



---

*Zittingsdocument*

---

**A8-0259/2018**

19.7.2018

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

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 ontwerptekst 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 koptekst 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 koptekst 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

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	5
TOELICHTING .....	46
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID .....	50
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE .....	78
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE.....	79



## 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 ...<sup>1</sup>,
  - 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 (A8-0259/2018),
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.

---

<sup>1</sup> PB C .../Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

## Amendement 1

### Voorstel voor een richtlijn

#### Overweging 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1) De *negatieve impact* van vervoer op de luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen, geluidshinder en congestie blijft een probleem voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Europese burgers. Ondanks het feit dat het wegvervoer de belangrijkste oorzaak is van die negatieve effecten verwacht men dat het vrachtvervoer over de weg tegen 2050 nog met 60 % zal groeien.

## Amendement 2

### Voorstel voor een richtlijn

#### Overweging 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2) Het terugdringen van de negatieve effecten van vervoer blijft een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie. Richtlijn 92/106/EEG van de Raad, die in maatregelen voorziet om het gecombineerd aan te moedigen, is het enige rechtsinstrument van de Unie dat de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, de zeevaart en het spoor, direct stimuleert.

*Amendement*

1) De *algehele doelstelling* van deze richtlijn is om een *hulpbronnen efficiënt multimodaal vervoersnetwerk te ontwikkelen* en om de *negatieve impact van vervoer op luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen, geluidshinder en congestie te verminderen*.

*Amendement*

2) Het terugdringen van de negatieve effecten van vervoer blijft een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie. Richtlijn 92/106/EEG van de Raad, die in maatregelen voorziet om het gecombineerd aan te moedigen, is het enige rechtsinstrument van de Unie dat de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, de zeevaart en het spoor, direct stimuleert. *Om de negatieve effecten van goederenvervoer over de weg verder te verminderen, moet worden aangespoord tot onderzoek en het delen van best practices tussen de lidstaten in verband met oplossingen die leiden tot betere routes, optimalisering van het netwerk, efficiënter laden en mogelijkheden voor*

---

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

---

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

### **Amendement 3**

#### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3) ***Het bereiken van de*** doelstelling om tegen 2030 30 %, en tegen 2050 zelfs meer dan 50 %, van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km te verschuiven naar andere ***energie-efficiëntere vervoerswijzen***, zoals het spoor of de scheepvaart, ***om de prestaties van onze multimodale logistieke ketens te optimaliseren, verloopt trager dan verwacht en zal volgens de huidige prognoses niet lukken.***

*Amendement*

3) ***De*** doelstelling om tegen 2030 30 %, en tegen 2050 zelfs meer dan 50 %, van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km te verschuiven naar andere ***vervoerswijzen***, zoals het spoor of de scheepvaart, ***moet worden bereikt door middel van efficiëntiewinst en een verbetering van de infrastructuur in de spoorweg- en scheepvaartsector.***

### **Amendement 4**

#### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4) Richtlijn 92/106/EEG heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het EU-beleid inzake gecombineerd vervoer en tot een aanzienlijke modal shift van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen. Door tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met name dubbelzinnige bewoordingen en achterhaalde bepalingen, samen met het beperkte toepassingsgebied van de steunmaatregelen, is de impact van de

*Amendement*

4) Richtlijn 92/106/EEG heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het EU-beleid inzake gecombineerd vervoer en tot een aanzienlijke modal shift van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen. Door tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met name dubbelzinnige bewoordingen en achterhaalde bepalingen, samen met het beperkte toepassingsgebied van de steunmaatregelen ***en de bureaucratische***

richtlijn sterk afgenomen.

*en protectionistische barrières in de spoorwegsector*, is de impact van de richtlijn sterk afgenomen.

## **Amendement 5**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4 bis) Deze richtlijn moet de weg effenen voor efficiënte intermodale en multimodale goederenvervoersdiensten en zorgen voor een gelijk speelveld voor de verschillende vervoerswijzen.**

## **Amendement 6**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 5**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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.**

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 **verbetering van het concurrentievermogen van vervoer per spoor en over het water ten opzichte van vervoer over de weg.**

## **Amendement 7**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

6) Het volume binnenlands intermodaal vervoer vertegenwoordigt 19,3 % van het totale intermodaal vervoer in de Unie. Vanwege het beperkte

6) Het volume binnenlands intermodaal vervoer vertegenwoordigt 19,3 % van het totale intermodaal vervoer in de Unie. Vanwege het beperkte



toepassingsgebied van de definitie van gecombineerd vervoer komt binnenlands vervoer momenteel niet in aanmerking voor steun op grond van Richtlijn 92/106/EEG. De schadelijke effecten van binnenlands vervoer, en met name de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen, overstijgen echter de nationale grenzen. Daarom moet gecombineerd vervoer binnen eenzelfde lidstaat in de werkingssfeer van Richtlijn 92/106/EEG worden opgenomen om de verdere ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in de Unie te ondersteunen en dus bij te dragen tot een grotere verschuiving van het wegvervoer naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart.

toepassingsgebied van de definitie van gecombineerd vervoer komt binnenlands vervoer momenteel niet in aanmerking voor steun op grond van Richtlijn 92/106/EEG. De schadelijke effecten van binnenlands vervoer, en met name de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen, overstijgen echter de nationale grenzen. Daarom moet gecombineerd vervoer binnen eenzelfde lidstaat in de werkingssfeer van Richtlijn 92/106/EEG worden opgenomen om de verdere ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in de Unie te ondersteunen en dus bij te dragen tot een grotere verschuiving van het wegvervoer naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart. ***De afwijking van de cabotageregels blijft echter beperkt tot het internationaal gecombineerd vervoer tussen verschillende lidstaten. De lidstaten zullen worden verplicht om doeltreffende controles verrichten om toe te zien op de naleving van die regels en om geharmoniseerde sociale en arbeidsvoorwaarden te bevorderen tussen de verschillende vervoerswijzen en tussen de verschillende lidstaten.***

## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***7 bis) Om de goede werking van de interne markt te waarborgen moeten de wegtrajecten in het kader van gecombineerd vervoer vallen onder Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 bis</sup> en Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 ter</sup> indien zij deel uitmaken van een internationale resp. binnenlandse vervoersverrichting. 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 van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 quater</sup> en inzake de handhaving van deze bepalingen in Richtlijn 2014/67/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 quinquies</sup> dienen van toepassing te zijn op vervoerondernemers die actief zijn op de wegtrajecten van gecombineerd vervoer. Wegtrajecten dienen te worden gezien als een integrerend bestanddeel van een verrichting voor internationaal gecombineerd vervoer. Met name dienen de regels inzake internationale vervoersverrichtingen die in deze richtlijnen zijn neergelegd, van toepassing te zijn op de wegtrajecten die deel uitmaken van verrichtingen voor internationaal gecombineerd vervoer. Daarnaast dienen in het geval van cabotage de regels inzake cabotage die in Verordening 1072/2009 zijn neergelegd, van toepassing te zijn op de wegtrajecten die deel uitmaken van verrichtingen voor binnenlands gecombineerd vervoer.*

---

*<sup>1 bis</sup> 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).*

*<sup>1 ter</sup> 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).*

*<sup>1 quater</sup> 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).*

*<sup>1 quinquies</sup> 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).*

## **Amendement 9**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 9 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**9 bis) Er moet duidelijk worden aangegeven dat voor kraanbare aanhangwagens en opleggers een brutogewicht van 44 ton is toegestaan indien de laadeenheden geïdentificeerd zijn overeenkomstig de internationale normen ISO 6346 en EN 13044.**

## **Amendement 10**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 11**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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

11) Het verouderde gebruik van stempels om te bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer, staat een effectieve handhaving of controle op de subsidiabiliteit in het kader van Richtlijn 92/106/EEG in de weg. Het bewijsmateriaal dat nodig is om te

bewijzen dat er sprake is van gecombineerd vervoer moet worden verduidelijkt, net als de manier waarop dat bewijs moet worden geleverd. Het gebruik en de verzending van elektronische vervoersinformatie, die het verstrekken van relevante bewijsstukken moet vergemakkelijken, en de verwerking daarvan door de bevoegde autoriteiten, moeten worden aangemoedigd. Het gebruikte formaat moet betrouwbaar en authentiek zijn. Bij het regelgevingskader en de initiatieven voor de vereenvoudiging van de administratieve procedures en de digitalisering van de vervoersaspecten moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op EU-niveau.

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 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.

## Amendement 11

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***11 bis) Teneinde het gecombineerd vervoer concurrerend en aantrekkelijk te maken voor de marktdeelnemers, met name voor micro-ondernemingen en kmo's, dient de bureaucratie die de uitvoering van een verrichting voor gecombineerd vervoer kan behelzen in vergelijking met een verrichting voor monomodaal vervoer zoveel mogelijk te worden beperkt.***

## Amendement 12

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

12) De werkingssfeer van de huidige economische steunmaatregelen als

12) De werkingssfeer van de huidige economische steunmaatregelen als

gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG is strikt beperkt tot fiscale maatregelen (de terugbetaling of vermindering van belasting) die alleen gelden voor gecombineerd rail/wegvervoer. Die maatregelen moeten worden uitgebreid tot gecombineerd vervoer over de binnenwateren en over zee. Andere relevante soorten maatregelen, zoals investeringssteun voor infrastructuur of verschillende economische steunmaatregelen, moeten eveneens worden ondersteund.

gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG is strikt beperkt tot fiscale maatregelen (de terugbetaling of vermindering van belasting) die alleen gelden voor gecombineerd rail/wegvervoer. Die maatregelen moeten worden uitgebreid tot gecombineerd vervoer over de binnenwateren en over zee. Andere relevante soorten maatregelen, zoals investeringssteun voor infrastructuur **en voor digitale technologieën**, of verschillende economische steunmaatregelen, moeten eveneens worden ondersteund. **Met betrekking tot digitale technologieën moet worden voorzien in een overgangperiode voor het dematerialiseren van de documenten die de uitvoering van het gecombineerde vervoer bewijzen. Gedurende die periode moeten de instrumenten van de controleautoriteiten in technologisch opzicht worden aangepast. De lidstaten moeten voorrang geven aan investeringen in overslagterminals teneinde de congestie op de wegen te verminderen, het isolement van de industriezones die niet over dergelijke infrastructuur beschikken, te verlichten en de toegankelijkheid en de fysieke en digitale connectiviteit van de installaties voor goederenafhandeling te verbeteren.**

## Amendement 13

### 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

*Amendement*

13) De belangrijkste infrastructurele bottlenecks voor de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vervoerswijzen **bevinden zich op het niveau van** de overslagterminals, **en worden nog verergerd door de onvoldoende samenhangende uitvoering van het TEN-T-netwerk**. De huidige spreiding en dekking van overslagterminals

overslagterminals naderen hun verzadigingspunt en moeten verder worden ontwikkeld om in te spelen op de algemene groei van het goederenvervoer. Investeren in overslagcapaciteit kan de algemene overslagkosten drukken en daardoor, zoals in sommige lidstaten is gebleken, tot een afgeleide modal shift leiden. De lidstaten moeten er bijgevolg, in coördinatie met naburige lidstaten en de Commissie, voor zorgen dat er meer overslagterminals voor gecombineerd vervoer worden **gebouwd** of ter beschikking van de vervoerders worden gesteld. Dit zou het gebruik van alternatieven voor het goederenvervoer over de weg stimuleren en de modal shift versterken, waardoor gecombineerd vervoer competitiever wordt dan zuiver wegvervoer. Minstens op het bestaande TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk moet een grotere dekking en capaciteit van overslagterminals worden gerealiseerd. Op elk verzendpunt in de EU moet gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar zijn binnen een afstand van 150 km.

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 meer overslagterminals voor gecombineerd vervoer **en overslagcapaciteit** worden **aangelegd** of ter beschikking van de vervoerders worden gesteld, **of dat er overslagpunten worden ingericht in gebieden waar zij nodig zijn**. Dit zou het gebruik van alternatieven voor het goederenvervoer over de weg stimuleren en de modal shift versterken, waardoor gecombineerd vervoer competitiever wordt dan zuiver wegvervoer. Minstens op het bestaande TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk moet een grotere dekking en capaciteit van overslagterminals worden gerealiseerd. Op elk verzendpunt in de EU moet gemiddeld minstens één geschikte overslagterminal voor gecombineerd vervoer beschikbaar zijn binnen een afstand van 150 km. **De inkomsten uit externekostenheffingen bedoeld in artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 bis</sup> zouden gebruikt moeten worden voor gecombineerd vervoer.**

---

<sup>1 bis</sup> **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 vrachtoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).**

## Amendement 14

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 13 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***13 bis) De lidstaten moeten voorrang geven aan investeringen in overslagterminals die de bottlenecks en congestiegebieden, met name in de buurt van stedelijke en randstedelijke gebieden, verminderen, teneinde de doortocht door natuurlijke hindernissen, zoals berggebieden, te vergemakkelijken, grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren, schadelijke emissies in de lucht te beperken en de toegang tot industriële gebieden die niet over dergelijke infrastructuur beschikken, te verbeteren.***

## Amendement 15

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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

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 ***en de digitalisering van de sector en de interne markt wordt gestimuleerd en gerealiseerd***. Die maatregelen kunnen ***onder meer*** betrekking hebben op een vermindering van bepaalde belastingen of

de gedeeltelijke terugbetaling van de overslagkosten.

vervoerstarieven, subsidies voor intermodale laa eenheden die effectief via gecombineerd vervoer worden vervoerd of de gedeeltelijke terugbetaling van de overslagkosten. *De maatregelen kunnen de bevordering omvatten van de integratie van verbonden systemen en de automatisering van verrichtingen, alsook investeringen in digitale logistiek, innoverende vrachtafhandelingsystemen, informatie- en communicatietechnologie of slimme vervoerssystemen, met het doel de informatiestroom te vergemakkelijken. Ook kunnen de maatregelen gericht zijn op verbetering van de milieuprestaties, de doeltreffendheid en de duurzaamheid van het gecombineerd vervoer door het gebruik aan te moedigen van schone voertuigen of lage-emissievoertuigen en alternatieve brandstoffen, door de inspanningen op het gebied van energie-efficiëntie aan te moedigen evenals het gebruik van hernieuwbare energiebronnen in de gehele keten van het gecombineerd vervoer en door de overlast die met het vervoer samenhangt, zoals lawaaihinder, te verminderen.*

## Amendement 16

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*14 bis) De fondsen en programma's van de Unie voor onderzoeksfinanciering moeten de lidstaten blijven steunen bij het bereiken van de doelstellingen van deze richtlijn.*

## Amendement 17

### Voorstel voor een richtlijn



## Overweging 14 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 ter) Investering in logistiek vormt eveneens een belangrijke hefboom om de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer te versterken. Wanneer een stelselmatiger beroep wordt gedaan op digitale oplossingen, zoals communicatie- en informatietechnologieën of verbonden slimme systemen, kan dit de gegevensuitwisseling vergemakkelijken, de doeltreffendheid en de kostprijs van de overslagverrichtingen verbeteren en de daarvoor benodigde tijd inkorten.**

## Amendement 18

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14 quater (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 quater) Ook investeringen in de opleiding van werknemers in de logistieke keten, en met name in overslagterminals, zouden de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer helpen verbeteren.**

## Amendement 19

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 15

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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).

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 belangrijke projecten 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 gedeeltelijk te ontslaan van de in artikel 108, lid 3, VWEU genoemde verplichting om de Commissie op de hoogte te stellen.*

## Amendement 20

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

16) *Steunmaatregelen* moeten desgevallend tussen de lidstaten en de Commissie worden gecoördineerd.

*Amendement*

16) *Om mogelijke overlapping van investeringen tussen naburige lidstaten te voorkomen, moeten steunmaatregelen desgevallend tussen de lidstaten en de Commissie worden gecoördineerd door nauwe samenwerking tussen de bevoegde instanties van de lidstaten.*

## Amendement 21

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 17

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

17) Steunmaatregelen moeten ook regelmatig door de lidstaten worden geëvalueerd om hun doeltreffendheid en efficiëntie te waarborgen.

*Amendement*

17) Steunmaatregelen moeten ook regelmatig door de lidstaten worden geëvalueerd om hun doeltreffendheid en efficiëntie te waarborgen, *en hun algehele impact op de Europese vervoerssector, zoals beschreven in de Europese Strategie voor emissiearme mobiliteit, moet worden beoordeeld. Zo nodig moeten corrigerende maatregelen worden genomen. De Commissie moet op basis van de door de lidstaten meegedeelde gegevens een evaluatie uitvoeren van de verschillende maatregelen die de lidstaten nemen*

*alsmede van de doeltreffendheid daarvan, en moet de uitwisseling van good practices bevorderen.*

## **Amendement 22**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*18 bis) Het gebrek aan vergelijkbare en betrouwbare statistieken vormt momenteel een belemmering voor de evaluatie van gecombineerd vervoer in de Unie en voor de vaststelling van maatregelen om het potentieel ervan te benutten.*

## **Amendement 23**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

19) Om in te spelen op de ontwikkeling van het vervoer in de Unie, en met name de markt voor gecombineerd vervoer, dienen de lidstaten op regelmatige basis relevante gegevens en informatie te verzamelen en aan de Commissie te rapporteren en moet de Commissie om de vier jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn indienen bij het Europees Parlement en de *Raad*.

19) Om in te spelen op de ontwikkeling van het vervoer in de Unie, en met name de markt voor gecombineerd vervoer, dienen de lidstaten op regelmatige basis relevante gegevens en informatie te verzamelen en aan de Commissie te rapporteren en moet de Commissie om de vier jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn indienen bij het Europees Parlement, *de Raad* en de *bevoegde instanties van de lidstaten*.

## **Amendement 24**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 19 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*19 bis) De Commissie moet verantwoordelijk zijn voor de correcte*

*toepassing van deze richtlijn en de verwezenlijking van de Europese doelstelling inzake de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer tegen 2030 en 2050. Daartoe moet zij regelmatig de evolutie van het aandeel van gecombineerd vervoer in elk van de lidstaten evalueren op basis van door de lidstaten meegedeelde gegevens, en moet zij zo nodig een voorstel voor wijziging van deze richtlijn indienen om de EU-doelstelling te verwezenlijken.*

## Amendement 25

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 22

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

22) Aangezien de *doelstelling* van deze richtlijn, namelijk *om gecombineerd vervoer concurrerend te maken ten opzichte van wegvervoer*, niet voldoende door de lidstaten *kan* worden verwezenlijkt, maar, vanwege het overwegend grensoverschrijdend karakter van het gecombineerd goederenvervoer en de daaraan gekoppelde infrastructuur en van de problemen die met deze richtlijn worden aangepakt, beter op het niveau van de Unie *kan* worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

## Amendement 26

**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, **met inbegrip van kraanbare opleggers met een maximaal toegestaan brutogewicht van 44 ton**, wanneer de **niet-begeleide intermodale lading tussen verschillende vervoerswijzen (verrichting voor niet-begeleid gecombineerd vervoer)** wordt overgeladen; of

## Amendement 27

**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 weg wordt afgelegd.

*Amendement*

b) door een wegvoertuig dat **door zijn bestuurder wordt begeleid en** per spoor, over de binnenwateren of over zee wordt vervoerd tijdens het traject dat niet over de weg wordt afgelegd (**begeleide vervoersverrichting**).

## Amendement 28

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

***In afwijking hiervan geldt punt a) van dit lid tot [PB: datum vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn invoegen] ook voor niet-kraanbare aanhangwagens en opleggers in niet-begeleid gecombineerd vervoer die niet worden geïdentificeerd overeenkomstig de identificatieregels die zijn vastgesteld op grond van de internationale normen ISO 6346 en EN 13044.***

## Amendement 29

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 1 – lid 2 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Binnenvaarttrajecten of trajecten over zee waarvoor geen gelijkwaardig alternatief over de weg bestaat ***of die onvermijdelijk zijn als onderdeel van economisch levensvatbaar vervoer***, worden niet als gecombineerd vervoer in aanmerking genomen.

*Amendement*

Binnenvaarttrajecten of trajecten over zee waarvoor geen gelijkwaardig ***of economisch levensvatbaar*** alternatief over de weg bestaat, worden niet als gecombineerd vervoer in aanmerking genomen.

## Amendement 30

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 1 – lid 3 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Elk wegtraject als bedoeld in lid 2 mag op het grondgebied van de Unie niet langer zijn dan ***de volgende afstanden***:

- a) 150 km in vogelvlucht;***
- b) 20 % van de afstand in vogelvlucht tussen de plaats waar de goederen voor***

*Amendement*

Elk wegtraject als bedoeld in lid 2 mag op het grondgebied van de Unie niet langer zijn dan ***150 km***.

*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 31

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

*Amendement*

*Overschrijding van de in dit lid genoemde toegestane maximumafstand over de weg voor gecombineerd rail/wegvervoer wordt door de lidstaten waarvan het wegnen voor dit vervoer wordt gebruikt toegestaan als dit nodig is om de geografisch het dichtstbij gelegen vervoersterminal of het overslagpunt te bereiken die/dat 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 of -punt aanwezig is die/dat aan al deze voorwaarden voldoet. Een dergelijke overschrijding dient naar behoren te worden gemotiveerd overeenkomstig artikel 3, lid 2, letter e bis. Lidstaten mogen in het geval van gecombineerd rail/wegvervoer de maximale lengte van het wegtraject van 150 km op een exact gedefinieerd deel van hun grondgebied tot 50 % verkorten op grond van milieuredenen, mits er binnen die afstand een passende terminal is.*

## Amendement 32

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 2**

*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.***

**Amendement 33**

**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 ***en als deze informatie vóór het begin van de verrichting naar behoren is doorgegeven aan de vervoerder die de vervoersverrichting uitvoert.***

**Amendement 34**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 3 – lid 2 – inleidende formule



*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 in het in lid 5 beschreven formaat te worden overgelegd of verzonden en** de volgende gegevens voor elk gecombineerd vervoer **te omvatten**:

### **Amendement 35**

#### **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;**

### **Amendement 36**

#### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**e bis) indien de afstand de in artikel 1, lid 3, genoemde limiet overschrijdt, een motivering overeenkomstig de criteria die in de laatste alinea daarvan worden genoemd;**

### **Amendement 37**

#### **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*

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:

*Amendement*

f) een door de **voor de planning verantwoordelijke persoon (eventueel elektronisch)** 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:

**Amendement 38**

**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*

- naam, adres en contactgegevens van de vervoerder;

*Amendement*

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

**Amendement 39**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter h – punt i

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

- **i) plaats van overslag van wegvervoer naar een andere vervoerswijze;**

*Amendement*

**Schrappen**

**Amendement 40**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter h – punt ii

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

- **ii) afstand in vogelvlucht** van het begintraject over de weg tussen de plaats van verzending en de eerste **overslagterminal**;

**Amendement 41**

**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 42**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter i – punt ii

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

- ii) afstand **in vogelvlucht** van het eindtraject over de weg tussen de overslagplaats en de plaats waar het gecombineerd vervoer in de Unie eindigt;

**Amendement 43**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 2 – letter j – punt ii

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

- ii) indien beschikbaar, een handtekening of stempel van de **spoorweg-**

*Amendement*

- **afstand** van het begintraject over de weg tussen de plaats van verzending en de eerste **vervoersterminal of het overslagterminalpunt**;

*Amendement*

- *Geldt niet voor de Nederlandse versie.*

*Amendement*

- ii) afstand van het eindtraject over de weg tussen de overslagplaats en de plaats waar het gecombineerd vervoer in de Unie eindigt;

*Amendement*

- ii) indien beschikbaar, een handtekening of stempel van de

of *havenadministraties van* de betrokken terminals (station of haven) langs het traject dat niet over de weg wordt afgelegd om te bevestigen dat het relevante deel dat niet over de weg plaatsvindt, voltooid is.

*spoorwegadministratie* of *het bevoegde orgaan in* de betrokken terminals (station of haven) langs het traject dat niet over de weg wordt afgelegd om te bevestigen dat het relevante deel dat niet over de weg plaatsvindt, voltooid is.

#### Amendement 44

##### Voorstel voor een richtlijn

##### Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*j bis) indien de maximumafstanden voor het traject over de weg in overeenstemming met artikel 1, lid 3, derde alinea, worden overschreden, de redenen hiervoor.*

#### Amendement 45

##### Voorstel voor een richtlijn

##### Artikel 1 – alinea 1 – punt 3

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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 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.

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 **en in het in lid 5 genoemde formaat**. In het geval van controles langs de weg worden de bewijsstukken tijdens de controle **en binnen maximaal 45 minuten** overgelegd. **Indien de bewijsstukken op het moment van de controle langs de weg niet beschikbaar gemaakt kunnen worden, dienen de onder letter h) iii) en letter j) van lid 2 genoemde handtekeningen binnen 5 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.

## Amendement 46

**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 bestaande vervoersdocumenten zoals de *vrachtbrieven die genoemd worden in bestaande overeenkomsten inzake internationaal of binnenlands vervoer, totdat de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen een standaardformulier vaststelt.*

## Amendement 47

**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

*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).*

*bestaande overeenkomsten inzake internationaal of binnenlands vervoer. 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.*

#### **Amendement 48**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

##### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 5 – alinea 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*De lidstaten werken toe naar geleidelijke dematerialisatie van de documentatie en voorzien in een overgangperiode totdat het gebruik van papier volledig wordt gestaakt.*

#### **Amendement 49**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

##### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 3**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 3 – lid 6

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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 **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

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

moet worden gewijzigd. Daartoe moet de bestuurder toestemming krijgen contact op te nemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of elke andere persoon of entiteit die een aanvullende rechtvaardiging kan verstrekken voor het verschil tussen het overgelegde bewijsmateriaal en het feitelijke vervoer.

gecombineerde vervoer moet worden gewijzigd. Daartoe moet de bestuurder toestemming krijgen contact op te nemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of elke andere persoon of entiteit die een aanvullende rechtvaardiging kan verstrekken voor het verschil tussen het overgelegde bewijsmateriaal en het feitelijke vervoer.

## **Amendement 50**

**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 - **twalf** 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 51**

**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;

## **Amendement 52**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**

*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 **totale en 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);

**Amendement 53**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 1 – 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 **overslagverrichtingen uitgevoerd via bimodale technologie en de geografische dekking van deze overslagpunten, alsmede 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**;

**Amendement 54**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*



*c bis) veranderingen in het aandeel van gecombineerd vervoer en de verschillende vervoerswijzen op het grondgebied;*

## **Amendement 55**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 1 – 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 het gebruik van gecombineerd vervoer en de gevolgen ervan voor de sociale en ecologische duurzaamheid, bottlenecks, congestie, veiligheid en doelmatigheid.***

## **Amendement 56**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 1 – 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.***

## **Amendement 57**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*d ter) de aanvangs- en eindpunten, op NUTS 3-niveau, van goederenstromen op de wegen van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V), zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad\*;*

---

*\* Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).*

#### *Motivering*

*De lidstaten verzamelen, rechtstreeks of via de organen die zij hiervoor aanwijzen, informatie over goederenstromen over de weg over de grote EU-assen. De vertrouwelijkheid van de commerciële informatie van de wegvervoerder wordt hierbij gegarandeerd en deze maatregel zal bijdragen aan het ontwerp van nieuwe diensten van gecombineerd vervoer en een modal shift bevorderen.*

#### **Amendement 58**

**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.*

#### **Amendement 59**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 5 – lid 3

3. Op basis van een analyse van de nationale verslagen stelt de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [xx/xx/xxxx - 9 maanden na de indieningstermijn voor de verslagen van de lidstaten] en vervolgens om de twee jaar, een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de **Raad** over:

3. Op basis van een analyse van de nationale verslagen, **alsmede statistische gegevens die zijn opgesteld op basis van gemeenschappelijke aanwijzingen en methoden voor de hele Unie**, stelt de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [xx/xx/xxxx - 9 maanden na de indieningstermijn voor de verslagen van de lidstaten] en vervolgens om de twee jaar, een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement, **de Raad** en de **bevoegde instanties van de lidstaten** over:

### **Amendement 60**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 5 – lid 3 – letter a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

a) de economische ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, met name in het licht van de ontwikkeling van de milieuprestaties van de verschillende vervoerswijzen;

a) de economische ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, **op het niveau van de lidstaten en op dat van de hele Unie**, met name in het licht van de ontwikkeling van de milieuprestaties van de verschillende vervoerswijzen;

### **Amendement 61**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

c) de doelmatigheid en efficiency van de op grond van artikel 6 ingevoerde steunmaatregelen;

c) de doelmatigheid en efficiency van de op grond van artikel 6 ingevoerde steunmaatregelen, **met vermelding van de steunmaatregelen die het doeltreffendst worden geacht om het oorspronkelijke doel van deze richtlijn te dienen, alsmede**

*best practices in de lidstaten;*

## **Amendement 62**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**

Richtlijn 92/106/EEG

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*c bis) veranderingen in het gedeelte gecombineerd vervoer in elk van de lidstaten en op het niveau van de Unie, met het oog op de verwezenlijking van de vervoersdoelstellingen van de Unie tegen 2030 en 2050;*

## **Amendement 63**

### **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*

*Amendement*

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.

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.*

## **Amendement 64**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 1 – alinea 1

*Bestaande tekst*

1. De **Lid-Staten** nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in lid 3 vermelde belastingen op de wegvoertuigen (vrachtwagens, trekkers, aanhangwagens of **opleggers**), wanneer zij een traject afleggen in gecombineerd vervoer, binnen de grenzen, onder de voorwaarden en overeenkomstig de modaliteiten die zij na overleg met de Commissie vaststellen, of wel forfaitair, of wel in verhouding tot het door deze voertuigen per spoor afgelegde traject, worden verminderd of terugbetaald.

*Amendement*

**(4 bis) In artikel 6, lid 1, wordt de eerste alinea vervangen door:**

"1. De **lidstaten** nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in lid 3 vermelde belastingen op de wegvoertuigen (vrachtwagens, trekkers, aanhangwagens, **opleggers, containers voor de binnenvaart** of **multimodale laadeenheden**), wanneer zij een traject afleggen in gecombineerd vervoer, binnen de grenzen, onder de voorwaarden en overeenkomstig de modaliteiten die zij na overleg met de Commissie vaststellen, of wel forfaitair, of wel in verhouding tot het door deze voertuigen per spoor **of over de binnenwateren** afgelegde traject, worden verminderd of terugbetaald."

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992L0106&from=EN>

**Amendement 65**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 ter (nieuw)**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 1 – alinea 2

*Bestaande tekst*

**De** in de eerste alinea bedoelde verminderingen of terugbetalingen worden door de Staat waar de voertuigen zijn geregistreerd, toegekend op basis van het in deze Staat per spoor afgelegde traject.

*Amendement*

**(4 ter) In artikel 6, lid 1, wordt de tweede alinea vervangen door:**

"**De** in de eerste alinea bedoelde verminderingen of terugbetalingen worden door de Staat waar de voertuigen zijn geregistreerd, toegekend op basis van het in deze Staat per spoor **of over de binnenwateren** afgelegde traject."

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992L0106&from=EN>

**Amendement 66**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 quater (nieuw)**

*Bestaande tekst*

*De Lid-Staten* mogen deze verminderingen of terugbetalingen echter toestaan met inachtneming van de trajecten per spoor die gedeeltelijk dan wel volledig zijn afgelegd buiten de **Lid-Staat** waar de voertuigen zijn geregistreerd.

*Amendement*

**(4 quater)** *In artikel 6, lid 1, wordt de derde alinea vervangen door:*

*"De lidstaten* mogen deze verminderingen of terugbetalingen echter toestaan met inachtneming van de trajecten per spoor **of over de binnenwateren** die gedeeltelijk dan wel volledig zijn afgelegd buiten de **lidstaat** waar de voertuigen zijn geregistreerd."

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992L0106&from=EN>

**Amendement 67**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – alinea 1 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. Indien zulks nodig is voor het bereiken van de in lid 8 bedoelde doelstelling nemen de lidstaten de nodige maatregelen om investeringen in **overslagterminals** te ondersteunen, voor wat betreft:

*Amendement*

4. Indien zulks nodig is voor het bereiken van de in lid 8 bedoelde doelstelling nemen de lidstaten de nodige maatregelen om investeringen in **vervoersterminals en overslagpunten** te ondersteunen, voor wat betreft:

**Amendement 68**

**Voorstel voor een richtlijn**

**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – alinea 1 – 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 de in artikel 1, lid 3, genoemde afstand geen passende faciliteiten beschikbaar zijn, de bouw* van **vervoersterminals of de aanleg van overslagpunten** 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;*

## Amendement 69

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – alinea 1 – letter a bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*a bis) in gebieden waar aanvullende terminalcapaciteit nodig is, de uitbreiding van bestaande terminals of de aanleg van bijkomende overslagpunten en, na een evaluatie van de economische impact waaruit blijkt dat de markt niet negatief beïnvloed zou worden en dat er nieuwe terminals nodig zijn en vooropgesteld dat het milieu in aanmerking wordt genomen, de bouw van nieuwe terminals voor gecombineerd vervoer;*

## Amendement 70

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 4 – alinea 1 – letter b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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

b) de verhoging van de operationele efficiëntie *in bestaande terminals, waaronder waarborging van de toegang tot deze* terminals.

## Amendement 71

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 5

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Steunmaatregelen voor gecombineerd vervoer worden geacht verenigbaar te zijn met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, VWEU, en worden vrijgesteld van de kennisgevingsplicht uit artikel 108, lid 3, VWEU, mits ze niet meer dan 35 % van de totale kosten van de verrichting vertegenwoordigen.***

## **Amendement 72**

**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 spreiding van geschikte faciliteiten in de Unie, met name op het TEN-T-kernnetwerk en uitgebreide netwerk, zodat er binnen de Unie steeds een terminal beschikbaar is binnen ***een afstand van 150 km.***

De lidstaten 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 ***de in artikel 1, lid 3, letter a), genoemde afstand. Bij het treffen van de in dit lid genoemde maatregelen 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) het isolement van gebieden waar infrastructuur ontbreekt, te verlichten en daarbij rekening te houden met de***



*specifieke behoeften en beperkingen van perifere en ultraperifere regio's;*

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

*e) de overstap naar digitalisering te bespoedigen; alsmede*

*f) de gevolgen van het goederenvervoer voor het milieu en de volksgezondheid te beperken, bijvoorbeeld door het bevorderen van de efficiëntie van voertuigen, het gebruik van alternatieve en minder vervuilende brandstoffen, het gebruik van hernieuwbare energie, ook in terminals, of het efficiënter gebruik van vervoersnetwerken door de inzet van informatie- en communicatietechnologie.*

### **Amendement 73**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 6 – lid 4 – alinea 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten kunnen aan de verleende steun aanvullende voorwaarden koppelen.

*Amendement*

De lidstaten kunnen aan de verleende steun aanvullende voorwaarden koppelen. **Zij stellen de betrokken partijen hiervan op de hoogte.**

### **Amendement 74**

**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

*Amendement*

**Uiterlijk per 31 december 2021 nemen** de lidstaten aanvullende maatregelen **van economische of wetgevende aard** om de concurrentiepositie van het gecombineerd

gelijkwaardig vervoer over de weg.

vervoer te versterken ten opzichte van gelijkwaardig vervoer over de weg, **met name om de benodigde tijd en de kosten voor overslagverrichtingen te verminderen.**

## Amendement 75

### 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*

***Teneinde de benodigde tijd en de kosten voor overslagverrichtingen te verminderen omvatten de in alinea 1 benoemde maatregelen een of meer van de volgende stimulansen:***

***a) een ontheffing voor vervoerders van de in artikel 2 van Richtlijn 1999/62/EG genoemde 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/EU van het Europees Parlement en de Raad<sup>1 bis</sup>;***

***b) een vergoeding voor bedrijven die verrichtingen doen als onderdeel van gecombineerd vervoer, voor de kosten van het gebruik van bepaalde infrastructuur;***

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

---

<sup>1 bis</sup> ***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).***

## **Amendement 76**

### **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; alsmede*

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

## **Amendement 77**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 6 – lid 5 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*5 bis. Dergelijke aanvullende maatregelen omvatten stimulansen voor het gebruik van trajecten die niet over de weg plaatsvinden. De lidstaten treffen onder andere maatregelen voor het vergroten van het concurrentievermogen van vervoer over de waterwegen, zoals financiële prikkels voor het gebruik van routes voor korte vaart of over binnenwateren of voor de totstandbrenging van nieuwe kortevaartverbindingen.*

## Motivering

*Korte vaart en vervoer over de binnenwateren moeten, op niet-discriminerende wijze, worden opgenomen onder de vervoerswijzen die in aanmerking komen voor nationale stimuleringsmaatregelen.*

### Amendement 78

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 6 – lid 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

8. De lidstaten waarborgen dat steunmaatregelen voor gecombineerd vervoer tot doel hebben het goederenvervoer over de weg terug te dringen en het gebruik van andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de zeevaart, **lage-emissievoertuigen, het gebruik van alternatieve brandstoffen met lagere emissies, zoals biobrandstoffen, elektriciteit uit hernieuwbare bronnen, aardgas of waterstofcellen** aan te moedigen, waardoor de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen.

### Amendement 79

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 7**  
Richtlijn 92/106/EEG  
Artikel 9 bis – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. De lidstaten publiceren op gemakkelijk toegankelijke wijze en gratis relevante informatie over de maatregelen die zij overeenkomstig artikel 6 hebben genomen, alsmede andere informatie die

*Amendement*

3. De lidstaten publiceren op **internet op** gemakkelijk toegankelijke wijze en gratis relevante informatie over de maatregelen die zij overeenkomstig artikel 6 hebben genomen, alsmede andere

relevant is voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

informatie die relevant is voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

## Amendement 80

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 1 – alinea 1 – punt 7

Richtlijn 92/106/EEG

Artikel 9 bis – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. De Commissie publiceert en actualiseert desgevallend de lijst van de in lid 1 bedoelde bevoegde instanties en de lijst van de in artikel 6 bedoelde maatregelen.;

*Amendement*

4. De Commissie publiceert **op internet** en actualiseert desgevallend de lijst van de in lid 1 bedoelde bevoegde instanties en de lijst van de in artikel 6 bedoelde maatregelen.

## Amendement 81

### 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.***

## 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.

17.5.2018

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID**

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake 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))

Rapporteur voor advies: Michel Dantin

### **BEKNOPTE MOTIVERING**

In haar witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" heeft de Unie zich ten doel gesteld tegen 2030 30 % en tegen 2050 50 % van het goederenvervoer via de weg te verschuiven naar andere vervoerswijzen zoals het spoor of de scheepvaart.

Richtlijn 1992/106/EEG is het enige Europese rechtsinstrument dat deze modal shift in goede banen leidt en is meer dan 25 jaar na de inwerkingtreding ervan nog altijd even relevant. Jaarlijks is de luchtverontreiniging in de Europese Unie verantwoordelijk voor 400 000 vroegtijdige sterfgevallen, veroorzaken verkeersongevallen de dood van 26 000 mensen en wordt de kostprijs van de congestie op 1,1 % van het Europees bbp geraamd. Het gecombineerd vervoer is een van de instrumenten die een antwoord bieden op de schadelijke effecten van het vervoer.

In het licht van de evolutie van de vervoerssector, de verspreiding van nieuwe technologieën, het gebrek aan duidelijkheid en de achterhaaldheid van bepaalde bepalingen van de tekst, evenals de tekortkomingen in de tenuitvoerlegging in de lidstaten, dient de huidige richtlijn te worden herzien om het potentieel van het gecombineerd vervoer in Europa volledig te ontsluiten.

De rapporteur is in het algemeen ingenomen met het voorstel van de Commissie, dat een antwoord biedt op veel van de huidige tekortkomingen, de tekst verduidelijkt en bepaalde belemmeringen voor de ontwikkeling van de modal shift uit de weg ruimt. De rapporteur steunt met name de herziening van de definitie van gecombineerd vervoer, de uitbreiding naar binnenlands vervoer, het gebruik van elektronische documenten door de vervoerders, de

uitbreiding van de steunmaatregelen, de versterking van de samenwerking tussen de lidstaten op het gebied van investeringen in infrastructuur en de gegevensuitwisseling over activiteiten in verband met de modal shift.

De rapporteur stelt voor de tekst in verband met enkele belangrijke onderdelen te versterken:

### **Juridische verduidelijkingen**

De rapporteur stelt een aantal verduidelijkingen voor om uiteenlopende interpretaties te voorkomen. Die betreffen met name de cabotageregels in het binnenlands gecombineerd vervoer en de criteria voor afwijking van de 150 km-regel.

### **Rationalisatie van investeringen in infrastructuur**

De rapporteur is van mening dat de investeringen in infrastructuur voor gecombineerd vervoer in eerste instantie gericht moeten zijn op de overslagterminals. De voorkeur moet daarbij uitgaan naar uitbreiding en verbetering van de prestaties van de bestaande infrastructuur. Wat de bouw van nieuwe terminals betreft, is de rapporteur voorstander van een voorafgaande impactstudie die waarborgt dat dergelijke investeringen economisch en ecologisch relevant zijn, door rekening te houden met de geografische en natuurlijke beperkingen van het grondgebied.

### **Verbetering van de logistiek**

De kostprijs van overslagverrichtingen en de daarvoor nodige tijd zijn belangrijke factoren die maken dat het gecombineerd vervoer inboet aan concurrentievermogen ten opzichte van het monomodaal vervoer. De verbetering van de logistiek, die volgens de rapporteur kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van digitale oplossingen, informatie- en communicatietechnologieën, verbonden vervoerssystemen en een betere opleiding van de werknemers, zou het gecombineerd vervoer aantrekkelijker kunnen maken.

### **Bevordering van schone energie en technologie**

De richtlijn beoogt onder meer de vermindering van de luchtverontreiniging, zoals blijkt uit de belangrijkste doelstellingen ervan, maar in de tekst zelf is niet voorzien in maatregelen die de energie-efficiëntie van voertuigen en infrastructuren bevorderen, noch maatregelen die het gebruik van hernieuwbare energiebronnen of innoverende technologieën en digitale oplossingen stimuleren. De rapporteur formuleert enkele voorstellen in die zin, door met name het toepassingsgebied van mogelijke steunmaatregelen te preciseren.

### **Versterking van steunmaatregelen aan vervoerders**

De rapporteur wenst de vaststelling van ten minste één aanvullende steunmaatregel in elke lidstaat, tegen 31 december 2021, verplicht te stellen, met het oog op de vermindering van de gevolgen van het goederenvervoer voor het milieu en de volksgezondheid.

De rapporteur stelt doelgerichtere steunmaatregelen voor. De lidstaten moeten voorrang geven aan investeringen in overslagterminals die de bottlenecks en congestiegebieden, met name in de buurt van stedelijke en randstedelijke gebieden, kunnen verminderen, de overtocht van natuurlijke hindernissen, zoals berggebieden, kunnen bevorderen, de grensoverschrijdende

verbindingen kunnen versterken, de luchtverontreiniging kunnen beperken en die kunnen zorgen voor de ontsluiting van industriële gebieden waar een tekort aan infrastructuur bestaat.

## **Statistieken en Europese doelstelling inzake modal shift**

De Unie heeft zich tot doel gesteld de modal shift voor het goederenvervoer met 30 % te realiseren in 2030 en met 50 % in 2050. De evolutie van het gedeelte gecombineerd vervoer binnen de lidstaten en op het niveau van de Unie wordt echter niet gemonitord. Dat komt doordat de beschikbare statistieken van slechte kwaliteit zijn. De rapporteur versterkt de rapportageplichten van de lidstaten en vraagt de Commissie toe te zien op de verwezenlijking van de Europese doelstellingen inzake gecombineerd vervoer.

## **AMENDEMENTEN**

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

### **Amendement 1**

#### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1) De negatieve impact van vervoer op de luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen, geluidshinder en congestie blijft een probleem voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Europese burgers. Ondanks het feit dat het wegvervoer de belangrijkste oorzaak is van die negatieve effecten **verwacht men dat** het vrachtvervoer over de weg tegen 2050 nog met 60 % **zal** groeien.

*Amendement*

1) De negatieve impact van vervoer op de luchtverontreiniging, uitstoot van broeikasgassen, ongevallen, geluidshinder en congestie blijft een probleem voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Europese burgers. **Vervoer is momenteel verantwoordelijk voor ongeveer 23,2 % van de totale broeikasgasemissies in de Unie en in 2014 werd 72,8 % van de broeikasgasemissies van de vervoerssector in de Unie veroorzaakt door het wegvervoer. Jaarlijks veroorzaakt de luchtverontreiniging in de Unie 400 000 vroegtijdige sterfgevallen, vallen in het wegverkeer 26 000 doden en wordt de kostprijs van congestie op 1,1 % van het Europese bbp geraamd.** Ondanks het feit dat het wegvervoer de belangrijkste oorzaak is van die negatieve effecten, **zou** het vrachtvervoer over de weg tegen 2050 nog met 60 % **kunnen** groeien.

## Amendement 2

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2) Het terugdringen van de negatieve effecten van vervoer blijft een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie. Richtlijn 92/106/EEG<sup>21</sup> van de Raad, die in maatregelen voorziet om het gecombineerd aan te moedigen, is het enige rechtsinstrument van de Unie dat de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, de zeevaart en het spoor, direct stimuleert.

---

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

## Amendement 3

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3) Het bereiken van de doelstelling om tegen 2030 30 %, en tegen 2050 zelfs meer dan 50 %, van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km

*Amendement*

2) Het terugdringen van de negatieve effecten van vervoer blijft een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie. Richtlijn 92/106/EEG<sup>21</sup> van de Raad, die in maatregelen voorziet om het gecombineerd aan te moedigen, is het enige rechtsinstrument van de Unie dat de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar minder vervuilende vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, de zeevaart en het spoor, direct stimuleert.

***Om de externe kosten van goederenvervoer over de weg verder te verlagen, moet worden aangespoord tot onderzoek en het delen van best practices tussen de lidstaten in verband met oplossingen voor betere routes, optimalisering van het netwerk, efficiënter laden en mogelijkheden voor het aanrekenen van externe kosten.***

---

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

*Amendement*

3) Het bereiken van de doelstelling om tegen 2030 30 %, en tegen 2050 zelfs meer dan 50 %, van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km

te verschuiven naar andere energie-efficiëntere vervoerwijzen, zoals het spoor of de scheepvaart, om de prestaties van onze multimodale logistieke ketens te optimaliseren, verloopt trager dan verwacht en zal volgens de huidige prognoses niet lukken.

te verschuiven naar andere energie-efficiëntere vervoerwijzen, zoals het spoor of de scheepvaart, om de prestaties van onze multimodale logistieke ketens te optimaliseren, verloopt trager dan verwacht en zal volgens de huidige prognoses niet lukken. ***Gezien het nog onbenutte potentieel van gecombineerd vervoer heeft de verbetering van deze richtlijn aanzienlijke implicaties wat de bijdrage van deze sector aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de Klimaatovereenkomst van Parijs betreft.***

#### Amendement 4

##### Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***4 bis) Deze richtlijn moet de weg effenen voor efficiënte intermodale en multimodale goederenvervoersdiensten en zorgen voor een gelijk speelveld voor de verschillende vervoerswijzen.***

#### Amendement 5

##### Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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.

5) Richtlijn 92/106/EEG moet worden vereenvoudigd en de tenuitvoerlegging ervan moet worden verbeterd middels een herziening ***en versterking*** van de economische stimulansen voor gecombineerd vervoer, ter bevordering van een verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere, ***minder vervuilende*** vervoerswijzen die milieuvriendelijker, veiliger en energie-efficiënter zijn en minder congestie veroorzaken. ***Met het oog hierop moet worden aangespoord tot onderzoek en het***

*delen van best practices in verband met de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer per spoor.*

## **Amendement 6**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 6**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

6) Het volume binnenlands intermodaal vervoer vertegenwoordigt 19,3 % van het totale intermodaal vervoer in de Unie. Vanwege het beperkte toepassingsgebied van de definitie van gecombineerd vervoer komt binnenlands vervoer momenteel niet in aanmerking voor steun op grond van Richtlijn 92/106/EEG. De schadelijke effecten van binnenlands vervoer, en met name de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen, overstijgen echter de nationale grenzen. Daarom moet gecombineerd vervoer binnen eenzelfde lidstaat in de werkingssfeer van Richtlijn 92/106/EEG worden opgenomen om de verdere ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in de Unie te ondersteunen en dus bij te dragen tot een grotere verschuiving van het wegvervoer naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart.

*Amendement*

6) Het volume binnenlands intermodaal vervoer vertegenwoordigt 19,3 % van het totale intermodaal vervoer in de Unie. Vanwege het beperkte toepassingsgebied van de definitie van gecombineerd vervoer komt binnenlands vervoer momenteel niet in aanmerking voor steun op grond van Richtlijn 92/106/EEG. De schadelijke effecten van binnenlands vervoer, en met name de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen, overstijgen echter de nationale grenzen. Daarom moet gecombineerd vervoer binnen eenzelfde lidstaat in de werkingssfeer van Richtlijn 92/106/EEG worden opgenomen om de verdere ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in de Unie te ondersteunen en dus bij te dragen tot een grotere verschuiving van het wegvervoer naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart. ***De afwijking van de cabotageregels blijft echter beperkt tot internationaal gecombineerd vervoer tussen lidstaten. De lidstaten moeten doeltreffende controles verrichten om toe te zien op de naleving van die regels en om geharmoniseerde sociale en arbeidsvoorwaarden te bevorderen tussen de verschillende vervoerswijzen en tussen de verschillende lidstaten.***

### *Motivering*

*Artikel 4 van Richtlijn 92/106/EEG betreffende de afwijking van de cabotageregels wordt in het voorstel van de Commissie niet gewijzigd. Aangezien het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid tot binnenlands gecombineerd vervoer, moet uitdrukkelijk worden toegelicht dat een dergelijke vrijstelling niet geldt voor het binnenlands vervoer.*

## Amendement 7

### Voorstel voor een richtlijn

#### Overweging 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

8) In de huidige definitie van gecombineerd vervoer zijn verschillende maximumafstanden voor het wegtraject vastgesteld, afhankelijk van de andere vervoerswijze waarmee wordt gecombineerd, en voor het spoor is er geen vaste maximumafstand bepaald maar wordt met het begrip „dichtstbij gelegen geschikte station” enige flexibiliteit geboden om rekening te houden met bijzondere situaties. In de praktijk heeft die definitie voor heel wat problemen gezorgd door uiteenlopende interpretaties en specifieke moeilijkheden om de uitvoeringsvoorwaarden te bepalen. Die onduidelijkheden moeten worden weggewerkt en tegelijk moet een zekere flexibiliteit worden gewaarborgd.

*Amendement*

8) In de huidige definitie van gecombineerd vervoer zijn verschillende maximumafstanden voor het wegtraject vastgesteld, afhankelijk van de andere vervoerswijze waarmee wordt gecombineerd, en voor het spoor is er geen vaste maximumafstand bepaald maar wordt met het begrip „dichtstbij gelegen geschikte station” enige flexibiliteit geboden om rekening te houden met bijzondere situaties. In de praktijk heeft die definitie voor heel wat problemen gezorgd door uiteenlopende interpretaties en specifieke moeilijkheden om de uitvoeringsvoorwaarden te bepalen. Die onduidelijkheden moeten worden weggewerkt en tegelijk moet een zekere flexibiliteit worden gewaarborgd. ***De Commissie moet verduidelijken welke criteria van toepassing zijn wanneer een beroep wordt gedaan op die flexibiliteit, teneinde te garanderen dat in alle lidstaten dezelfde toepassingsvoorwaarden worden gehanteerd. Daarbij moet met name rekening worden gehouden met de beschikbaarheid en efficiëntie van de infrastructuur voor gecombineerd vervoer.***

*Motivering*

*Deze flexibiliteit is essentieel om de mogelijkheden van het gecombineerd vervoer niet te beknotten. Daarbij moet echter worden verduidelijkt welke criteria op Europees niveau gelden voor de toepassing van die flexibiliteit, om te voorkomen dat er uiteenlopende interpretaties aan worden gegeven in de lidstaten en dat de marktdeelnemers in de interne markt ongelijk worden behandeld.*



## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***11 bis) Teneinde gecombineerd vervoer concurrerend en aantrekkelijk te maken voor de marktdeelnemers, met name micro-ondernemingen en kmo's, moet de administratieve last die een verrichting voor gecombineerd vervoer kan behelzen in vergelijking met een verrichting voor monomodaal vervoer zoveel mogelijk worden beperkt.***

## Amendement 9

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

12) De werkingssfeer van de huidige economische steunmaatregelen als gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG is strikt beperkt tot fiscale maatregelen (de terugbetaling of vermindering van belasting) die alleen gelden voor gecombineerd rail/wegvervoer. Die maatregelen moeten worden uitgebreid tot gecombineerd vervoer over de binnenwateren en over zee. Andere relevante soorten maatregelen, zoals investeringssteun voor infrastructuur of verschillende economische steunmaatregelen, moeten eveneens worden ondersteund.

12) De werkingssfeer van de huidige economische steunmaatregelen als gedefinieerd in Richtlijn 92/106/EEG is strikt beperkt tot fiscale maatregelen (de terugbetaling of vermindering van belasting) die alleen gelden voor gecombineerd rail/wegvervoer. Die maatregelen moeten worden uitgebreid tot gecombineerd vervoer over de binnenwateren en over zee. Andere relevante soorten maatregelen, zoals investeringssteun voor infrastructuur of ***voor digitale technologie, of*** verschillende economische steunmaatregelen, moeten eveneens worden ondersteund.

## Amendement 10

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

## Amendement 11

**Voorstel voor een richtlijn**

*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 **in sommige gevallen** ontoereikend en de bestaande overslagterminals naderen hun verzadigingspunt, **terwijl andere terminals niet worden geëxploiteerd volgens hun reële capaciteit waarmee zou kunnen worden ingespeeld** op de algemene groei van het goederenvervoer. Investeren in overslagcapaciteit, **netwerkoptimalisering en de ontwikkeling van nieuwe overslagtechnieken** kan de algemene overslagkosten drukken en daardoor, zoals in sommige lidstaten is gebleken, tot een afgeleide modal shift leiden.

## Overweging 13 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***13 bis De lidstaten moeten er in overleg met de naburige lidstaten en de Commissie voor zorgen dat vervoerders kunnen beschikken over een netwerk van efficiënte, gemoderniseerde en volledig benutte terminals, zodat aan de bestaande en toekomstige behoefte aan vervoersinfrastructuur wordt voldaan. 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 dekking en grotere 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, ook rekening houdend met economische criteria.***

## Amendement 12

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*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

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, ***of de koolstofvoetafdruk van het goederenvervoer over de weg te verminderen***, waardoor de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal

kunnen betrekking hebben op een vermindering van bepaalde belastingen of vervoerstarieven, subsidies voor intermodale laa eenheden die effectief via gecombineerd vervoer worden vervoerd of de gedeeltelijke terugbetaling van de overslagkosten.

verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen. Die maatregelen **moeten voornamelijk van toepassing zijn op kwetsbare gebieden, zoals bergachtige gebieden, grote stedelijke industriële knooppunten, grensoverschrijdende verbindingen, industriegebieden waar dergelijke infrastructuur ontbreekt en overslagterminals, teneinde knelpunten en congestie te verminderen.** Ze kunnen betrekking hebben op een vermindering van bepaalde belastingen of vervoerstarieven, subsidies voor intermodale laa eenheden die effectief via gecombineerd vervoer worden vervoerd of de gedeeltelijke terugbetaling van de overslagkosten, **hetgeen de sociaal-economische kosten van het vervoer, de gezondheidsrisico's van de verontreiniging en de lawaaihinder zal helpen beperken en tegelijkertijd in het belang is van de burgers, het bedrijfsleven en het milieu.**

### Amendement 13

#### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 bis) De lidstaten moeten aanvullende maatregelen nemen om de milieuprestaties, de doeltreffendheid en de duurzaamheid van gecombineerd vervoer te verbeteren, door het gebruik van emissiearme en emissievrije vervoerswijzen en alternatieve brandstoffen aan te moedigen, door energie-efficiëntie-inspanningen en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen in de hele keten van het gecombineerd vervoer te steunen en door de overlast die met vervoer gepaard gaat, zoals lawaaihinder, te verminderen, met name in de spoorsector en in de buurt van stedelijke gebieden.**

## **Amendement 14**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 14 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 ter) De fondsen en programma's van de Unie voor onderzoeksfinanciering moeten de lidstaten blijven steunen bij het verwezenlijken van de doelstellingen van deze richtlijn.**

## **Amendement 15**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 14 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 quater) Ook investeringen in logistiek zijn een belangrijke hefboom om de concurrentiepositie van gecombineerd vervoer te versterken. Wanneer stelselmatiger een beroep wordt gedaan op digitale oplossingen, zoals communicatie- en informatietechnologie of verbonden slimme systemen, kan dit gegevensuitwisseling vergemakkelijken en overslagverrichtingen efficiënter, goedkoper en minder tijdrovend maken.**

## **Amendement 16**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 14 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**14 quinquies) Ook investeringen in opleiding van de werknemers in de logistieke keten, en met name in overslagterminals, zouden de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer helpen verbeteren.**

## Amendement 17

### 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) *Onverminderd* de staatssteunregels in het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) *moeten steunmaatregelen voor infrastructuur voor gecombineerd vervoer met een zekere flexibiliteit worden toegepast om het gebruik van staatssteun aan te moedigen.*

## Amendement 18

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

16) *Steunmaatregelen* moeten desgevallend tussen de lidstaten en de Commissie worden gecoördineerd.

*Amendement*

16) *Om mogelijke overlapping van investeringen tussen naburige lidstaten te voorkomen,* moeten *steunmaatregelen* desgevallend tussen de lidstaten en de Commissie worden gecoördineerd *door nauwe samenwerking tussen de bevoegde instanties van de lidstaten.*

## Amendement 19

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 17

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

17) Steunmaatregelen moeten ook regelmatig door de lidstaten worden geëvalueerd om hun doeltreffendheid en efficiëntie te waarborgen.

*Amendement*

17) Steunmaatregelen moeten ook regelmatig door de lidstaten worden geëvalueerd om hun doeltreffendheid en efficiëntie te waarborgen *en om zo nodig corrigerende maatregelen te nemen. De Commissie moet op basis van de door de lidstaten meegedeelde gegevens een analyse maken van de verschillende maatregelen die in de lidstaten worden genomen en van de doeltreffendheid daarvan, en moet de uitwisseling van goed*

*practices bevorderen.*

### *Motivering*

*De verspreiding van good practices, d.w.z. steunmaatregelen die de lidstaten hebben genomen en die bijzonder doeltreffend zijn gebleken, moet worden versterkt zodat de lidstaten informatie krijgen die zij kunnen benutten om investeringen en steunmaatregelen op het gebied van het gecombineerd vervoer te selecteren.*

## **Amendement 20**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***18 bis) Het gebrek aan vergelijkbare en betrouwbare statistieken vormt momenteel een belemmering voor de evaluatie van gecombineerd vervoer in de Unie en voor de vaststelling van maatregelen om het potentieel ervan te benutten.***

## **Amendement 21**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 19**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

19) Om in te spelen op de ontwikkeling van het vervoer in de Unie, en met name de markt voor gecombineerd vervoer, dienen de lidstaten op regelmatige basis relevante gegevens en informatie te verzamelen en aan de Commissie te rapporteren en moet de Commissie om de vier jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn indienen bij het Europees Parlement en de ***Raad***.

19) Om in te spelen op de ontwikkeling van het vervoer in de Unie, en met name de markt voor gecombineerd vervoer, dienen de lidstaten op regelmatige basis relevante gegevens en informatie te verzamelen en aan de Commissie te rapporteren en moet de Commissie om de vier jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn indienen bij het Europees Parlement, ***de Raad*** en de ***bevoegde instanties van de lidstaten***.

## **Amendement 22**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 19 bis (nieuw)**

**19 bis) De Commissie dient verantwoordelijk te zijn voor de correcte toepassing van deze richtlijn en de verwezenlijking van de Europese doelstelling voor de ontwikkeling van gecombineerd vervoer tegen 2030 en 2050. Daartoe moet zij regelmatig de evolutie van het aandeel van gecombineerd vervoer in elk van de lidstaten evalueren op basis van door de lidstaten meegedeelde gegevens, en moet zij zo nodig wijzigingen in deze richtlijn voorstellen om de EU-doelstelling te verwezenlijken.**

*Motivering*

*De Commissie dient een grotere rol te spelen in de follow-up van de Europese doelstellingen inzake gecombineerd vervoer, door zo nodig corrigerende maatregelen te treffen.*

**Amendement 23**

**Voorstel voor een richtlijn  
Overweging 20**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

20) Transparantie is belangrijk voor alle actoren in het gecombineerd vervoer en met name de actoren die de impact van deze richtlijn ondervinden. Om die transparantie te ondersteunen en verdere samenwerking te bevorderen, **moeten** in elke lidstaat bevoegde **instanties** worden aangewezen.

*Amendement*

20) Transparantie is belangrijk voor alle actoren in het gecombineerd vervoer en met name de actoren die de impact van deze richtlijn ondervinden. Om die transparantie te ondersteunen en verdere samenwerking te bevorderen, **moet** in elke lidstaat **een** bevoegde **instantie** worden aangewezen.

*Motivering*

*Met het oog op een betere zichtbaarheid van het contactpunt, om de samenhang in de tenuitvoerlegging van de richtlijn te verbeteren, dubbel administratief werk te voorkomen en het toezicht op de tenuitvoerlegging te vergemakkelijken, dient er per lidstaat slechts één bevoegde instantie te worden aangewezen.*

**Amendement 24**



## Voorstel voor een richtlijn Overweging 22

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

## Amendement 25

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 2**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 1 – punt 3 – alinea 2

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

*Amendement*

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

*Amendement*

Voor gecombineerd **vervoer** mag de toegestane maximumafstand over de weg worden overschreden om **de** dichtstbij gelegen **overslagterminal** te bereiken – **ook als het zich in een andere lidstaat bevindt** – dat over de nodige operationele capaciteit beschikt voor het laden of lossen in termen van overslaguitrusting, **capaciteit en openingsuren van de terminal** en passende goederenvervoersdiensten. **Om**

*daarmee instemmen.*

*uiteenlopende interpretaties door de lidstaten te voorkomen, stelt de Commissie overeenkomstig artikel 10 bis een gedelegeerde handeling tot aanvulling van deze richtlijn vast met de criteria overeenkomstig welke de marktdeelnemers in het gecombineerd vervoer de toegestane maximumafstand over de weg mogen overschrijden. De lidstaten zien erop toe dat de marktdeelnemers deze regels naleven en bezorgen de Commissie de nodige informatie over de gevallen waarin zij toestemming verlenen, met een motivering voor het toekennen van afwijkingen en met vermelding van de duur daarvan.*

## Amendement 26

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 2**  
Richtlijn 92/106/EU  
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. ***Gecombineerd vervoer uit hoofde van deze richtlijn kan beginnen of eindigen in een derde land, of een traject in een derde land omvatten.***

## Amendement 27

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EU  
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

*Amendement*

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

overslagverrichtingen in die terminals;

***gekoppeld aan hun respectieve benutte capaciteit;***

#### *Motivering*

*Er is behoefte aan informatie over de daadwerkelijke ligging en toegankelijkheid van de betrokken terminals en aan een geactualiseerde beoordeling van hun respectieve benutte capaciteit of potentieel tot verbetering.*

#### **Amendement 28**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

##### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**

Richtlijn 92/106/EU

Artikel 5 – punt 1 – letter c bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***c bis) veranderingen in het aandeel van gecombineerd vervoer en de verschillende vervoerswijzen op het grondgebied;***

#### **Amendement 29**

##### **Voorstel voor een richtlijn**

##### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**

Richtlijn 92/106/EU

Artikel 5 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

3. Op basis van een analyse van de nationale verslagen stelt de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [xx/xx/xxxx - 9 maanden na de indieningstermijn voor de verslagen van de lidstaten] en vervolgens om de twee jaar, een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement en de **Raad** over:

3. Op basis van een analyse van de nationale verslagen, ***waarin tevens statistische gegevens worden opgenomen die zijn opgesteld op basis van gemeenschappelijke aanwijzingen en methoden voor de hele Unie***, stelt de Commissie, een eerste maal uiterlijk op [xx/xx/xxxx - 9 maanden na de indieningstermijn voor de verslagen van de lidstaten] en vervolgens om de twee jaar, een verslag op ten behoeve van het Europees Parlement, ***de Raad*** en de ***bevoegde instanties van de lidstaten*** over:

## Motivering

*Dit amendement is bedoeld om het belang te benadrukken van statistische gegevens die de lidstaten moeten verstrekken op basis van een gemeenschappelijke methodologie op EU-niveau.*

### Amendement 30

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 5 – lid 3 – letter a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) de economische ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, met name in het licht van de ontwikkeling van de milieuprestaties van de verschillende vervoerswijzen;

*Amendement*

a) de economische ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, ***op het niveau van de lidstaten en dat van de hele Unie***, met name in het licht van de ontwikkeling van de milieuprestaties van de verschillende vervoerswijzen;

### Amendement 31

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 5 – lid 3 – letter c

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) de doelmatigheid en efficiency van de op grond van artikel 6 ingevoerde steunmaatregelen;

*Amendement*

c) de doelmatigheid en efficiency van de op grond van artikel 6 ingevoerde steunmaatregelen, ***met vermelding van de steunmaatregelen die het doeltreffendst zijn gebleken om het oorspronkelijke doel van deze richtlijn te dienen en best practices in de lidstaten***;

### Amendement 32

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 4**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 5 – lid 3 – letter c bis (nieuw)

*c bis) veranderingen in het gedeelte gecombineerd vervoer in elk van de lidstaten en op het niveau van de Unie, met het oog op de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie tegen 2030 en 2050;*

*Motivering*

*De Commissie dient een grotere rol te spelen in de follow-up van de Europese doelstellingen inzake gecombineerd vervoer, door zo nodig corrigerende maatregelen te treffen.*

**Amendement 33**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**  
Richtlijn 92/106/EU  
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) de *uitbreiding van bestaande overslagterminals of, zo nodig, de bouw van nieuwe terminals* voor gecombineerd vervoer. *Die investeringen worden voorafgegaan door een effectbeoordeling die tot doel heeft zich ervan te vergewissen dat de doelstellingen van deze richtlijn worden verwezenlijkt en dat de betrokken investeringen uit economisch en milieuoogpunt relevant zijn, rekening houdend met de geografische en natuurlijke beperkingen van het gebied in kwestie. De lidstaten geven voorrang aan investeringen in de ontwikkeling van nieuwe overslagtechnieken en de ontwikkeling van overslagterminals die bottlenecks en congestiegebieden verminderen;*

**Amendement 34**

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

b) de verhoging van de operationele efficiëntie van bestaande terminals ***waarmee in de Unie een netwerk van terminals kan worden gecreëerd dat beantwoordt aan de vraag naar goederenvervoer, onder meer door de integratie van verbonden systemen en de automatisering van verrichtingen, alsook investeringen in digitale logistiek, informatie- en communicatietechnologie of slimme vervoerssystemen te bevorderen.***

**Amendement 35**

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

Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 6 – lid 4 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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.

*Amendement*

De lidstaten ***stemmen*** een en ander ***af*** met de aangrenzende lidstaten, ***met name door nauwe samenwerking tussen de bevoegde instanties***, en ***met*** de Commissie en zien erop toe dat bij de uitvoering van dergelijke maatregelen voorrang wordt gegeven aan het garanderen van voldoende geografische spreiding van ***overslagterminals*** in de ***hele*** 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. De lidstaten mogen van de 150 km-regel afwijken wanneer dergelijke faciliteiten niet economisch relevant zijn of op grond van redenen die samenhangen met de geografische of natuurlijke kenmerken van het grondgebied. Dergelijke afwijkingen worden naar behoren gemotiveerd door de***

*bevoegde instantie.*

## **Amendement 36**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**

Richtlijn 92/106/EU

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*

***Uiterlijk op 31 december 2021 nemen*** de lidstaten ***ten minste één*** aanvullende ***maatregel van economische en wetgevende aard*** om – ***ook door het gebruik van technologie*** – de concurrentiepositie van het gecombineerd vervoer te versterken ten opzichte van gelijkwaardig vervoer over de weg, ***met name om de nodige tijd, en de bijbehorende kosten, voor overslagverrichtingen te verminderen.***

*Motivering*

*Dit amendement is bedoeld om de lidstaten er sterker toe aan te sporen beleidsmaatregelen vast te stellen om gecombineerd vervoer te bevorderen, te ontwikkelen en efficiënter te maken; het gaat om maatregelen van zowel economische als wetgevende aard en in het bijzonder met gebruikmaking van technologie.*

## **Amendement 37**

### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**

Richtlijn 92/106/EU

Artikel 6 – lid 5 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

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

## Amendement 38

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**5 bis. Uiterlijk op 31 december 2021 nemen de lidstaten ten minste één aanvullende maatregel om de gevolgen van het goederenvervoer voor het milieu en de volksgezondheid te beperken, bijvoorbeeld door het bevorderen van de efficiëntie van voertuigen, het gebruik van alternatieve en minder vervuilende brandstoffen, het gebruik van hernieuwbare energie, ook in terminals, of het efficiënter gebruik van vervoersnetwerken door de inzet van informatie- en communicatietechnologie.**

## Amendement 39

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

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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

6. De lidstaten **beoordelen het effect van die steunmaatregelen en herbeoordelen hun behoeften minstens om de vier jaar, waarna zij de maatregelen indien nodig aanpassen.**

## Amendement 40

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 6 – lid 7

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

7. De lidstaten **beoordelen het effect**

7. De lidstaten **brenge**n



*van die steunmaatregelen en evalueren de behoefte aan die maatregelen **minstens om de vier jaar, waarna zij de maatregelen indien nodig aanpassen.***

*overeenkomstig de in artikel 5, lid 1, vermelde voorwaarden aan de Commissie verslag uit over de krachtens dit artikel genomen maatregelen, geven een gedetailleerde beschrijving van die maatregelen en het effect daarvan en geven kennis van eventuele corrigerende maatregelen die worden genomen of gepland zijn, met een nauwkeurig tijdschema.*

## **Amendement 41**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 5**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 6 – lid 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

8. De lidstaten waarborgen dat steunmaatregelen voor gecombineerd vervoer tot doel hebben het goederenvervoer over de weg terug te dringen en het gebruik van andere vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de zeevaart, **lage-emissievoertuigen, het gebruik van alternatieve brandstoffen met lagere emissies, zoals biobrandstoffen, elektriciteit uit hernieuwbare bronnen, aardgas of waterstofcellen** aan te moedigen, waardoor de luchtverontreiniging, de uitstoot van broeikasgassen, het aantal verkeersongevallen, de lawaaihinder en de congestie afnemen.

### *Motivering*

*Een van de belangrijkste doelstellingen van de richtlijn is de verlaging van de luchtverontreiniging. Daarom moet het gebruik van voertuigen en brandstoffen met een lagere uitstoot worden aangemoedigd, vooral op het wegtraject. Vrachtwagens met een lage koolstofuitstoot bieden een belangrijk potentieel voor de decarbonisering van het vervoer.*

## **Amendement 42**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 7**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 9 bis – lid 1 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten wijzen één *of meer* bevoegde *instanties* aan die met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn *worden* belast en die daarvoor als belangrijkste aanspreekpunt *optreden*.

*Amendement*

De lidstaten wijzen één bevoegde *instantie* aan die met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn *wordt* belast en die daarvoor als belangrijkste aanspreekpunt *optreedt*.

*Motivering*

*Met het oog op een betere zichtbaarheid van het contactpunt, om de samenhang in de tenuitvoerlegging van de richtlijn te verbeteren, dubbel administratief werk te voorkomen en het toezicht op de tenuitvoerlegging te vergemakkelijken, dient er per lidstaat slechts één bevoegde instantie te worden aangewezen.*

**Amendement 43**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 7**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 9 bis – lid 1 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten stellen de andere lidstaten en de Commissie in kennis van de in de eerste alinea bedoelde bevoegde *instanties*.

*Amendement*

De lidstaten stellen de andere lidstaten en de Commissie in kennis van de in de eerste alinea bedoelde bevoegde *instantie*.

*Motivering*

*Met het oog op een betere zichtbaarheid van het contactpunt, om de samenhang in de tenuitvoerlegging van de richtlijn te verbeteren, dubbel administratief werk te voorkomen en het toezicht op de tenuitvoerlegging te vergemakkelijken, dient er per lidstaat slechts één bevoegde instantie te worden aangewezen.*

**Amendement 44**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 1 – alinea 1 – punt 7**  
Richtlijn 92/106/EU  
Artikel 9 bis – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de nationale bevoegde instanties samenwerken met de bevoegde instanties van andere lidstaten. Daartoe zorgen de lidstaten ervoor dat de bevoegde instanties elkaar de informatie verstrekken die nodig is voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Ten aanzien van de uitgewisselde informatie is de ontvangende instantie gehouden hetzelfde niveau van vertrouwelijkheid in acht te nemen als de informatieverstrekende instantie.

*Amendement*

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de nationale bevoegde instanties samenwerken met de bevoegde instanties van andere lidstaten, ***met name bij het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen en het waarborgen van de continuïteit en de samenhang van de investeringen aan weerszijden van de grens***. Daartoe zorgen de lidstaten ervoor dat de bevoegde instanties elkaar de informatie verstrekken die nodig is voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Ten aanzien van de uitgewisselde informatie is de ontvangende instantie gehouden hetzelfde niveau van vertrouwelijkheid in acht te nemen als de informatieverstrekende instantie.

## PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	Gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	TRAN 29.11.2017
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	ENVI 29.11.2017
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Michel Dantin 29.1.2018
<b>Behandeling in de commissie</b>	19.3.2018
<b>Datum goedkeuring</b>	17.5.2018
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 53 –: 1 0: 3
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Bart Staes, Tiemo Wölken
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)</b>	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

53	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Boleslaw G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
GUE/NGL	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding

## PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

<b>Titel</b>	Gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten		
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
<b>Datum indiening bij EP</b>	8.11.2017		
<b>Bevoegde commissie</b> Datum bekendmaking	TRAN 29.11.2017		
<b>Medeadviserende commissies</b> Datum bekendmaking	ENVI 29.11.2017		
<b>Rapporteurs</b> Datum benoeming	Daniela Aiuto 11.12.2017		
<b>Behandeling in de commissie</b>	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
<b>Datum goedkeuring</b>	9.7.2018		
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: -: 0:	34 4 2	
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers</b>	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)</b>	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
<b>Datum indiening</b>	19.7.2018		

## HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

34	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Krzysztof Hetman, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

4	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding