



Brüssel, den 18. Mai 2018  
(OR. en)

7864/18

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2017/0290 (COD)

---

TRANS 147  
CODEC 518

## BERICHT

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter / Rat
Nr. Vordok.:	6398/2/18 REV 2 TRANS 79 CODEC 218
Nr. Komm.dok.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (Text von Bedeutung für den EWR) – Sachstandsbericht

---

### I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat den oben genannten Vorschlag, der zum Mobilitätspaket "Europa in Bewegung" gehört, am 10. November 2017 als eine ihrer Initiativen für eine emissionsarme Mobilität verabschiedet. Der Vorschlag stellt auf die Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG<sup>1</sup> (Richtlinie über den kombinierten Verkehr) ab, die das einzige Rechtsinstrument auf Unionsebene ist, das unmittelbar Anreize für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger wie Binnenschifffahrt, Seeverkehr und Schienenverkehr enthält.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38-42).

## **II. INHALT DES VORSCHLAGS**

2. Das Hauptziel des Vorschlags besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem Langstrecken-Straßengüterverkehr weiter zu stärken und somit die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger voranzutreiben.
3. Gemäß dem Vorschlag soll dieses durch folgende Maßnahmen erreicht werden:
  - Ausweitung des Anwendungsbereichs der geltenden Richtlinie 92/106/EWG auf nationale intermodale Beförderungen;
  - Vereinfachung der Begriffsbestimmung für den Begriff "Beförderung im kombinierten Verkehr" und mehr Flexibilität hinsichtlich der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke;
  - Festlegung der Anforderungen hinsichtlich der erforderlichen Nachweise für Beförderungen im kombinierten Verkehr;
  - Ausweitung der Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung, in erster Linie der Investitionen in Umschlagterminals, insbesondere im bestehenden TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz. Die Mitgliedstaaten sollten zusätzliche Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung (wie etwa Steuerbefreiungen) durchführen und diese sowohl untereinander als auch mit der Kommission abstimmen.
4. Die Initiative trägt zur Verwirklichung des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) bei, da sie der Aktualisierung und Vereinfachung der geltenden Richtlinie dient.

## **III. BERATUNGEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT**

5. 2017 hat das Europäische Parlament die Kommission um klare, moderne und verständliche Regeln für den kombinierten Verkehr ersucht, die von den Behörden umgesetzt werden können. Das Parlament forderte die Kommission insbesondere auf, die Richtlinie über den kombinierten Verkehr zu überarbeiten, um für mehr multimodalen Verkehr zu sorgen, unfaire Praktiken zu beseitigen und die Einhaltung der Sozialvorschriften im kombinierten Verkehr sicherzustellen.

6. Der Legislativvorschlag wurde an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments verwiesen, der Daniela Aiuto (EFDD, Italien) als Berichterstatterin benannte. Die Berichterstatterin stellte dem Ausschuss ihren Berichtsentwurf am 25. April 2018 vor. In dem Bericht werden Änderungen vorgeschlagen, mit denen der Kommissionsvorschlag weitgehend unterstützt wird und die Ergebnisse der vorangegangenen REFIT-Bewertung anerkannt werden. Es wird sogar vorgeschlagen, dem Kommissionsvorschlag in einer Reihe von Bereichen mehr Nachdruck zu verleihen (wie etwa in Bezug auf die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten, die den Mitgliedstaaten anzubietenden steuerlichen Anreize für Beförderungen im kombinierten Verkehr oder die Investitionen zur Unterstützung der Entwicklung von Umschlagterminals bzw. der Erweiterung bestehender Terminals). Die Abstimmung im Ausschuss ist für den 10. Juli 2018 angesetzt.

#### **IV. BERATUNGEN IN DEN RATSGREMIEN**

7. Die Kommission hat den Vorschlag in der Sitzung der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" (im Folgenden "Gruppe") am 27. November 2017 vorgestellt; anschließend fand ein erster Gedankenaustausch statt.
8. Die Folgenabschätzung (FA) zu dem Vorschlag wurde am 12. und 25. Januar 2018 eingehend erörtert. Im Allgemeinen begrüßten die Delegationen die vorgesehene Überarbeitung der Richtlinie, die im Laufe der Jahre an Bedeutung verloren hat. Sie teilten die Auffassung, dass die Verlagerung auf andere Verkehrsträger als den Straßenverkehr beschleunigt werden muss, um die Überlastung des Straßennetzes und die Emissionen zu verringern.
9. Hinsichtlich der politischen Optionen äußerten mehrere Delegationen Zweifel am offensichtlichen Schwerpunkt des Vorschlags, der auf der Straße zurückgelegten Teilstrecke. Diesbezüglich wiesen einige Delegation darauf hin, dass eine denkbare, nicht vorhergesehene Auswirkung auf nationaler Ebene darin bestehen könnte, dass im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaat letztendlich nur der Beförderungsabschnitt auf der Straße abgewickelt werde, während in den Hoheitsgebieten anderer Mitgliedstaaten andere Verkehrsträger zum Einsatz kämen.

10. Was die Unterstützungsmaßnahmen im Allgemeinen betrifft, hätten einige Delegationen erwartet, dass die FA ihnen konkretere Hinweise dazu liefert, wie die oben genannten Unterstützungsmaßnahmen weiter ausgestaltet werden könnten. Was die Unterstützung für Investitionen angeht, stellten zahlreiche Delegationen das vorgeschlagene Ziel einer geografischen Verteilung der Umschlagterminals infrage, indem sie vorbrachten, dass die Standorte von Terminals ebenso wie die Investitionen in Terminals nach Maßgabe der Marktbedürfnisse festgelegt werden sollten. Ferner hätten sie detailliertere Informationen zu den beabsichtigten Unterstützungsmaßnahmen und zu deren Auswirkungen auf die nationalen Haushalte begrüßt.
11. Außerdem waren zahlreiche Delegationen der Ansicht, dass die wechselseitigen Auswirkungen des vorliegenden Vorschlags und einiger Vorschläge des ersten Mobilitätspakets weitere Untersuchungen erfordert hätten; diesbezüglich wiesen sie auf den möglichen Anstieg von Kabotagebeförderungen hin, der dadurch hervorgerufen werden könne, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 – der "*Marktzugangsverordnung*" – vorgesehenen Beschränkungen der Kabotage nicht für die im Rahmen des kombinierten Verkehrs auf der Straße zurückgelegten Teilstrecken gelten würden. Sie betonten ferner, dass der Zusammenhang zwischen dem Vorschlag für den kombinierten Verkehr und den spezifischen Vorschriften für die *Entsendung von Fahrern* in den Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU weitere Prüfungen erfordert hätte.
12. Das vorliegende Dossier wurde in den Sitzungen der Gruppe vom 12. und 25. Januar, 28. Februar, 9. und 28. März, 20. April sowie vom 4. und 15. Mai erörtert. Die Delegationen begrüßten die Überarbeitung der Richtlinie und die mit ihr angestrebte weitere Förderung und Unterstützung der Verkehrsverlagerung und der Nutzung des kombinierten Verkehrs, um die Straßen in der Union zu entlasten und die verkehrsbedingten Emissionen so weit wie möglich zu verringern. Gleichzeitig wiesen die meisten Delegationen auf den Zusammenhang mit weiteren Dossiers des Mobilitätspakets hin, d. h. mit der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in Bezug auf die Kabotagevorschriften und mit der Richtlinie zur Änderung der Richtlinien 96/71/EG und 2014/67/EU bezüglich der Entsendung von Fahrern im Straßenverkehrssektor<sup>2</sup>, der "*Lex Specialis*". Diesbezüglich forderten die Delegationen nachdrücklich, dass die entsprechenden Bestimmungen dieser Dossiers miteinander in Einklang stehen müssten und dass die ihnen gewidmeten Beratungen parallel zu führen seien, damit dies gewährleistet werden könne.

---

<sup>2</sup> Kommissionsvorschlag: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD).

13. Ausgehend von den Bemerkungen und Vorschlägen der Delegationen werden im Kompromisstext des bulgarischen Vorsitzes Lösungen und Präzisierungen zu mehreren Fragen vorgeschlagen, wie etwa
- die Ausweitung der Beförderungen im kombinierten Verkehr, um nicht auf der Straße zurückgelegte Teilstrecken, die das Kriterium, wonach mindestens 100 km nicht auf der Straße zurückzulegen sind, nicht erfüllen, für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen in Hafennähe oder für Seestrecken, bei denen es keine Überschneidungen mit wirtschaftlich rentablen Alternativen im Straßenverkehr gibt, zuzulassen. Einige Delegationen schlagen jedoch vor, zum 100-Kilometer-Kriterium der geltenden Richtlinie zurückzukehren, weil es in ihrem Gebiet kurze Seestrecken ohne eine rentable Straßenverkehrsalternative gibt, die aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie herausfallen würden;
  - eine Übergangsfrist von vier Jahren für nicht kranbare Sattelanhänger ohne Fahrer, während der eine Kennzeichnung gemäß den internationalen Normen ISO 6346 und EN 130044 nicht obligatorisch ist. Alle anderen Ladeeinheiten oder Straßenfahrzeuge mit Fahrer müssen gemäß den vorstehend genannten internationalen Normen gekennzeichnet sein, damit sie für Beförderungen im kombinierten Verkehr eingesetzt werden können. Zweck dieses Kompromisses ist die Erleichterung von Beförderungen im kombinierten Verkehr – insbesondere hinsichtlich des Umschlags in Terminals und der Durchsetzung –, während es gleichzeitig kleinen Verkehrsunternehmern, die nicht regelmäßig an Beförderungen im kombinierten Verkehr beteiligt sind, ermöglicht werden soll, die durch die Richtlinie über den kombinierten Verkehr gebotenen Vorteile zu nutzen, ohne einer Kennzeichnungspflicht gemäß den vorstehend genannten internationalen Normen unterworfen zu sein. Nach Ablauf der Übergangsfrist von vier Jahren wird diese Kennzeichnung jedoch für alle Beförderungen im kombinierten Verkehr obligatorisch;
  - eine Angleichung an die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 hinsichtlich der Frist, während der der Fahrer bei Straßenkontrollen den Betreiber oder Verkehrsleiter kontaktieren darf, damit dieser ihm dabei hilft, den Nachweis für eine Beförderung im kombinierten Verkehr zu erbringen. Dies ist jedoch als Ausnahme von der erwünschten allgemeinen Regel zu verstehen, wonach sich alle erforderlichen Nachweise stets an Bord befinden und für den Kontrollierenden sofort verfügbar sein sollten;
  - ein der Kommission alle fünf Jahre zu übermittelnder Bericht der Mitgliedstaaten mit Informationen und Statistiken zur Umsetzung der Richtlinie über den kombinierten Verkehr in ihrem Hoheitsgebiet. Zur Vermeidung von Doppelarbeit und unnötigem Verwaltungsaufwand können die Mitgliedstaaten auf vorhandenes Datenmaterial von EUROSTAT oder den nationalen Statistik-Datenbanken zurückgreifen.

## V. WICHTIGE NOCH OFFENE PUNKTE

### a) Anwendungsbereich der Richtlinie, Kabotagevorschriften und Entsendung von Fahrern

14. Nach dem Kommissionsvorschlag soll der Anwendungsbereich der derzeitigen Richtlinie auf innerstaatliche Beförderungen im kombinierten Verkehr ausgeweitet werden, um Anreize für Beförderungen im kombinierten Verkehr zu schaffen; Artikel 2 der Richtlinie soll jedoch in Bezug auf einzelstaatliche Kontingente und das Verbot einzelstaatlicher Genehmigungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr unverändert bleiben. Nach dem Kommissionsvorschlag bleibt auch Artikel 4 unverändert, d. h. Zu- und/oder Ablaufverkehre auf der Straße müssen Bestandteil des kombinierten Verkehrs zwischen Mitgliedstaaten sein. In Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-2/84 wird eine Beförderung im kombinierten Verkehr im Vorschlag als einheitlicher Beförderungsvorgang von seinem Ausgangspunkt bis zum Ziel betrachtet, ungeachtet der Tatsache, dass die auf der Straße zurückgelegte Teilstrecke vollständig im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegen kann; deshalb werden die Vorteile von Beförderungen im kombinierten Verkehr auf Unionsebene bewertet.

15. Mehrere Mitgliedstaaten haben ihre Besorgnis angesichts der Tatsache geäußert, dass die Richtlinie nunmehr für alle Beförderungen im kombinierten Verkehr – also auch innerhalb der Mitgliedstaaten – gelten soll. Einige Delegationen schlagen vor, wieder zum Anwendungsbereich der aktuellen Richtlinie zurückzukehren (also internationale Beförderungen im kombinierten Verkehr), denn nach ihrer Auffassung käme dies einer Liberalisierung der inländischen Kabotage gleich. Andere schlagen vor, die Anwendung der Artikel 2 und 4 im Kontext des erweiterten Anwendungsbereichs zu präzisieren. Sie machen darauf aufmerksam, dass es vermehrt zu Problemen im Zusammenhang mit illegaler Kabotage oder unfairem Wettbewerb kommen könnte, da bestimmte Verkehrsunternehmer aus anderen Mitgliedstaaten in der Lage wären, günstigere Dienste anzubieten als einige der inländischen Verkehrsunternehmer. Diese Delegationen argumentieren, dass die Liberalisierung der Kabotage als Anreiz zur Abfederung der naturgemäß höheren Kosten der Beförderung im kombinierten Verkehr eventuell nicht die beste politische Wahl sei, um eine Verringerung des Straßenverkehrs zu erzielen, und dass der internationale Güterverkehr in der Union und die gewünschte Verkehrsverlagerung aufeinander abgestimmt werden müssten. Deshalb schlagen einige dieser Delegationen die komplette Streichung von Artikel 4 vor. Andere Delegationen machen hingegen darauf aufmerksam, dass es keine Folgenabschätzung zur Streichung von Artikel 4 gebe, und es daher schwierig sei, die Folgen einer solchen umfassenden Änderung abzuschätzen. Sie betonen auch, dass bei den Konsultationen der Interessenträger die Streichung von Artikel 4 nicht gefordert worden sei. Sie äußerten ernsthafte Zweifel und erinnerten daran, dass die Kabotagevorschriften in dieser Richtlinie wie diejenigen zu verstehen sind, die in der *Marktzugangsverordnung* definiert sind. Die Delegationen haben außerdem darauf hingewiesen, dass die Frage der Kabotagebeförderungen eng mit den in Artikel 2 Absatz 2 der *Lex Specialis* vorgesehenen Vorschriften für die Entsendung von Fahrern verknüpft ist, insbesondere mit der zeitlichen Grenze für die Anwendung der Lohnsätze und des bezahlten Jahresurlaubs des Aufnahmemitgliedstaats.

16. Im Kommissionsvorschlag wird dies dahingehend ausgelegt, dass die für den internationalen Straßenverkehr anzuwendenden Vorschriften für internationale Beförderungen im kombinierten Verkehr gelten würden, während die auf den innerstaatlichen Straßenverkehr anzuwendenden Vorschriften für innerstaatliche Beförderungen im kombinierten Verkehr gelten würden. Unter diesen Voraussetzungen würden die in der *Lex Specialis* vereinbarten Bestimmungen auch für den kombinierten Verkehr gelten; die Mehrzahl der Delegationen hat wiederholt nachdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Vorschriften sorgfältig abgewogen werden müssen, um Sozialdumping im Gegenzug zur Schaffung von Anreizen für Beförderungen im kombinierten Verkehr zu verhindern. Deshalb hat der bulgarische Vorsitz beschlossen, Erwägungsgrund 7, der die Anwendung der oben genannten Rechtsakte auf die Beförderung im kombinierten Verkehr betrifft, in eckige Klammern zu setzen (d. h., Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt), um abzuwarten, bis die Verhandlungen über die *Marktzugangsverordnung* und die *Lex Specialis*-Richtlinie zu einer Einigung geführt haben.
17. Ein weiterer Aspekt im Zusammenhang mit der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Richtlinie ist die Anwendung von Artikel 6 Absatz 1, der sich auf Steuern für Beförderungen im kombinierten Verkehr bezieht, die die Mitgliedstaaten senken müssen. Eine Delegation macht darauf aufmerksam, dass Steuerfragen einstimmig beschlossen werden sollten, und schlägt vor, Artikel 6 Absatz 1 wie in der derzeitigen Richtlinie vorgesehen weiter auf internationale Beförderungen im kombinierten Verkehr (zwischen den Mitgliedstaaten) anzuwenden.

**b) Voraussetzungen für Beförderungen im kombinierten Verkehr**

18. Für Beförderungen im kombinierten Verkehr sieht der Kommissionsvorschlag vor, dass jede auf Straßen zurückgelegte Teilstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr auf maximal 150 km oder 20 % der Gesamtstrecke innerhalb der Union (Luftlinie) begrenzt werden muss. Mit dem Vorschlag wird die Begrenzung der nicht auf Straßen zurückgelegten Teilstrecken aufgehoben, damit auch umfassende Beförderungen im kombinierten Verkehr in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Außerdem wird die Kennzeichnung der intermodalen Ladeeinheiten vorgeschlagen, um deren Transfer und Nachverfolgbarkeit während der Beförderung im kombinierten Verkehr zu erleichtern.



19. Viele Delegationen stimmen dem 20-%-Kriterium nicht zu, weil dadurch sehr lange auf Straßen zurückgelegte Teilstrecken zugelassen werden könnten, was für manche Mitgliedstaaten bedeuten könnte, dass in ihrem Land die gesamte Strecke auf der Straße zurückgelegt wird. Sie schlagen vor, nur die Obergrenze von 150 km beizubehalten, mit dem Argument, dass bereits eine Erhöhung gegenüber der in der derzeitigen Richtlinie vorgesehenen 100 km als eine Begünstigung längerer auf Straßen zurückgelegter Teilstrecken ausgelegt werden könnte, was mit dem ausdrücklichen Ziel des Vorschlags – der Förderung der Verkehrsverlagerung – im Widerspruch stünde. Andererseits würden einige Delegationen es vorziehen, zum derzeitigen Kriterium von 100 km zurückzukehren.
20. Zudem möchten einige Mitgliedstaaten vermeiden, dass die gesamte auf Straßen zurückgelegte Teilstrecke einer Beförderung im kombinierten Verkehr in ihrem Land liegt und sie Anreize für diese Beförderung schaffen sollen, obwohl die Verkehrsverlagerung nicht einmal in ihrem Hoheitsgebiet erfolgt. Sie verstehen durchaus den im Kommissionsvorschlag vertretenen Standpunkt, dass eine Verlagerung auf Unionsebene angestrebt werden soll; es widerstrebt diesen Delegationen jedoch, Steuererleichterungen oder geringere Straßennutzungsgebühren für Beförderungen im kombinierten Verkehr anzubieten, wenn die in ihr Hoheitsgebiet fallende Teilstrecke weiterhin auf der Straße zurückgelegt wird und der Straßenverkehr im eigenen Land sich eigentlich nicht verringert. Aus diesem Grund schlägt der bulgarische Vorsitz als Kompromiss vor, die in der Richtlinie vorgesehenen Unterstützungsmaßnahmen fakultativ zu gestalten, sodass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, zu bewerten und zu entscheiden, in welcher Situation diese Maßnahmen für Verkehrsunternehmer, die Beförderungen im kombinierten Verkehr anbieten, angebracht sind.
21. Andere Mitgliedstaaten begrüßen die Erhöhung der maximal auf Straßen zurückzulegenden Teilstrecke auf 150 km oder 20 % der Gesamtstrecke in der Union, da sie das Fazit der Kommission teilen, dass dies zu einer Erhöhung des im kombinierten Verkehr beförderten Gütervolumens führen würde.

22. Der bulgarische Vorsitz schlägt folglich als Kompromiss vor, das 20-%-Kriterium zu streichen und den Unternehmern die Möglichkeit zu geben, die Obergrenze von 150 km gegebenenfalls zu überschreiten, um den geografisch nächstgelegenen geeigneten Umschlagterminal zu erreichen; so soll das erforderliche Maß an Flexibilität bewahrt werden. Im Kompromissvorschlag des bulgarischen Vorsitizes war außerdem vorgesehen, die Anforderungen an die Terminals in Bezug auf die Umschlagkapazitäten in einem Durchführungsrechtsakt festzulegen; so wären die Mitgliedstaaten direkt an der Wahl der für Beförderungen im kombinierten **Verkehr** genutzten Terminals beteiligt gewesen. Neben dem in Artikel 3 genannten Nachweis, dass es sich um eine Beförderung im kombinierten **Verkehr** handelt, müsste der Fahrer außerdem begründen, warum die Obergrenze von 150 km überschritten werden musste. In der Sitzung der Gruppe vom 15. Mai lehnten jedoch sehr viele Delegationen einen Durchführungsakt als Kompromisslösung für die Überschreitung der auf Straßen zurückgelegten Teilstrecke bis zum nächsten geeigneten Terminal ab. Sie erklärten, dass noch weitere Beratungen notwendig seien, um Schutzklauseln vorzusehen, die erforderlich sind, um einem potenziellen Missbrauch seitens der Unternehmer durch die Wahl eines weiter als 150 km entfernten Umschlagterminals vorzubeugen.

**c) Geografische Verteilung der Terminals und Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung**

23. Die Konsultationen der Interessenträger haben ergeben, dass eine Unterstützung von direkten Investitionen in Terminals für den kombinierten **Verkehr** und von Investitionen in Informationstechnologien sowie eine Verringerung der Weegeentgelte für Schienenbeförderungen im kombinierten **Verkehr** als diejenigen Maßnahmen betrachtet werden, die sich am stärksten positiv auf das im kombinierten **Verkehr** beförderte Gütervolumen auswirken würden; die Kommission schlägt verbindliche Unterstützungsmaßnahmen zur Förderung der Investitionen der Mitgliedstaaten in entsprechende Infrastruktur und Einrichtungen vor, insbesondere in Bezug auf die geografische Dichte der Umschlagterminals. Deshalb schlägt die Kommission vor, dass Ladestellen und Terminals im Schnitt nicht weiter als 150 km voneinander entfernt sein sollten. Im Vorschlag werden außerdem optionale zusätzliche Maßnahmen vorgesehen, die die Mitgliedstaaten ergreifen können, um die Kosten für die Beförderung im kombinierten **Verkehr** zu senken und sie gegenüber ausschließlich auf der Straße abgewickelten Beförderungen wettbewerbsfähiger zu machen.

24. Die Mitgliedstaaten befürworten die Entwicklung der Infrastruktur für die Beförderung im kombinierten **Verkehr** als wichtigen Schritt zur Verringerung des Straßengüterverkehrs und zur Verringerung von Emissionen. Eine große Gruppe von Delegationen unterstützt allerdings die Verteilung von Umschlagterminals nach geografischen Kriterien nicht und betont, dass die Anforderungen des Marktes über ihre Anzahl und ihren Standort entscheiden sollten. Diese Delegationen argumentieren außerdem, dass aus Gründen der Subsidiarität Investitionen auf der Grundlage der nationalen Budgets nicht verpflichtend sein sollten, sondern vielmehr die Mitgliedstaaten darüber entscheiden sollten. Die Mitgliedstaaten haben ferner darauf hingewiesen, dass flexiblere Vorschriften für staatliche Beihilfen und die Koordinierung mit der Fazilität "Connecting Europe" und der Initiative TEN-V in dieser Hinsicht sinnvoll wären.
25. Um den oben genannten Anliegen Rechnung zu tragen, schlägt der Vorsitz als Kompromiss vor, die Bestimmung über verbindliche Investitionshilfen in eine optionale Bestimmung umzuwandeln. Einige Delegationen unterstützen allerdings den Kommissionstext und machen geltend, dass die Bestimmung inhaltslos und überflüssig wird, wenn Investitionen optional sind, denn die Mitgliedstaaten brauchen keine Richtlinie, die ihnen Maßnahmen auf nationaler Ebene erlaubt.

## **VI. SONSTIGE NOCH OFFENE FRAGEN**

- *Standardformular der Union für den Nachweis einer Beförderung im kombinierten Verkehr*
26. Eine Reihe von Delegationen schlägt die Konzipierung eines Standardformulars der Union für den Nachweis einer Beförderung im kombinierten **Verkehr** vor. Nach dem Kommissionsvorschlag würde die in Artikel 3 Absatz 2 vorgesehene Liste an sich ein solches Formular darstellen und dem Unternehmer die Wahl lassen, den Nachweis auf Papier oder elektronisch zu erbringen, ohne die zusätzliche Belastung durch ein neues Formular. Die oben genannten Delegationen betonen jedoch, dass ein solches Formular den Nachweis nach Artikel 3 Absatz 2 ersetzen und außerdem Übersetzungsprobleme vermeiden würde und somit den Nachweis vereinfachen und die Durchführung der Richtlinie erleichtern würde.

- Nichtdiskriminierender Zugang zu öffentlich geförderten Umschlagterminals

27. Mit Artikel 6 Absatz 4 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet sicherzustellen, dass der Zugang zu Umschlagterminals ohne Diskriminierung erfolgt. Eine Reihe von Delegationen macht jedoch darauf aufmerksam, dass diese Bestimmung nicht unbefristet auf private Umschlagterminals angewendet werden kann, selbst wenn sie von der Regierung unterstützt wurden, denn sie sollten die Freiheit haben, ihr Unternehmen nach eigenem Gutdünken zu führen. Deshalb schlagen sie eine Frist vor, nach deren Ablauf diese Verpflichtung nicht mehr für die Terminals gelten würde.
28. Alle Delegationen und die Kommission haben einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt zu der letzten Fassung des Textes (in der Anlage zu diesem Bericht) eingelegt. In der englischen Fassung sind Änderungen gegenüber der vorhergehenden Fassung durch **Fettdruck** und [...] gekennzeichnet.
29. Darüber hinaus behält sich die Kommission ihre Position zu dem gesamten Kompromissvorschlag in Erwartung der Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament uneingeschränkt vor.
30. Es bestehen noch Parlamentsvorbehalte von DK, MT und UK zu diesem Vorschlag.

## VII. FAZIT

31. Der AStV und der Rat werden ersucht, zur Kenntnis zu nehmen, dass unter dem bulgarischen Vorsitz beträchtliche Fortschritte erzielt wurden und eine Reihe von Fragen weiterer Klärung bedarf. Daher sollten die zuständigen Vorbereitungsgremien des Rates ersucht werden, den Vorschlag weiter zu prüfen, damit auf der nächsten Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) eine Einigung erzielt werden kann.

Proposal for a

**DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL  
amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of  
combined transport of goods between Member States**

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 91(1) thereof,

Having regard to the proposal from the European Commission,

After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee<sup>3</sup>,

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions<sup>4</sup>,

Acting in accordance with the ordinary legislative procedure,

Whereas:

- (1) The negative impact of transport on air pollution, greenhouse gas emissions, accidents, noise and congestion continue to pose problems to the economy, health and well-being of European citizens. Despite the fact that road transport is the main contributor of those negative effects, road freight transport is estimated to grow by 60 per cent by 2050.

---

<sup>3</sup> OJ C , , p. .

<sup>4</sup> OJ C , , p. .

- (2) Reducing the negative impact of transport activities remains one of the main goals of the Union's transport policy. Council Directive 92/106/EEC<sup>5</sup> which establishes measures to encourage the development of combined transport, is the only legislative act of the Union to directly incentivise the shift from road freight to lower emission transport modes such as inland waterways, maritime and rail.
- (3) The goal of reaching 30% of road freight over 300 km shifted to other modes of transport such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050, in order to optimise the performance of multimodal logistic chains, including by making greater use of more energy-efficient modes, has been slower than expected and according to the current projections, will not be reached.
- (4) Directive 92/106/EEC has contributed to the development of the Union's policy on combined transport and has helped shift a considerable amount of freight away from road. Shortcomings in the implementation of that Directive, notably ambiguous language and outdated provisions, and the limited scope of its support measures, have significantly reduced its impact.
- (5) Directive 92/106/EEC should be simplified and its implementation improved by reviewing the economic incentives to combined transport, with the aim of encouraging the shift of goods from road transport to modes which are more environmentally friendly, safer, more energy efficient and cause less congestion.

---

<sup>5</sup> Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (OJ L 368, 17.12.1992, p.38).

- (6) The volume of national intermodal operations constitutes 19,3% of the total intermodal transport in the Union. Such operations currently do not benefit from the support measures provided by Directive 92/106/EEC because of the limited scope of the definition of combined transport. However, the negative effect of national road transport operations, and notably greenhouse gas emissions and congestion, have an impact beyond the national borders. Therefore it is necessary to broaden the scope of Directive 92/106/EEC to national (intra-Member State) combined transport operations in order to support the further development of combined transport in the Union, hence an increase in the modal shift from road to rail, inland waterways and short sea shipping.
- (6a) Article 2 of Directive 92/106 EEC prohibits national quotas and authorisations for combined transport operations. The extension of the scope of this Directive to national combined transport operations should continue to prohibit such national restrictions when they are not based on EU law. Furthermore, Article 4 of this Directive continues to apply only to combined transport operations between the Member States.

- (7) [A combined transport operation is to be seen as one single transport operation that directly competes with a unimodal transport operation from the point of departure to the final destination. Regulatory conditions should ensure equivalence between international combined transport and international unimodal transport, and national combined transport and national unimodal transport respectively. In this regard it is important to point out that the relevant rules relating to posting of workers, including those set out in the *lex specialis* Directive and other social rules of transport continue to apply to combined transport operations. The application of these rules should take into account the character of the total transport operation. In particular, the rules on international road transport operations should apply to the road legs which are part of an international combined transport operation and the rules on transport by non-resident hauliers should apply to the road legs which are part of a national combined transport operation.]<sup>6</sup>
- (8) The current definition of combined transport includes different distance limits for the road legs of a combined transport operation, according to the mode of the non-road leg. For rail, there is no fixed distance limit but instead the undefined notion of “nearest suitable terminal” providing some flexibility to take account of specific situations. That limitation has raised many difficulties in its implementation due to various interpretations and specific difficulties to establish the conditions for implementation. It would be useful to lift those ambiguities while also ensuring that some measure of flexibility is retained. In particular, allowing an equal catchment area for all modal combinations and facilitating enforcement thanks to the simplicity of measuring the road leg distance in direct line based on addresses or GNSS coordinates of the beginning and end point of a road leg would simplify the planning of combined transport operations<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Wording clarifying the application of the different provisions of the *lex specialis* to be decided on at a later stage, depending on agreement reached in the discussions on the *lex specialis*

<sup>7</sup> DK is proposing to clarify under which conditions the transport of empty loading units is to be considered part of CT operations.



- (9) In the current definition of combined transport, the minimum distance of 100 km for the non-road leg of a combined transport operation ensures that most combined transport operations are covered. Rail and short sea shipping legs typically run over larger distances to be competitive with unimodal road transport. That minimum distance also ensures exclusion from the scope of specific operations such as short ferry crossings which would occur anyway. However, with such a minimum distance limitation, a number of inland waterways operations around ports and in and around agglomerations, which contribute greatly to decongesting the road networks in sea ports and in the immediate hinterland and to reducing environmental burdens in agglomerations, do not fall under the scope of the current Combined Transport Directive. It would therefore be useful to remove that minimum distance limitation, while maintaining the exclusion of non-road legs the sole purpose of which is to overcome a natural obstacle and that do not bring along modal shift in the EU. Such excluded non-road legs include direct island crossings by ferry such as Cork-Roscoff or through a tunnel such as Eurotunnel where there is no road alternative to the non-road leg, and cases where there is a theoretical road alternative for the non-road leg of the operation, but this road leg is not commercially viable as it is considerably longer and causing uncompetitive delays and prices, such as the ferry crossing from Tallinn to Stockholm, or the ferry crossing from Bari to Dubrovnik. On the other hand, non-road legs consisting of island connections where the operator chooses to go by ferry to a more distant port instead of the closest one, and thus avoiding a considerable distance of road transport, such as choosing Cork-Santander instead of driving from Roscoff to Spain, should not be excluded and should be able to benefit from support, as they bring along modal shift.

- (9a) Furthermore, while the current definition of combined transport only covers operations between Member States, a part of an intermodal transport operation between Member States and a third country should be interpreted to be covered by the Directive if the Union part of the operation fulfils the conditions set out in the definition of combined transport, as it brings modal shift in the Union. In that case, however, the non-road leg that crosses a European Union border has to be at least 100 km on EU territory. To avoid any doubt, a clarification to this effect is necessary.
- (9b) While the part of **intermodal** transport operations starting or ending in third countries that takes place within the Union is covered by this Directive under certain conditions, the conditions for access to the market and access to occupation applicable to hauliers from third countries continue to [...] **be subject to Union or Member States agreements with third countries containing provisions on road transport.**
- (10) The minimum size limit of intermodal loading units currently specified in the definition of combined transport could hamper the future development of innovative intermodal solutions for urban transport and any limit to container size or format should therefore be removed. On the other hand, being able to identify intermodal loading units through existing and widely used means of identification could speed up the handling of intermodal loading units in terminals and facilitate the flow of the combined transport operations.

- (11) The outdated usage of stamps in proving that a combined transport operation has occurred prevent the effective enforcement or the verification of eligibility for the measures provided for in Directive 92/106/EEC. The evidence necessary to prove that a combined transport operation is taking place should be clarified as well as the means by which such evidence is provided. In particular it is important to reiterate that such evidence may be provided, partly or fully, through existing transport documents such as consignment notes provided for under various international conventions. The use and transmission of transport information through electronic means such as in eCMR electronic consignment notes<sup>8</sup> should be encouraged as it simplifies the provision of relevant evidence. In this regard, it is important to ensure the acceptance of electronic information by the relevant authorities. The provided evidence, whether on paper or in electronic format, should be reliable and authenticated, depending on the format by a written signature, a stamp or an electronic authentication method. The regulatory framework and initiatives simplifying administrative procedures and the digitalisation of transport aspects, should take into consideration developments at Union level.
- (12) The scope of the current economic support measures defined in Directive 92/106/EEC is very limited, consisting of fiscal measures (namely the reimbursement or reduction of taxes) which concern only certain types of combined rail/road transport operations. Other relevant measures for all modal combinations, should also be encouraged in order to reduce the share of road freight and to encourage the use of other modes of transport such as rail, inland waterways and maritime transport to reduce air pollution, greenhouse gas emissions, road traffic accidents, noise and congestion.

---

<sup>8</sup> Provided for in the Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note.

- (13) The main infrastructure bottleneck hampering the shift from road freight to other modes of transport is at the transshipment terminal level. The current distribution and coverage of transshipment terminals in the Union, including along the existing TEN-T Core and Comprehensive network, is insufficient, while the capacity of existing transshipment terminals is reaching its limit and will need to develop in order to cope with overall freight traffic growth. Investing in transshipment terminal capacity may reduce overall transshipment costs, and hence produce a derived modal shift, as demonstrated in some Member States. Member States may take measures to support investment that would ensure that a network of efficient combined transport transshipment terminals with sufficient transshipment capacity to meet existing and future demand for transport infrastructure will be available to transport operators. Such measures could take the form of national transport policy planning, dedicated land planning, public private partnerships, lease of national or municipal land for dedicated purpose or different state aid measures. This would make combined transport operations more competitive compared to unimodal road transport and thus incentivise the use of freight transport alternatives and increase modal shift.
- (13a) The increased coverage, efficiency and capacity of transshipment terminals should, at the very minimum, be established along the existing TEN-T Core and Comprehensive networks. In order for operations to be able to benefit from this Directive, and giving due consideration to population density, geographical or natural constraints, market conditions and trade and freight flows, a long-term aim should be to have on average at least one suitable transshipment terminal for combined transport located no further than 150 km from any shipment location in the Union. Coordination between Member States and, where appropriate, with the Commission would facilitate achieving this target.

- (14) Member States may implement economic support measures in addition to the existing ones, targeting the various legs and elements of a combined transport operation. Such measures may, without prejudice to Articles 29 to 37 of Directive 2012/34/EU, include for example the reduction of certain taxes, infrastructure access charges, external cost charges, congestion charges or other transport fees, direct grants for transporting intermodal loading units in combined transport operations, partial reimbursement of transshipments cost, exemption from traffic bans, support for investments into digital solutions for combined transport.
- (15) Support measures for combined transport operations must be implemented in compliance with the State aid rules contained in the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU). Furthermore, taking into account the importance of such support for development of combined transport, the Commission should assess which types of support measures could be considered to be compatible with internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty.
- (16) [...] (*moved to recital 13a*)
- (17) Support measures should also be reviewed on a regular basis by the Members States to ensure their effectiveness and efficiency.
- (18) For the purposes of this Directive, there should not be a distinction between combined transport for hire or reward and own-account combined transport.
- (19) To cope with and allow an evaluation of the evolution of Union transport, and in particular of the combined transport market, relevant, comparable and reliable data and information should be gathered by the Member States and reported to the Commission on a regular basis and the Commission should submit a report to the European Parliament and the Council on the application of this Directive every five years. Where available, and to avoid duplication of work and administrative burden, relevant combined transport related data and information from existing sources, such as EUROSTAT or national statistical databases, can be re-used for that purpose.

- (19a) In order to ensure uniform conditions to facilitate the required reporting by the Member States, implementing powers should be conferred on the Commission [...] lay down the **detailed** content [...] of information on combined transport operations. Those powers should be *exercised* in accordance with Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council<sup>9</sup>.
- (20) Transparency is important for all stakeholders involved in combined transport operations. To support such transparency, it is important to ensure publication of all relevant rules, measures and contact details in an easily accessible way.
- (21) [...]
- (21a) [...]. (*moved to recital 19a*)
- (22) Since the objectives of this Directive to further promote the shift from road transport to more environmentally friendly modes of transport, and hence reduce the negative externalities of the Union transport system, cannot be sufficiently achieved by the Member States but can rather, by reason of the primarily cross-border nature of freight combined transport and interlinked infrastructure, and of the problems this Directive is intended to address, be better achieved at Union level, the Union may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty on European Union. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve those objectives.
- (23) Directive 92/106/EC should therefore be amended accordingly,

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

---

<sup>9</sup> Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by the Member States of the Commission's exercise of implementing powers (OJ L 55, 28.2.2011, p. 13).

## *Article 1*

Directive 92/106/EEC is amended as follows:

(1) the title is replaced by the following:

“Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods<sup>10</sup>”;

### *new Article 1a:*

The purpose of this Directive is to contribute to the reduction of air pollution, greenhouse gas emissions, road traffic accidents, noise and congestion by promoting the development of combined transport operations and to encourage the modal shift of freight transport from road to other modes of transport such as rail, inland waterways and maritime transport by increasing the competitiveness of combined transport operations compared to road freight.

(2) Article 1 is replaced by the following:

### “Article 1

1. This Directive applies to combined transport operations.
2. For the purposes of this Directive, ‘combined transport’ means carriage of goods by a transport operation, consisting of an initial or final road leg of the journey, or both, as well as [...] one or more non-road legs of the journey using rail, inland waterway or maritime transport:

---

<sup>10</sup> BE, DE, DK, EL, SE are against the extension of the scope of the Directive to include national combined transport.

- (a) in a trailer or semi-trailer, with or without a tractor unit, swap body or container, identified, in accordance with the identification regime established pursuant to international standards ISO6346 and EN13044,<sup>11</sup> where the unaccompanied intermodal loading unit is transhipped between the different modes of transport; or
- (b) by a road vehicle accompanied by its driver and carried by rail, inland waterways or maritime transport for the non-road leg of the journey (accompanied transport operation).

By way of derogation, point (a) of this paragraph shall until [*OJ please insert date 4 years after [...] the transposition referred to in Article 2 of [...] this Directive*] also cover non-cranable semi-trailers in unaccompanied combined transport that are not identified in accordance with the identification regime established pursuant to international standards ISO6346 and EN13044<sup>12</sup>.

- 2a. This Directive shall not apply to those combined transport operations which do not bring along modal shift in the Union, when none of the non-road legs [...] has an equivalent viable road transport alternative<sup>13</sup>.
- 3. Each road leg referred to in paragraph 2 shall not exceed:  
  
[...]150<sup>14</sup> km in distance as the crow flies;

---

<sup>11</sup> RO proposes to add: "... with a total maximum length of 45 feet,..."

<sup>12</sup> AT, supported by DE, is against the obligation to identify non-cranable semi-trailers on the basis of these standards.

<sup>13</sup> FI proposes 50 km for the non-road leg, or to revert to the minimum 100 km of the current Directive. DK and HU propose at least 50 km for the non-road leg.

<sup>14</sup> AT, supported by BE, DK, SI proposes a shorter distance, or exemptions for certain countries because of their specific situations. DK proposes 120 km, as a compromise. HR would support 100 km, but could also accept 120 km as a compromise. CZ and SK do not support further reduction of the 150 km limit. EE and PL support the COM proposal. LT would prefer to keep the 20% in point b)



- (b) 20% of the distance as the crow flies of the total combined transport operation in the Union.

That road leg distance limit shall apply to the total length of each road leg, regardless of any intermediary pick-ups on the initial leg and deliveries on the final leg of the journey.

The road leg distance limit may be exceeded for combined transport operations in order to reach the geographically nearest transport terminal which has the necessary operational transshipment capability for loading or unloading in terms of transshipment equipment, terminal capacity, terminal opening times and appropriate freight services.

<sup>15</sup>[...]

Member States shall, [...] publish and update the list of terminals fulfilling the necessary transshipment capability.

4. Where a combined transport operation starts and/or ends outside of the Union, this Directive shall apply to the part of the operation in the Union if:
- (a) the part of operation taking place in the Union fulfils the requirements laid down in paragraphs 2 and 3, and
- (b) the non-road leg that crosses a Union border is at least 100 km long in the Union<sup>16</sup>."

---

<sup>15</sup> AT, CZ, DE, DK, EL, ES, HU, NL, PL, RO, SE are against this implementing act. IT and LU support the paragraph as it is. COM has a reservation on the deletion of the IA, whose purpose is to define harmonised criteria for the necessary operational transshipment capability of those terminals. HU proposes to define these criteria in the Directive.

<sup>16</sup> LT and RO propose to add: '*or the nearest suitable terminal*' - for flexibility, to adapt to the existing infrastructure

4a. A Member State may decide not to apply the support measures provided by this Directive<sup>17</sup> to combined transport operations with regard to a road leg that is [...] transiting its territory without loading or unloading freight<sup>18</sup>.

(3) Article 3 is replaced by the following:

“Article 3

1. Member States shall ensure that road transport is considered forming part of a combined transport operation covered by this Directive only if the haulier carrying out the given road transport operation can produce clear evidence that such road transport constitutes a road leg of a combined transport operation.
2. The evidence referred to in paragraph 1 shall comprise the following information<sup>19</sup>:
  - (a) the name and address of the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper.
  - (b) identification of the intermodal loading unit transported, or in case an road vehicle is carried in a non-road leg, identification of this road vehicle;

---

<sup>17</sup> AT, supported by DK, HR, NL, SE and SI, propose to add the following: "...including the weight advantages foreseen in Directive 96/53/EEC, ..."

<sup>18</sup> COM has a strong reservation on this new paragraph. CZ, ES, HU, IT, PL are against this paragraph.

<sup>19</sup> CZ, EL, HR, HU, IE, PL and RO propose the creation of a standardised EU form for combined transport evidence, to make it easier for operators to present the evidence, and to facilitate enforcement. SI would support this idea if this form replaced the evidence foreseen in Article 1. COM explains that the list of evidence in Article 3(2) constitutes such a form and is already provided in the transport documents of the driver.

- (c) the combined transport operation routing:
- the places where each of the different legs of combined transport start and end in the Union and respective dates;
  - the following distances:
    - (i) distances as the crow flies for each road leg in the Union;
    - (ii) [...];<sup>20</sup>
    - (iii) combined transport operations subject to Article 1.4 (b), the distance of the non-road leg in the Union
  - if the road leg exceeds 150 km, the justification for exceeding the distance according to the conditions set out in Article 1(3) ;
  - in case of the final road leg, confirmation from the last transshipment terminal that the identified intermodal loading unit has been transhipped between modes of transport, including the place and date, or in case this is not available, confirmation from the respective non-road leg operators that the identified intermodal loading unit or road vehicle has been carried by them as part of this combined transport operation, including the place and date of delivery.
- 2a. Any evidence referred to in paragraph 1 shall be duly authenticated.
3. No additional evidence or document shall be required in order to prove that the haulier is carrying out a combined transport operation.

---

<sup>20</sup> In line with footnote 10, COM has a strong reservation on this deletion.

4. The evidence referred to in paragraph 1 shall be presented upon the request of the authorised inspecting officer of the Member State where the check is carried out. It shall be in an official language of that Member State or in English.
- 4a. In the case of roadside checks, the driver shall be allowed to contact the head office, the transport manager the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper or any other person or entity which may support him in providing the information referred to paragraph 2. This information shall be provided within [45 minutes]<sup>21</sup> from the start of the road-side check.
5. Such evidence may be presented electronically, using a revisable structured format which can be used directly for storage and processing by computers.
6. In the case of road side checks, a discrepancy of the transport operation with the provided evidence, notably as regards the routing information referred to in point (c) of paragraph 2 shall be permitted, if duly justified, in case of exceptional and unforeseen circumstances outside the control of the haulier(s) causing changes in the combined transport operation. To that end, the driver shall be allowed to contact the head office, the transport manager, the shipper or the operator who organises the combined transport operation on behalf of the shipper, or any other person or entity which may provide additional justification on this discrepancy between provided evidence and actual operation.";

22

---

<sup>21</sup> Time should be aligned with Article 8(4a) of Regulation (EC) No 1072/2009.

<sup>22</sup> DK, supported by BE, IT, LU and SE, proposes the deletion of Article 4 of Directive 92/106/EEC.

(4) Article 5 is replaced by the following:

“Article 5

3. Member States shall submit to the Commission in the first instance by [xx/xx/xxxx - 18 months after transposition of the Directive] and every [five] years thereafter a report providing information related to the combined transport operations covered by this Directive on their territory. The report shall contain information and statistics, where available, related in particular to main national and cross-border transport network corridors used in combined transport operations, the number of vehicles (a road train counting as a single vehicle), swap bodies and containers transported, transported tonnages, a list of transshipment terminals servicing combined transport operations and an overview of all national support measures applied and envisaged.
- (a) [...];
  - (b) [...];
  - (c) [...];;
  - (d) [...].
4. The Commission shall adopt implementing acts<sup>23</sup> in accordance with Article 10b describing the **detailed** content [...] of the information on combined transport operations referred to in paragraph 1. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 10b(2).

---

<sup>23</sup> DE, supported by At and SI, is against the delegation of power to COM for this issue, the content and details of CT information needs to be included in the basic act itself, not in the secondary legislation.

5. On the basis of an analysis of the national reports, in the first instance by [xx/xx/xxx - 9 months after the MS report submission deadline] and every [five] years thereafter the Commission shall draw up and submit a report to the European Parliament and to the Council on:
- (a) the economic development of combined transport;
  - (b) [...],
  - (c) [...],
  - (d) possible further measures, including a revision of the definition of combined transport as defined in Article 1 and an adaptation of the list of measures provided for in Article 6."

(5) In Article 6<sup>24</sup> the following paragraphs 4, 5, 6, 7 and 8 are added :<sup>25</sup>

26

4. "Member States may [...] <sup>27</sup> take measures for the achievement of the objective of this Directive to support investment in transshipment terminals as regards:

(a) the construction and, where necessary, the expansion of such transshipment terminals for combined transport;

(b) the increase of operational efficiency in existing terminals.

4a. [...] <sup>28</sup>

Member States shall ensure that publicly supported transshipment facilities are accessible to all operators without discrimination<sup>29</sup>.

Member States may establish additional conditions for the eligibility for the support.

---

<sup>24</sup> In connection with the extension of the scope of the Directive in Article 1, NL suggests to keep the application of Article 6(1) to combined transport operations *between Member States*.

<sup>25</sup> AT, BE, CZ, EL, HR, IT, PL and SI propose to simplify the state-aid procedures, for instance by adding combined transport support to the Block Exemptions Regulation. PCY draws attention to the new text in recital 15 and the new paragraph 8a on this issue.

<sup>26</sup> BE, supported by LU, propose to extend paragraph 1 of Article 6 to all modes of transport, not just road and rail as in the current Directive.

<sup>27</sup> CZ would like a clarification of the wording and about how it can be transposed in national law. BE points out that now the level of ambition of the article has been lowered to the point of being unnecessary. COM is opposed to changing '*shall*' into '*may*' and proposes the following wording: '*...Member States shall take the necessary measures to encourage investment in ....*'

<sup>28</sup> Deleted text of this paragraph is now reflected in recital 13a. COM is proposing to keep the text in a simplified form, as follows: '*Member States shall ensure that, when such measures are implemented, priority is given to ensuring a sufficient geographical distribution of suitable facilities in the Union, and in particular on the TEN-T Core and Comprehensive networks.*'

<sup>29</sup> DE and IT propose to add a deadline for non-discriminatory access. CZ and HU limit it to 5 years.

5<sup>30</sup>. Member States may take additional measures, to improve the competitiveness of combined transport operations as compared to equivalent road transport operations.

Such measures may, without prejudice to Articles 29-37 of Directive 2012/34/EU, address any or part of a combined transport operation, such as the operation of a road or non-road leg, the vehicle, vessel or intermodal loading unit used or the transshipment operations<sup>31</sup>

6. Member States shall communicate without delay the text of the support measures taken pursuant to this Article to the Commission.
  7. Member States shall re-evaluate their needs at least every [five] years and where necessary adapt the measures<sup>32</sup>;
  8. [...]
  - 8a. The Commission shall undertake an assessment, in light of Articles 107 and 108 of the Treaty, of which types of support measures could be considered to be compatible with the internal market.";
- (6) Articles 7 and 9 are deleted<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> CZ, IT and PL propose to strengthen the language of this paragraph.

<sup>31</sup> RO proposes the addition of the following text: "..., *respecting, where applicable, the principle of reciprocity between Member States*'.

<sup>32</sup> AT proposes to limit this obligation to financial support only and replace the 5 year frequency with "regularly".

<sup>33</sup> IT is against this deletion.



(7) The following article is inserted:

“Article 9a

6. [...]

7. [...]

8. Member States shall publish in an easily accessible manner and free of charge the information relevant for the purposes of the application of this Directive, including the support available for economic operators and contact points in the relevant national authorities. Member States shall notify to the Commission the place where that information is published as well as the contact details and the different tasks of relevant national authorities.

9. [...]”;

(8) The following article is inserted:

“Article 10a

[...]”

*"Article 10b<sup>34</sup>*

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.

Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply."

*Article 2*

10. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by XXXXXX [ two years after the entry into force of the Directive.] at the latest. They shall immediately inform the Commission thereof. When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directive repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.
11. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

---

<sup>34</sup> AT and DE propose the deletion of this article (no implementing act).

*Article 3*

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

*Article 4*

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels,

*For the European Parliament*

*The President*

*For the Council*

*The President*

---