van de lijst van de in artikel 6 bedoelde maatregelen, **met inbegrip van eventuele voorstellen voor wijziging van de regels inzake staatssteun.**

Or. en

Motivering

Er moet transparantie worden gewaarborgd en op het niveau van de Unie moeten vergelijkbare gegevens worden gepubliceerd. Daarom zou de Commissie naar andere mogelijkheden moeten zoeken om de verzameling en publicatie van gegevens te verbeteren, bijvoorbeeld via Eurostat. Daarnaast stelt de rapporteur voor aansluitend bij het amendement op overweging 15 de Commissie te verzoeken staatssteun voor gecombineerd vervoer toe te voegen aan de groepsvrijstellingsverordening.

Amendement 36

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

a) **in gebieden waar binnen afstand van 150 km in vogelvlucht geen passende faciliteiten beschikbaar zijn, de bouw van** overslagterminals voor gecombineerd vervoer, **tenzij er geen behoefte is aan**

dergelijke faciliteiten omdat zij economisch niet relevant zijn of om redenen in verband met de geografische of natuurlijke omstandigheden in een bepaald gebied;

Or. en

Motivering

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de bouw van nieuwe en de uitbreiding van bestaande terminals, daar de behoeften al naar gelang de geografische gebieden verschillend zijn.

Amendement 37

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) in gebieden waar aanvullende terminalcapaciteit nodig is, de uitbreiding van bestaande overslagterminals en, waar nodig, de bouw van nieuwe terminals voor gecombineerd vervoer;

Or. en

Amendement 38

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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.

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 *in vogelvlucht. Daarnaast houden de lidstaten naar behoren rekening met de noodzaak om:*

a) de verkeerscongestie terug te dringen, met name in stedelijke en randstedelijke gebieden alsmede in gebieden met natuurlijke hindernissen;

b) grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren;

c) de toegankelijkheid en connectiviteit te verbeteren, met name wat betreft de infrastructuur voor toegang tot overslagterminals; en

d) de overstap naar digitalisering te bespoedigen;

Or. en

Amendement 39

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

De lidstaten zien erop toe dat overslagfaciliteiten waarvoor steun wordt verleend zonder discriminatie voor alle marktdeelnemers toegankelijk zijn ***en dat staatssteun die voor de bouw van nieuwe faciliteiten wordt verleend, geen concurrentiedistorsies veroorzaakt waarvan bestaande faciliteiten te lijden hebben.***

Or. en

Motivering

Alvorens aanbestedingen met staatssteun te doen dienen de lidstaten na te gaan of de bouw van nieuwe terminals geen negatieve gevolgen zal hebben voor bestaande terminals, zo nodig door het economisch evenwicht te onderzoeken.

Amendement 40

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 6 – lid 5 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Or. en

Motivering

Er is een meer proactieve benadering nodig om de sector gecombineerd vervoer concurrerender en aantrekkelijker te maken, wil de EU haar doelstellingen wat betreft de overstap naar duurzamere manieren van vervoer bereiken.

Amendement 41

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 5
Richtlijn 92/106/EEG
Artikel 6 – lid 5 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Om de nodige tijd, en de bijbehorende kosten, voor overslagverrichtingen te verminderen omvatten dergelijke aanvullende maatregelen een of meer van de volgende stimulansen:

a) een ontheffing voor vervoerders van de in artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG genoemde infrastructuurheffingen,

externekostenheffingen en/of congestieheffingen, met name in het geval van voertuigen die met alternatieve brandstoffen worden aangedreven, zoals bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 2014/94/EU¹ bis;

b) een ontheffing voor spoorwegondernemingen van de heffingen voor het gebruik van spoorinfrastructuur;

c) een ontheffing voor vervoerders van de beperkingen die krachtens nationale vervoersverboden gelden.

1 bis Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Or. en

Motivering

Tijd en kosten besparen is het opperste gebod, wil gecombineerd vervoer concurrerender zijn dan andere vervoerswijzen. Daarom dienen de lidstaten maatregelen te nemen om de heffingen die door vervoerders betaald moeten worden, te verminderen en te voorzien in uitzonderingen op vervoersverboden.

Amendement 42

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 5 – alinea 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Indien de lidstaten aanvullende maatregelen treffen dienen zij tevens rekening te houden met de noodzaak om de overstap naar digitalisering van de sector gecombineerd vervoer te bespoedigen, door met name:

a) de integratie van verbonden systemen en de automatisering van verrichtingen te stimuleren;

b) de investeringen in digitale logistiek, informatie- en communicatietechnologie en slimme vervoerssystemen te verbeteren; en

c) het gebruik van papieren documenten in de toekomst geleidelijk af te schaffen.

Or. en

Motivering

Er moet duidelijk worden aangegeven dat aanvullende maatregelen moeten bijdragen aan de overstap naar digitalisering van de sector, zodat papieren documenten te zijner tijd geleidelijk kunnen worden afgeschaft.

Amendement 43

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 10 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.**

Amendement

2. De in artikel 5, lid 2, bedoelde **bevoegdheid om** gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt **aan** de Commissie **toegekend voor een termijn van vijf jaar** met ingang van ... **[datum** van inwerkingtreding van deze (wijzigings)richtlijn]. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.**

Or. en

Motivering

Dit amendement sluit aan bij de vaste formulering van het Parlement met betrekking tot de beperking van gedelegeerde bevoegdheden.

Amendement 44

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 bis – titel en alinea 1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 1 bis

Richtlijn 96/53/EG wordt als volgt gewijzigd:

Or. en

Amendement 45

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 bis – alinea 1 – punt 1 (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Artikel 2 – alinea 1 – streepje 15 – letter a

Bestaande tekst

Amendement

*a) gecombineerd vervoer als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad **voor het vervoer van een of meer containers of wissellaadbakken**, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, of of*

(1) In artikel 2, alinea 1, streepje 15, wordt letter a) vervangen door:

"a) gecombineerd vervoer als gedefinieerd in artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad met een totale lengte van ten hoogste 45 voet, of of

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1521042204736&uri=CELEX:01996L0053-20150526>)

Motivering

Dit amendement op Richtlijn 96/53 inzake gewichten en afmetingen (in de definitie van "intermodale vervoersverrichting") is bedoeld om het inzetten van opleggers van 44 ton voor

gecombineerd vervoer mogelijk te maken, zodat deze sector een extra concurrentievoordeel krijgt.

Amendement 46

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 bis – alinea 1 – punt 2 (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.2.2 – letter c

Bestaande tekst

(c) motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen **die** bij intermodale vervoersverrichtingen, één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet:

Amendement

(2) Letter c) van punt 2.2.2 van bijlage I wordt vervangen door:

motorvoertuig met twee assen met oplegger met drie assen, **ook als dit**, bij intermodale vervoersverrichtingen, één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet:

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1521042204736&uri=CELEX:01996L0053-20150526>)

Motivering

Dit amendement op Richtlijn 96/53 inzake gewichten en afmetingen (in de definitie van "intermodale vervoersverrichting") is bedoeld om het inzetten van opleggers van 44 ton voor gecombineerd vervoer mogelijk te maken, zodat deze sector een extra concurrentievoordeel krijgt.

Amendement 47

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 bis – alinea 1 – punt 3 (nieuw)

Richtlijn 96/53/EG

Bijlage I – punt 2.2.2 – letter d

Bestaande tekst

(d) motorvoertuig met **drie** assen met oplegger met **twee of drie assen die** bij

Amendement

(3) Letter d) van punt 2.2.2 van bijlage I wordt vervangen door:

motorvoertuig met **twee** assen met oplegger met drie assen, **ook als dit**, bij intermodale

intermodale vervoersverrichtingen één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet:

vervoersverrichtingen, één of meer containers of wissellaadbakken vervoert, met een totale lengte van ten hoogste 45 voet:

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1521042204736&uri=CELEX:01996L0053-20150526>)

Motivering

Dit amendement op Richtlijn 96/53 inzake gewichten en afmetingen (in de definitie van "intermodale vervoersverrichting") is bedoeld om het inzetten van opleggers van 44 ton voor gecombineerd vervoer mogelijk te maken, zodat deze sector een extra concurrentievoordeel krijgt.

TOELICHTING

Voorstel van de Commissie

Richtlijn 92/106/EEG (de richtlijn gecombineerd vervoer) bevat gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerde vervoer van goederen. Doel ervan is, het vervoer over de weg terug te dringen door vervoer per spoor, over binnenwateren en over zee bij elkaar te brengen. De richtlijn gecombineerd vervoer is het enige rechtsinstrument op EU-niveau dat de verschuiving van wegvervoer naar minder vervuilende vervoerswijzen rechtstreeks stimuleert. Intermodaal vervoer maakt grotendeels gebruik van vervoerswijzen – zoals als vervoer per spoor, over binnenwateren en over zee – die minder negatieve externe effecten (emissies, lawaai en ongevallen) veroorzaken.

De herziening van de huidige voorschriften vindt plaats volgend op een geschiktheidscontrole van de bestaande wetgeving door de Commissie, inclusief raadpleging van de lidstaten en belanghebbenden. Uit deze controle bleek dat hoewel de impact van de richtlijn gecombineerd vervoer vrij gering is gebleven, het toch een van de instrumenten is geweest die het intermodaal goederenvervoer hebben gestimuleerd. Als de gebleken tekortkomingen worden aangepakt, zou dit de effectiviteit en efficiëntie ervan ten goede komen. Momenteel zijn de belangrijkste problemen: 1) het feit dat voor gecombineerd vervoer minder gunstige voorwaarden gelden dan voor vervoer over de weg, en 2) het feit dat de intermodale infrastructuur te kampen heeft met onvoldoende capaciteit en aanwezigheid. De herziene richtlijn zal met name:

- de definitie van gecombineerd vervoer verduidelijken en uitbreiden;
- de monitoring van de ontwikkelingen op het gebied van subsidiabiliteit en handhaving verbeteren;
- de verslaglegging over en monitoring van de toepassing van de richtlijn verbeteren; en
- de stimuleringsmaatregelen doeltreffender maken.

De Commissie stelt voor het toepassingsgebied uit te breiden tot binnenlands vervoer. Elk wegtraject van de verrichting voor gecombineerd vervoer mag niet langer zijn dan 150 km in vogelvlucht, of 20 % van de afstand in vogelvlucht, van het totale traject van het gecombineerd vervoer indien dit meer dan 150 km beslaat. Lidstaten kunnen in bepaalde gevallen uitzonderingen toestaan. Cabotagevrijstellingen zijn alleen van toepassing op voertuigen op wegtrajecten die deel uitmaken van internationale verrichtingen voor gecombineerd vervoer.

Er is duidelijk bewijs nodig om een verrichting voor gecombineerd vervoer te definiëren. De Commissie stelt een lijst van documenten voor die de vervoerder bij controles langs de weg moet overleggen. Dit bewijs kan worden overgelegd of langs elektronische weg worden verzonden.

Volgens het voorstel van de Commissie dienen de lidstaten bij de Commissie een verslag in met informatie over de verrichtingen voor gecombineerd vervoer op hun grondgebied. De Commissie stelt een verslag op met een beoordeling van de economische ontwikkeling, het effect van de tenuitvoerlegging van de richtlijn, de effectiviteit en efficiëntie van de door de lidstaten genomen aanvullende maatregelen en eventuele verdere maatregelen, waaronder een herziening van de definitie van gecombineerd vervoer, en dient dit verslag in.

Wat een grotere effectiviteit van stimulansen betreft nemen de lidstaten de nodige maatregelen om investeringen in overslagterminals te ondersteunen, en zorgen zij ervoor dat alle locaties in de Unie niet meer dan 150 km van dergelijke terminals gelegen zijn.

Ten slotte wijzen de lidstaten de instantie of instanties aan die bevoegd is of zijn voor de uitvoering van deze richtlijn.

Standpunt van de rapporteur

De rapporteur onderstreept het belang van prioriteit voor gecombineerd vervoer bij het vervoer van goederen.

Gecombineerd vervoer kan een belangrijke manier zijn om de impact van transport op de volksgezondheid en het milieu te verminderen, de overstap naar minder vervuilende vervoerswijzen te ondersteunen en de doelstellingen wat terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen betreft te bereiken.

Daarom vormt gecombineerd vervoer een kans om de vervoerssector te moderniseren en de vervoerslogistiek te verbeteren, de verkeerscongestie te verminderen en tot een beter beheer van overslagterminals te komen. Er is behoefte aan maatregelen op het gebied van investeringen in infrastructuur en economische prikkels.

De rapporteur steunt het voorstel van de Commissie in algemene zin en kan zich vinden in de uitkomsten van de voorafgaande Refit-evaluatie, maar meent dat het voorstel op een aantal gebieden moet worden aangescherpt en daarom moet worden gewijzigd. Verdere technische aanpassingen om de definitie van gecombineerd vervoer nauwkeuriger te formuleren zouden de tenuitvoerlegging van de bijgewerkte voorschriften in de lidstaten bovendien eenvoudiger maken.

Toepassingsgebied en definitie

De rapporteur stelt voor de voertuigen die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, beter te definiëren en daarbij een onderscheid te maken tussen al dan niet door de bestuurder begeleide voertuigen/laadeenheden.

Om discriminatie tussen vervoerders en concurrentieproblemen tussen lidstaten te voorkomen zouden alle lidstaten moeten worden verplicht als algemene regel toe te staan dat de maximumafstand over de weg wordt overschreden, zij het onder zeer duidelijke en voor de hele Unie geldende voorwaarden en criteria.

Er is meer duidelijkheid nodig om verrichtingen voor gecombineerd vervoer met derde landen te definiëren, in het bijzonder voor de berekening van de maximumafstand voor elk wegtraject. De rapporteur maakt duidelijker dat wegtrajecten buiten het grondgebied van de Unie niet in aanmerking mogen worden genomen voor de toepassing van deze richtlijn.

Bewijs en digitale middelen

De rapporteur is ingenomen met de gedetailleerde lijst betreffende de informatie die vervoerders bij wegcontroles moeten overleggen, en brengt nog meer duidelijkheid aan.

Er dient evenwel een zekere soepelheid te gelden ten aanzien van controles achteraf als het gaat om bewijs betreffende het begintraject over de weg en enig ander traject dan over de weg.

Digitalisering zal de efficiëntie en het concurrentievermogen van verrichtingen voor gecombineerd vervoer aanzienlijk vergroten. De rapporteur stelt een reeks maatregelen voor

om het gebruik van systemen op papier te helpen afschaffen en vervoerders en lidstaten aan te moedigen om de overstap sneller te maken. Vermindering van kosten, minder administratieve lasten en meer efficiëntie zullen de voordelen van gecombineerd vervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen helpen vergroten.

Cabotage en terbeschikkingstelling van bestuurders

De rapporteur is van mening dat de cabotagevrijstelling voor internationale wegtrajecten de sector gecombineerd vervoer zal helpen stimuleren, maar wil ervoor zorgen dat de bestaande wetgeving naar behoren wordt toegepast, om illegale cabotageoperaties te voorkomen.

De cabotagevrijstelling zoals die in artikel 4 is gedefinieerd, is van toepassing op grensoverschrijdende vervoersverrichtingen, maar geldt niet voor de wegtrajecten van een binnenlandse verrichting voor gecombineerd vervoer. De eerstgenoemde verrichtingen concurreren rechtstreeks met grensoverschrijdende vervoersverrichtingen die uitsluitend via de weg plaatsvinden.

Om ervoor te zorgen dat er sociale bescherming geldt voor bestuurders die werkzaamheden uitvoeren in een andere lidstaat, dienen de bepalingen inzake de terbeschikkingstelling van bestuurders in Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU van toepassing te zijn op wegtrajecten in alle verrichtingen voor gecombineerd vervoer.

Verder stelt de rapporteur voor meer duidelijkheid aan te brengen wat betreft de toepassing van cabotagevrijstellingen en de terbeschikkingstelling van bestuurders.

Rapportage door de lidstaten en evaluatie door de Commissie

De rapporteur spreekt haar voldoening uit over het door de Commissie voorgestelde rapportagesysteem, daar een nauwkeurigere verzameling van gegevens bijdraagt aan het beoordelen van de effecten van de tenuitvoerlegging van de richtlijn over de ontwikkeling van gecombineerd vervoer.

Voorts stelt de rapporteur voor een expliciete verwijzing op te nemen naar de nationale doelstellingen, teneinde grotere transparantie, efficiëntie en consistentie met de doelstellingen van de richtlijn te waarborgen. De doelstellingen moeten met name verband houden met de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, de impact op de volksgezondheid en het milieu, de terugdringing van de verkeerscongestie en de verbetering van de verkeersveiligheid.

Er moet transparantie worden gewaarborgd en op het niveau van de Unie moeten vergelijkbare gegevens worden gepubliceerd. De Commissie zou moeten overwegen het verzamelen en publiceren van gegevens te verbeteren door middel van een wijziging van de Eurostat-verordening.

Fiscale prikkels

De rapporteur is van mening dat de lidstaten nog andere fiscale maatregelen zouden moeten nemen om een economisch voordeel te creëren voor gecombineerd vervoer ten opzicht van andere vervoerswijzen. Er zou kunnen worden voorzien in een ontheffing van infrastructuurheffingen (voor trajecten per spoor en over de weg), externekostenheffingen en congestieheffingen, met name voor voertuigen die met alternatieven brandstoffen worden aangedreven.

Maatregelen ter ondersteuning van investeringen in infrastructuur en uitvoering

De rapporteur is ingenomen met het voorstel van de Commissie om een evenwichtige en voldoende geografische spreiding van geschikte faciliteiten in de Unie te verzekeren, met

name op het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide netwerk. De lidstaten dienen naar behoren rekening te houden met de noodzaak om de congestie te verminderen, de grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren, de toegankelijkheid en connectiviteit te verbeteren en de overstap naar digitalisering te bespoedigen.

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de bouw van nieuwe en de uitbreiding van bestaande terminals voor gecombineerd vervoer, daar de behoeften al naar gelang de geografische gebieden verschillend zijn. In gebieden waar aanvullende terminalcapaciteit nodig is, dient de uitbreiding van bestaande overslagterminals te worden overwogen evenals, waar nodig, de bouw van nieuwe terminals voor gecombineerd vervoer.

Waar staatssteun wordt verleend voor de bouw van nieuwe terminals, moeten de lidstaten nagaan of zulks geen negatieve gevolgen zal hebben voor bestaande terminals, zo nodig door het economisch evenwicht te onderzoeken.