



Brussel, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad met betrekking tot een steunkader voor intermodaal vervoer van goederen en van Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de berekening van externekostenbesparingen en het genereren van geaggregeerde gegevens

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

In de Europese klimaatwet is bepaald dat de Europese Unie haar broeikasgasemissies in de hele economie tegen 2030 moet verminderen met ten minste 55 % ten opzichte van de niveaus van 1990 en dat zij uiterlijk in 2050 klimaat moet zijn¹. In de mededeling over de Europese Green Deal² wordt gewezen op de noodzaak om de broeikasgasemissies van het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen om klimaatneutraal te kunnen zijn. Het actieplan Verontreiniging naar nul³ bevordert de omschakeling naar schoner vervoer om luchtverontreiniging en geluidshinder te verminderen. Ook moet de EU, om haar afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen, de energie-efficiëntie verbeteren, zoals wordt benadrukt in het REPowerEU-pakket⁴, waarin de herziening van de richtlijn gecombineerd vervoer (Combined Transport Directive; hierna “CTD” of “de richtlijn”)⁵ wordt vermeld als een belangrijk instrument in dat verband⁶.

De transitie naar goederenvervoer met een lage uitstoot en een laag energieverbruik vereist een allesomvattende aanpak. In de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (Sustainable and Smart Mobility Strategy, “SSMS”)⁷ wordt benadrukt dat alle beleidsinstrumenten moeten worden ingezet om alle vervoerswijzen duurzamer te maken, duurzame alternatieven op grote schaal beschikbaar te maken in een multimodaal vervoerssysteem en de juiste stimulansen in te voeren om de transitie door te zetten. Daarvoor zijn doortastende maatregelen met het oog op het gebruik van duurzame vervoerswijzen, met name door een aanzienlijk deel van het goederenvervoer te verschuiven naar het spoor, de binnenvaart en de korte vaart. In overeenstemming met de mijlpalen van de SSMS moet het goederenvervoer per spoor verdubbelen, terwijl het goederenvervoer door de binnenvaart en de korte vaart tegen 2050 met 50 % moet toenemen. Evenzo werd in de Green Deal opgeroepen om een groot deel van de 75 % van het binnenlands goederenvervoer dat tegenwoordig over de weg verloopt, per spoor en over de binnenwateren te laten verlopen.

Intermodaal goederenvervoer, met inbegrip van gecombineerd vervoer⁸ (hierna samen “intermodaal vervoer” genoemd), is essentieel voor het bevorderen van het goederenvervoer per spoor en over water, twee soorten vervoer die op zichzelf maar heel zelden oplossingen van deur tot deur bieden. Tegelijk liggen de gemiddelde externe kosten per ton-km (tkm) voor vervoer per spoor en over de binnenwateren met respectievelijk 0,013 EUR per tkm en 0,019 EUR per tkm bijna drie keer lager ten opzichte van de gemiddelde externe kosten voor vrachtwagens, die 0,042 EUR per tkm bedragen. Intermodaal vervoer, dat ook trajecten over

¹ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_nl

⁵ 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.

⁶ EU “Bespaar energie”, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Gecombineerd vervoer is een subcategorie van intermodaal vervoer die beantwoordt aan de definitie in de CTD.

de weg aan het begin en/of einde van de activiteit omvat, combineert de betere milieuprestaties en energie-efficiëntie van deze andere vervoerswijzen dan wegvervoer met de toegankelijkheid en flexibiliteit van wegvervoer. Intermodaal vervoer maakt het mogelijk om vervoerswijzen in een efficiënte combinatie te gebruiken, waarbij in het bijzonder vervoerswijzen met een relatief lagere milieuoetafdruk worden bevorderd en tegelijk het gebruik van het bestaande vervoersnetwerk en de bestaande vervoersmiddelen wordt geoptimaliseerd en de uitstoot en het energieverbruik worden verminderd.

Bijgevolg speelt intermodaal vervoer een grote rol bij het verwezenlijken van de doelstellingen van zowel de SSMS als de Europese Green Deal. In de SSMS is dienovereenkomstig aangekondigd dat voor de ondersteuning van de vergroening van het goederenvervoer in Europa, het bestaande kader voor intermodaal vervoer grondig moet worden gemoderniseerd en tot een doeltreffend instrument moet worden omgevormd.

Hoewel de volumes van het intermodaal vervoer de voorbije 30 jaar sterk zijn toegenomen, domineert het wegvervoer nog steeds het goederenvervoer in de EU omdat intermodaal vervoer door verschillende factoren vaak niet concurrerend is ten opzichte van vervoer over de weg alleen. In de eerste plaats is het succes van intermodaal vervoer afhankelijk van de prestaties (beschikbaarheid, betrouwbaarheid, stiptheid, snelheid) en de kosten van elk onderdeel van de keten, d.w.z. de diensten die worden aangeboden door vervoer per spoor en over water, overslagterminals en het laatstekilometervervoer over de weg. Al die elementen vertonen prestatietekorten die via de desbetreffende sectorale wetgeving en inspanningen van de sector moeten worden aangepakt. In de tweede plaats zullen, zolang het niveau van internalisering van de externe kosten tussen de vervoerswijzen verschillend is, ander vervoer dan over de weg en intermodaal vervoer over middellange en lange afstand niet prijsconcurrerend zijn ten opzichte van vervoer over de weg alleen. In de SSMS wordt verklaard dat om voor alle vervoerswijzen een eerlijke en efficiënte prijsstelling te waarborgen, een alomvattend pakket maatregelen nodig is. Alleen dan zullen vervuilers en gebruikers hun volledige verantwoordelijkheid nemen voor de kosten die zij genereren, zodat gebruikers keuzes kunnen maken die ook beter zijn voor de samenleving. In de SSMS wordt ook de verwachting uitgesproken dat de volledige internalisering van externe kosten binnen de EU tegen 2050 zal zijn afgerond, zodat het onontbeerlijk is om vóór die tijd extra maatregelen te nemen teneinde uiterlijk in 2050 aan de hierboven beschreven milieudoelstellingen te voldoen.

De EU beschikt sinds 1975 over een instrument⁹ om in aanmerking komende intermodale vervoersactiviteiten (d.w.z. gecombineerd vervoer) te ondersteunen, met als doel het concurrentievermogen van gecombineerd vervoer te versterken ten opzichte van goederenvervoer dat alleen over de weg verloopt en zo tot een groter gebruik van gecombineerd vervoer te komen.

In 1992 is dat instrument vervangen door Richtlijn 92/106/EEG van de Raad houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (CTD). Het doel van de CTD is andere modale beleidslijnen aan te vullen teneinde intermodaal vervoer bestaande uit vervoer per spoor, over binnenwateren en via de korte vaart, in combinatie met beperkte trajecten over de weg, concurrerder te maken. De CTD is het enige rechtsinstrument van de EU dat intermodaal vervoer rechtstreeks ondersteunt en bijgevolg de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar emissiearmere vormen van vervoer stimuleert.

⁹ Richtlijn 75/130/EEG van de Raad van 17 februari 1975 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen tussen de lidstaten, (PB L 48 van 22.2.1975, blz. 31).

Om de CTD doeltreffender te maken, heeft de Commissie in 1998 een voorstel tot wijziging van de richtlijn gedaan, maar door het uitblijven van resultaten in de onderhandelingen werd dit voorstel in 2001 ingetrokken.

In 2016 heeft de Commissie een Refit-evaluatie¹⁰ uitgevoerd. Daarin werd geconcludeerd dat de CTD nog steeds een relevant instrument was voor de ondersteuning van het gecombineerd vervoer, maar dat er aanzienlijke ruimte was voor verdere verbetering van de doeltreffendheid van deze richtlijn, aangezien sommige bepalingen verouderd of onduidelijk waren. Enkele van de tekortkomingen zijn de te enge criteria om in aanmerking te komen, onvoldoende economische ondersteuning en het gebruik van papieren documenten. Vervolgens heeft de Commissie in 2017 een nieuw voorstel ingediend. Dat voorstel is in 2020 ingetrokken omdat de onderhandelingen tussen de medewetgevers hadden geleid tot een resultaat dat de ambitie van de CTD zou hebben teruggeschroefd in een periode waarin politieke doelstellingen, zoals die van de mededeling over de Europese Green Deal¹¹, juist het tegenovergestelde vereisten.

Om aan die verwachtingen te voldoen, heeft de Commissie een nieuw voorstel tot wijziging van de CTD opgesteld. Het initiatief is bedoeld om het door deze richtlijn gecreëerde steunkader te heroriënteren en het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van het langeafstandsvervoer over de weg te vergroten, teneinde de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar andere vormen van vervoer te stimuleren en tegelijk de externe kosten te verminderen.

De gewijzigde richtlijn is van toepassing op alle intermodaal vervoer voor zover het de nationale beleidskaders, de verslaglegging en de terminaltransparantie betreft, en stelt een specifiek steunkader vast voor de subcategorie van intermodaal vervoer die op een bepaald niveau externe kosten bespaart. Als subcategorie van het intermodaal vervoer zal die categorie verder “gecombineerd vervoer” worden genoemd.

De lessen die uit de voorstellen en de resultaten van de onderhandelingen van 1998 en 2017 zijn getrokken, zijn bij het opstellen van dit voorstel in aanmerking genomen. Die lessen behelzen specifiek het volgende:

- De noodzaak van een fundamenteel verschillende aanpak van de voorwaarden waaronder steun zou kunnen worden verleend. De voorwaarden in de huidige CTD zijn gedefinieerd op basis van de lengte van verschillende trajecten, al dan niet over de weg, en de afstanden tot geschikte terminals, gegevens die niet altijd de feitelijke geografische omstandigheden weergeven en tot moeilijkheden bij de uitvoering leiden. Maar wat nog belangrijker is: die criteria weerspiegelen niet de milieuprestaties van de feitelijke activiteit, waardoor de steun niet wordt geconcentreerd op activiteiten die besparingen op de externe kosten waarborgen.
- De bepalingen inzake investeringen om voldoende terminalcapaciteit te creëren mogen dan wel noodzakelijk zijn, maar passen niet goed in de strekking van de richtlijn en stuiten bovendien op verzet van vele lidstaten. Daarom worden die nu behandeld in het voorstel van de Commissie tot herziening van de TEN-T-verordening¹².
- Het gebruik van digitale oplossingen voor nalevingscontroles en handhaving, wat ook de toegang tot gegevens over de werking van de markt en over het verbeteren van de doeltreffendheid van economische steunmaatregelen kan vereenvoudigen.

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

- Verschillende situaties in de lidstaten die verschillende benaderingen van de steunmaatregelen vereisen.

Om de doelstellingen van dit initiatief te bereiken, is het gestructureerd rond vier gebieden:

- Voorwaarden voor steun en bewijs van naleving

De voorwaarden waaronder intermodale activiteiten binnen het toepassingsgebied van de via deze richtlijn geleverde steun vallen, worden gestroomlijnd zodat ze een groter deel van het intermodaal vervoer dekken, om zo dubbelzinnigheden en mogelijkheden tot misverstanden en ongelijke behandeling te elimineren en een duidelijke basis voor nalevingsbesluiten te leggen. Dit omvat voorwaarden inzake het geografische toepassingsgebied, laadeenheden en het systeem voor de identificatie daarvan, de behandeling van lege containers, de minimaal te realiseren besparingen op externe kosten, de noodzaak van regels voor de berekening van de externekostenbesparingen, en de inhoud van en de regels inzake het bewijs van naleving.

- Steunkaders

Het onderliggende doel van de hele richtlijn is te voorzien in een steunkader voor intermodaal vervoer, met inbegrip van aangepaste regelgevings- en/of economische maatregelen. Volgens de Refit-evaluatie heeft het bij de richtlijn vastgestelde steunkader ter verbetering van het relatieve concurrentievermogen van gecombineerd vervoer echter onvoldoende impact gehad: in zeventig van de honderd ontvangen antwoorden op de openbare raadpleging werd bevestigd dat dit een probleem is¹³. In het recente speciaal verslag over intermodaal vervoer van de Europese Rekenkamer is eveneens geconcludeerd dat de steun aan intermodaal vervoer niet doeltreffend genoeg was, omdat er nog altijd geen gelijk speelveld voor intermodaal goederenvervoer in de EU is¹⁴. De nieuwe regels introduceren het volgende, bovenop de bestaande steun:

1. een nieuwe, EU-brede wettelijke vrijstelling van nationale rijbepalingen;
2. een verplichting voor de lidstaten om hun bestaande maatregelen te analyseren en hun nationale beleidskaders uit te breiden of nieuwe vast te stellen — met inbegrip van gepaste maatregelen van regelgevende en/of economische aard — ter ondersteuning van het gebruik van intermodaal vervoer;
3. een doelstelling van een globale vermindering met 10 % van de kosten voor gecombineerd vervoer in elke lidstaat om technologische upgrades die relevant zijn voor intermodaal vervoer te bevorderen en nieuwe verbindingen tussen eerder niet-verbonden terminals tot stand te brengen.

- Transparantie van de werking van de markt

Zoals in de Refit-evaluatie is geconcludeerd, is er een gebrek aan transparantie ten aanzien van de bestaande nationale beleids- en marktsituatie; bij een hoger niveau van transparantie zou beter kunnen worden beoordeeld of de steun al dan niet op de feitelijke situatie is afgestemd. Van de 49 respondenten in de enquête¹⁵ waren 18 het eens of sterk eens met het feit dat een empirische basis voor het bepalen van het

¹³ Die antwoorden waren afkomstig van 11 overheidsinstanties (CZ, twee overheidsinstanties van BE, AT, drie overheidsinstanties van FR, NO, IT, DE, SE), 49 belanghebbenden uit het bedrijfsleven en vier burgers, terwijl zes antwoorden in de categorie “overige” vielen.

¹⁴ Europese Rekenkamer (2023), op. cit.

¹⁵ 14 van de 31 respondenten uit het bedrijfsleven en 4 van 8 overheidsinstanties.

gepaste niveau van steun ontbreekt. De verslaglegging door de Commissie blijft bestaan, maar met geactualiseerde gegevens en nieuwe verslagleggingsperioden, aangevuld met de verplichting voor de lidstaten om te zorgen voor transparantie van hun nationale intermodale beleidskaders die ze ter ondersteuning van het gecombineerd vervoer uitvoeren. Links naar alle nationale beleidskaders en nationale maatregelen zullen worden gepubliceerd in een centrale, door de Commissie beheerde gateway. Verder wordt een herzieningsclausule voor de herbeoordeling van dit EU-steunkader opgenomen.

– Vereisten inzake terminaltransparantie

Het voorstel voert gemeenschappelijke transparantievereisten voor terminals in om ervoor te zorgen dat alle terminals de gegevens over terminalvoorzieningen en -diensten publiekelijk beschikbaar stellen. Daarnaast biedt het voorstel de mogelijkheid om een kader van terminalcategorieën op basis van dienstenniveaus te creëren voor beschikbare diensten en voorzieningen. Deze maatregelen vullen de voorgestelde herziening van de TEN-T-verordening aan, in het kader waarvan de capaciteit en de kwaliteit van terminals op het TEN-T-netwerk zullen worden vergroot.

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

Het initiatief moet worden gezien in de context van de Europese klimaatwet¹⁶ en de mededeling over de Europese Green Deal¹⁷, die beide streefcijfers voor de reductie van broeikasgasemissies bevatten, en in de context van het REPowerEU-pakket¹⁸, dat de energie-efficiëntie van de EU beoogt te verbeteren, waarbij de herziening van de CTD als een belangrijk instrument moet worden beschouwd¹⁹, en van het actieplan Verontreiniging naar nul²⁰, waarin de omschakeling naar schoner vervoer wordt bevorderd om luchtverontreiniging en geluidshinder te verminderen. Ook in de SSMS worden resolute maatregelen gevraagd om duurzamere vervoerswijzen te gebruiken voor goederenvervoer.

Daarbij moet worden opgemerkt dat specifieke, voor gecombineerd vervoer relevante beleidsoverwegingen ook in het verleden al bestonden. In 1992 heeft de Commissie een witboek over vervoer gepubliceerd, samen met een pakket wetgevingsmaatregelen, die hebben geleid tot de huidige CTD, waarbij de markt voor gecombineerd vervoer in de EU volledig wordt geliberaliseerd en in het huidige steunkader wordt voorzien. In 1997 heeft de Commissie een specifieke strategie voor het intermodaal vervoer in Europa gepubliceerd²¹. In het Witboek over vervoer van 2011²² werd het specifieke doel geformuleerd om 30 % van het goederenvervoer via de weg over lange afstanden (meer dan 300 km) tegen 2030 per spoor of over water te laten plaatsvinden, en meer dan 50 % tegen 2050.

¹⁶ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_nl

¹⁹ EU “Bespaar energie”, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel vormt een aanvulling op ander vervoersbeleid dat a) zich op de milieuprestaties van individuele vervoersmodi richt, b) de externe kosten internaliseert door de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” toe te passen en c) zorgt voor transparantie over de beschikbare diensten en toepasselijke regels voor de sector of delen ervan.

Het duurzamer maken van individuele vervoerswijzen door de energie-efficiëntie en het gebruik van duurzame brandstoffen te bevorderen en daardoor de externe kosten van vervoer te verminderen, is aan bod gekomen in een waaier aan beleidsinstrumenten, zoals CO₂-prestatienormen voor zware bedrijfsvoertuigen²³, de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED II)²⁴ en de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Ook zijn reeds diverse maatregelen getroffen voor de internalisering van externe kosten, met als doel de samenleving de mogelijkheid te bieden om de juiste keuzes te maken. Die maatregelen omvatten koolstofbeprijzing, infrastructuurheffingen en belastingen op energie en voertuigen, die geleidelijk worden aangepast en ingevoerd. Uiteindelijk moeten deze leiden tot een onderling verenigbaar, complementair en samenhangend beleid, al kan dat volgens de SSMS nog tot 2050 duren²⁵.

Terwijl in specifieke wetgeving voor vervoerswijzen diverse verplichtingen inzake transparantie en verslaglegging zijn neergelegd, is (voor intermodaal vervoer relevante) verslaglegging of informatie-uitwisseling over en tussen de verschillende vervoerswijzen grotendeels niet geregeld. Bovendien hangen de toegevoegde waarde en de aantrekkelijkheid van intermodaal vervoer af van de prestaties van individuele vervoerswijzen en van de beschikbare infrastructuurcapaciteit. Daarom is dit initiatief ontwikkeld in nauw verband met andere wetgeving en wetgevingsvoorstellen inzake vervoer, met inbegrip van die van het pakket groener vervoer, waar dit initiatief deel van uitmaakt.

Het initiatief is ook sterk verbonden met andere delen van dit pakket, met name het initiatief voor het vergroten van het aandeel van het spoor in het internationale vervoer²⁶ en de herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen²⁷ voor het wegvervoer, die allebei belangrijk zijn voor het wegnemen van specifieke belemmeringen in de verschillende vervoerswijzen van intermodaal vervoer.

Voorts dragen het nieuwe gemeenschappelijk EU-kader voor broeikasgasemissieboekhouding in vervoer en logistiek (CEEU) en de uitvoering van de verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)²⁸ bij tot het technische kader voor de uitvoering van de herziene CTD.

²³ Verordening (EU) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ In de SSMS wordt een mijlpaal vastgesteld voor alle externe kosten van vervoer binnen de EU die tegen 2050 door de gebruikers van het vervoer moeten worden gedekt.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Gebruik-van-spoorweginfrastructuurcapaciteit-in-de-gemeenschappelijke-Europese-spoorwegruimte_nl

²⁷ Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59). Die richtlijn maakt het mogelijk om bij intermodaal vervoer zwaardere en langere wegvoertuigen te gebruiken, onder meer op de wegtrajecten van gecombineerd vervoer.

²⁸ Verordening (EU) 2020/1056.

De herziening is ook consistent met de recentelijk goedgekeurde Naiades-mededeling²⁹, waarin wordt opgeroepen tot een grotere integratie van binnenwateren in een modern, trans-Europees intermodaal vervoerssysteem.

Een aanvullende voorafgaande voorwaarde voor het gebruik van intermodaal en multimodaal vervoer is de beschikbaarheid van aangepaste infrastructuur met voldoende capaciteit. Uit de recente studie naar overslagtechnologieën³⁰ is gebleken dat het TEN-T-netwerk voor intermodaal vervoer tekortkomingen vertoont en dat de bestaande overslagcapaciteit onvoldoende is voor vervoer per spoor en over binnenwateren. Het probleem van de terminalcapaciteit wordt behandeld in het voorstel van de Commissie voor de herziening van de TEN-T-verordening³¹, waarin de lidstaten voor het eerst worden verplicht om voldoende terminalcapaciteit voor multimodale goederen te waarborgen op basis van een specifieke analyse en een specifiek actieplan. Die maatregelen zullen de komende tien jaar naar verwachting leiden tot een betere infrastructuurcapaciteit voor intermodaal vervoer.

De verplichtingen die in deze richtlijn worden vastgesteld, laten de toepassing van de desbetreffende regels inzake staatssteun onverlet. In deze richtlijn zullen criteria worden gedefinieerd voor een categorie activiteiten die de meeste mogelijkheden biedt om de externe kosten van vervoer te verlagen, en beleidsdoelstellingen worden vastgesteld ter bevordering van deze subcategorie van activiteiten. De lidstaten kunnen overwegen om, onder andere, staatssteunmaatregelen in te voeren om de beleidsdoelstellingen van de gewijzigde CTD te realiseren. Dat maatregelen worden opgenomen in nationale beleidskaders die op basis van deze richtlijn worden vastgesteld, betekent niet dat die maatregelen zijn vrijgesteld van de verenigbaarheidsbeoordeling, die een exclusieve bevoegdheid van de Commissie is.

Dit voorstel is ook in overeenstemming met de definitieve voorstellen van de Conferentie over de toekomst van Europa, met name voorstel 3 over de klimaatverandering en energie en vervoer, waarin wordt opgeroepen om de klimaatverandering aan te pakken en de wereldwijde klimaatdoelstellingen te eerbiedigen.

Tot slot moet worden opgemerkt dat enkele belanghebbenden het verband tussen de CTD en cabotage over de weg onder de aandacht hebben gebracht. Het blijft relevant en belangrijk om internationaal gecombineerd vervoer en internationaal wegvervoer op gelijke voet te blijven behandelen met betrekking tot het gebruik van niet-ingezetenvoerders, zoals voorzien in artikel 4 van de CTD. Bij de herziening van Verordening (EU) 1072/2009 in 2020³² hebben de medewetgevers een afwijking van artikel 4 van de CTD opgenomen (zij het alleen in geval van misbruik), terwijl zij opnieuw hebben bevestigd dat artikel 4 nuttig is geweest en van kracht blijft³³.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en

³¹ COM(2021) 812 final.

³² Verordening (EU) 1055/2020 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 17).

³³ Enkele lidstaten hebben bij het Hof van Justitie een beroep tot nietigverklaring in verband met deze bepaling ingesteld (C-542/20, Litouwen/Parlement en Raad, C-545/20, Bulgarije/Parlement en Raad, C-547/20, Roemenië/Parlement en Raad en C-554/20, Polen/Parlement en Raad).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

Titel VI (artikelen 90-100) van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in het voorrecht van de EU om bepalingen voor het gemeenschappelijke vervoersbeleid vast te stellen. Artikel 91, lid 1, punt c), VWEU bepaalt dat de EU op het gebied van vervoer bevoegd is om maatregelen voor het verbeteren van de veiligheid van het vervoer vast te stellen, terwijl artikel 91, lid 1, punt d), VWEU in dezelfde bevoegdheid voorziet met betrekking tot “alle overige dienstige bepalingen”.

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

EU-dimensie van het probleem

Volgens het subsidiariteitsbeginsel kan de EU op gebieden die niet binnen haar exclusieve bevoegdheid vallen alleen optreden indien en voor zover de doelstellingen van de voorgestelde actie niet voldoende door de lidstaten kunnen worden gerealiseerd. Externe kosten van vervoer, in het bijzonder aan klimaatverandering gerelateerde kosten, vormen grensoverschrijdende problemen die niet via nationale of lokale maatregelen alleen kunnen worden opgelost. De dringende noodzaak om de door goederenvervoer geproduceerde broeikasgasemissies te verminderen, is van toepassing op zowel grensoverschrijdende als binnenlandse activiteiten. Bijgevolg moet het geïdentificeerde probleem op EU-niveau worden aangepakt, daar het een grensoverschrijdende dimensie heeft.

Actie met toegevoegde waarde op EU-niveau

Het initiatief heeft tot doel het gebruik van intermodaal vervoer, waarvan 81 % tussen de lidstaten plaatsvindt, in de hele EU te bevorderen via steunmaatregelen op basis van gemeenschappelijke subsidiariteitsvoorwaarden. Vanuit het perspectief van beleid en de interne markt is het belangrijk om te waarborgen dat de voorziene voordelen overal in de EU op vergelijkbare wijze toepasselijk zijn. Gezien de beperkte aard van de huidige CTD hebben enkele lidstaten gedifferentieerde steun voor intermodale vervoersactiviteiten ontworpen, zowel in de vorm van niet-geharmoniseerde regelgevingssteun als uit hoofde van de staatssteunregels. In sommige gevallen is informatie over de beschikbaarheid van deze steunmaatregelen mogelijk niet in gelijke mate toegankelijk geweest voor alle marktdeelnemers, in het bijzonder bij grensoverschrijdende activiteiten. Sommige marktdeelnemers hebben mogelijk een concurrentievoordeel verkregen, met gevolgen die zich uitstrekken tot over hun nationale grens. De EU-actie is bedoeld om bij te dragen aan de totstandbrenging van een vergelijkbare behandeling voor marktdeelnemers in de hele EU, om administratieve procedures voor de sector, de lidstaten en de Commissie te vereenvoudigen en om de werking van de interne markt te verbeteren. Dit kan niet worden bereikt door wetgeving op het niveau van de lidstaten alleen.

- **Evenredigheid**

Bij de keuzes met betrekking tot de relevante beleidsmaatregelen en de beleidsoptie die ten grondslag liggen aan de structuur van dit initiatief, is terdege rekening gehouden met het evenredigheidsbeginsel, wat heeft geleid tot een zo evenwichtig mogelijke aanpak. Het voorstel voorziet in een verplichting voor de lidstaten om steun te verlenen aan bepaalde soorten intermodale vervoersactiviteiten, maar uit de effectbeoordeling is gebleken dat de beleidsoptie die alleen vrijwillige steun door de lidstaten omvat, niet zal volstaan om de doelstelling te halen. De gekozen beleidsoptie zorgt voor een toereikende verschuiving tussen vervoerswijzen tegen een redelijke kostprijs.

- **Keuze van het instrument**

De keuze van het instrument, een wijziging van de bestaande richtlijn, zorgt ervoor dat de doelstelling van het verbeteren van het concurrentievermogen van intermodaal vervoer op bevredigende wijze wordt gerealiseerd en waarborgt tegelijk de inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel. Om de steun zeker te stellen, zullen de lidstaten de vrijheid hebben om hun respectieve beleidskaders met de meest relevante steunmaatregelen op te zetten.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

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

In 2014-2016 is een evaluatie³⁴ van de CTD uitgevoerd, waarvan de conclusie was dat de richtlijn een relevant instrument blijft voor de ondersteuning van goederenvervoer waarbij verschillende vervoerswijzen worden gecombineerd. Volgens de ramingen had de verschuiving van uitsluitend wegvervoer naar intermodaal vervoer in 2011 een jaarlijkse besparing van externe kosten tot 2,1 miljard EUR opgeleverd. Hoewel niet al deze besparingen kunnen worden toegeschreven aan de CTD, werd vastgesteld dat het grensoverschrijdend gecombineerd vervoer zonder EU-actie naar alle waarschijnlijkheid geconfronteerd zou zijn met belemmeringen als gevolg van het bestaan van verschillende rechtsstelsels, wat gecombineerd vervoerdienst minder aantrekkelijk en mogelijk onhaalbaar had gemaakt.

Een aantal bepalingen van de CTD, zoals de vereiste om papieren documenten te gebruiken, zijn echter verouderd omdat ze de marktsituatie van 1992 weerspiegelen. Andere bepalingen van de richtlijn hebben te lijden onder uiteenlopende omzetting en uitvoering op het niveau van de lidstaten, waardoor de sector dagelijks praktische problemen ondervindt en die bepalingen dus niet helemaal doeltreffend zijn. Bovendien zijn de economische steunmaatregelen zeer beperkt en hebben ze bijgevolg geen grote impact op het concurrentievermogen van het intermodaal vervoer. Tijdens de openbare raadpleging hebben zowel de sector als overheidsdiensten aangegeven dat de beleidsmaatregelen evenredig zijn met het behalen van de beleidsdoelstellingen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De Commissie heeft gedurende het hele effectbeoordelingsproces actief contact gehad met belanghebbenden en uitgebreide raadplegingen gehouden.

De raadplegingen vonden plaats in 2021 en 2022, vanaf de bekendmaking van de aanvangseffectbeoordeling (IIA) in augustus 2021 tot de gerichte raadpleging die in augustus 2022 werd afgesloten.

De raadplegingsactiviteiten hadden de volgende doelstellingen:

- het verzamelen van informatie en meningen van belanghebbenden over de belangrijkste problemen en de oorzaken daarvan, de formulering van relevante beleidsdoelstellingen in verband met deze problemen en de identificatie, vaststelling en screening van beleidsmaatregelen die in de effectbeoordeling in aanmerking konden worden genomen;
- het verzamelen van informatie en meningen over de waarschijnlijke effecten van beleidsmaatregelen en opties.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

In het kader van het initiële feedbackmechanisme hadden betrokken partijen van 19 augustus tot en met 16 september 2021 de mogelijkheid om feedback te geven over de aanvangseffectbeoordeling. In totaal werden 62 individuele antwoorden ontvangen.

Vervolgens was een openbare raadpleging van 7 maart tot 30 mei 2022 toegankelijk op de website “Geef uw mening”. In totaal werden 101 antwoorden van verschillende belanghebbenden ontvangen. Sommige belanghebbenden dienden samen met hun antwoorden op de raadpleging ook standpuntnota’s in.

Tot slot werden de volgende gerichte raadplegingsactiviteiten uitgevoerd:

- Een doelgerichte online-enquête die erop gericht was om de probleemstelling en de doelstellingen van de beleidsopties te valideren, input te krijgen voor een meer gedetailleerd ontwerp van de beleidsmaatregelen/opties, en de nodige gegevens te verkrijgen ter ondersteuning van de effectbeoordeling van de maatregelen en de verwachte kosten. De enquête liep van 16 mei tot en met 24 juni 2022, en er werden 59 antwoorden ontvangen.
- Tussen mei en augustus 2022 werden doelgerichte interviews gehouden met 29 belanghebbenden (waaronder drie verkennende interviews in februari 2022).
- Op 25 oktober 2022 vond een bijeenkomst van deskundige belanghebbenden uit de sector plaats. De bijeenkomst werd bijgewoond door 60 vertegenwoordigers van in totaal 55 organisaties.

Uit de raadplegingen van belanghebbenden bleek dat zij het er in grote mate mee eens waren dat de problemen en doelstellingen van het initiatief relevant zijn voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer.

De raadpleging over de aanvangseffectbeoordeling en de openbare raadpleging waren op een hoger niveau toegespitst op het probleem, waarna de enquête en de interviews een meer gedetailleerde en systematische benadering volgden om het probleem en een daaraan verbonden doelstelling voor de herziening van de CTD te specificeren. Een gemeenschappelijk thema in de feedback op de aanvangseffectbeoordeling was een gebrek aan duidelijkheid over de definitie in de huidige CTD, terwijl anderen suggereerden dat de CTD meer toegespitst moest zijn op vervoer over binnenwateren en via de korte vaart als aanvulling op vervoer per spoor en over de weg.

Wat de probleemstelling betreft, bleek uit de raadpleging dat er onder de belanghebbenden tamelijk brede consensus bestaat (63 van de 95, 66 %) over het feit dat als er geen steun wordt verleend, intermodaal vervoer in de EU alleen in bepaalde situaties concurrerend is met vervoer over de weg. Terminalexploitanten waren zelfs nog pessimistischer: drie van de vijf achten intermodaal vervoer nooit of bijna nooit concurrerend met vervoer dat alleen over de weg plaatsvindt, behalve wanneer steun wordt verleend. Het overgrote deel van groepen van belanghebbenden uit de sector was het ermee eens dat het gebrek aan concurrerende prijzen een obstakel voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer vormde, met uitzondering van organisatoren van goederenvervoer (bv. logistieke ondernemers, vrachtvervoerders die vooral actief zijn in het wegvervoer), die zich in dit verband doorgaans sceptischer toonden.

De respondenten hebben zes factoren geïdentificeerd die van invloed zijn op het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van vervoer dat alleen over de weg plaatsvindt: overslagkosten (87 van de 94; 93 %) en gebrek aan geschikte terminals in de nabijheid (85 van de 95; 89 %) waren de meest opvallende factoren. Voor beide factoren was ten minste 75 % van de respondenten van ieder type belanghebbende en subcategorie van de sector het erover eens dat dit relevante factoren waren. 80 % van de respondenten

beschouwde nog eens vier bijkomende factoren als relevant: het feit dat wegvervoer goedkoper is dan intermodaal vervoer voor diensten van deur tot deur (78 van de 94; 83 %); de gewoonte om te kiezen voor vervoer dat alleen over de weg plaatsvindt (78 van de 94; 83 %); een gebrek aan een geschikt dienstenaanbod in terminals in de nabijheid (76 van de 95; 80 %); en vertragingen/langere transittijden vergeleken met vervoer dat alleen over de weg plaatsvindt (73 van de 92; 79 %). Voor elk van deze factoren vond ten minste de helft van de respondenten van ieder type belanghebbende en subcategorie van de sector dat deze factoren relevant waren, terwijl onder de organisatoren van vervoersdiensten slechts 3 van de 7 het feit dat wegvervoer voor diensten van deur tot deur goedkoper was dan intermodaal/multimodaal vervoer een relevante factor vonden.

80 van de 100 respondenten (80 %) zagen verschillen tussen het concurrentievermogen van intermodaal vervoer in verschillende lidstaten, waarbij de beschikbare infrastructuur en diensten en de verleende steun de meest genoemde redenen waren.

Wat betreft de oorzaken van de problemen, waren 26 van de 49 respondenten in de enquête van belanghebbenden het ermee eens of sterk mee eens dat de huidige subsidiabiliteitscriteria te beperkt zijn, omdat alleen activiteiten tussen lidstaten worden bestreken, laadeenheden minimale afmetingen moeten hebben om in aanmerking voor subsidie te komen en er verschillende subsidiabiliteitsvoorwaarden van toepassing zijn op verschillende combinaties van vervoerswijzen. Bovendien geloofden 24 van de 49 respondenten in de enquête dat de huidige subsidiabiliteitscriteria niet volledig relevant zijn voor het bevorderen van het gebruik van intermodaal vervoer en het terugdringen van externe kosten. 25 van de 49 respondenten in de enquête en 15 van de 29 geïnterviewden waren van mening dat de huidige definitie van subsidiabiliteit verschillende interpretaties toelaat.

18 van de 49 respondenten in de enquête waren het ermee eens of sterk mee eens dat een empirische basis voor het bepalen van het adequate steunniveau ontbreekt, aangezien in de Refit-evaluatie al was geconcludeerd dat het in de CTD ontbreekt aan een doeltreffend kader voor marktoverzicht dat het mogelijk zou maken om steunmaatregelen af te stemmen op de werkelijke situatie, hetzij op EU-niveau, hetzij op lidstaatniveau. 20 van de 49 respondenten in de enquête steunden de doelstelling om de gegevens, analyse en verslaglegging over de status van intermodaal vervoer te verbeteren.

Volgens de Refit-evaluatie zijn de steunmaatregelen die bij de richtlijn zijn vastgesteld om het relatieve concurrentievermogen van gecombineerd vervoer te verhogen, zeer beperkt. 70 van de 100 respondenten in de openbare raadpleging gaven aan het er ermee eens te zijn dat dit een probleem is, en 19 van de 49 respondenten in de enquête van de belanghebbenden waren het ermee eens of sterk mee eens dat de beperkte, ondoeltreffende en inefficiënte steunmaatregelen een probleem vormen.

In de SSMS wordt gewezen op de noodzaak om de uitwisseling van gegevens over multimodaal vervoer en slim verkeersbeheer te verbeteren teneinde de complexe regelgeving en administratieve en zakelijke regelingen te vereenvoudigen. Marktdeelnemers gebruiken verschillende systemen, met een grote diversiteit aan interfaces, gegevensvereisten en semantiek. 13 van de 49 respondenten in de enquête van de belanghebbenden waren het ermee eens dat er sprake is van een gebrek aan interoperabiliteit en dat de versnippering tussen de verschillende systemen voor het delen van gegevens een belangrijk beperkend probleem is. Wat de operationele inefficiënties in terminals betreft, beschouwden 37 van de 100 respondenten in de openbare raadpleging de slechte kwaliteit van de dienstverlening in terminals als een factor die het concurrentievermogen van het intermodaal vervoer ondermijnt.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Ter ondersteuning van de effectbeoordeling die aan het voorstel ten grondslag ligt, is een studie uitgevoerd door een externe contractant (december 2021 - juni 2023). De studie heeft waardevolle inzichten opgeleverd, in het bijzonder met betrekking tot het ontwerp van de beleidsopties, de beoordeling van de verwachte effecten en de verzameling van standpunten van de rechtstreeks betrokken belanghebbenden.

- **Effectbeoordeling**

De beleidsmaatregelen in dit voorstel zijn gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling. Het effectbeoordelingsverslag [SWD(2023) 351] kreeg aanvankelijk een negatief advies van de Raad voor regelgevingstoetsing [SEC(2023) 373]. Het verslag werd vervolgens opnieuw aan de Raad voorgelegd en kreeg een positief advies met punten van voorbehoud. De ontvangen aanbevelingen van de Raad zijn in aanmerking genomen, en in bijlage 1 bij het effectbeoordelingsverslag wordt een overzicht gegeven van de wijze waarop dat is gebeurd.

In de effectbeoordeling zijn vijf beleidsopties voor het behalen van de geïdentificeerde doelstellingen onderzocht. Deze vijf opties adresseren allemaal de volgende uitdagingen:

- een groter scala aan activiteiten met doeltreffende nalevingsvoorwaarden;
- een groter concurrentievermogen via een steunkader;
- transparantie, samenwerking en vereenvoudiging met betrekking tot markttoegang;
- betere verslaglegging en informatieverstrekking over de werking van de markt.

Bij beleidsoptie A wordt het minst ingrijpend opgetreden op EU-niveau. Deze optie is van toepassing op al het intermodale vervoer binnen de EU. De subsidiabiliteit zou afhankelijk zijn van een bredere reeks externe factoren, waarbij de externe kosten met ten minste 40 % zouden moeten worden verlaagd, met een methodologie op basis van de eenheidswaarden in het Handboek over de externe kosten van vervoer³⁵. De richtsnoeren voor de berekeningen zouden moeten worden vastgesteld in een uitvoeringshandeling³⁶. De gegevens die moeten worden verstrekt om subsidiabiliteit te bewijzen, zouden worden herzien en aan eFTI-platforms³⁷ worden gelinkt. De huidige tweejaarlijkse verslagleggingsverplichting voor de Commissie zou worden vervangen door een oproep aan de lidstaten om regelmatige analyses en strategische planning voor duurzame vervoerswijzen uit te voeren met het oog op het kiezen van de juiste steunmaatregelen. De eerste beleidsoptie (BO-A) verplicht de lidstaten niet om steun te verlenen, maar bevat wel een toolbox met vooraf gedefinieerde steuninstrumenten waaruit de lidstaten kunnen kiezen. Met het oog op de transparantie van en samenwerking tussen terminals zouden gemeenschappelijke transparantieregels voor terminals worden ingevoerd bij een uitvoeringshandeling.

Beleids optie B is de optie die verplichtingen op EU-niveau combineert met flexibiliteit om rekening te houden met specifieke nationale situaties. Deze beleidsoptie verplicht de lidstaten om intermodaal vervoer te ondersteunen, maar biedt hen de vrijheid om zelf te kiezen uit de verschillende steuninstrumenten in de toolbox voor het aanpakken van de problemen in

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Om ervoor te zorgen dat activiteiten voldoende nauwkeurig kunnen worden vergeleken, zou het noodzakelijk zijn om het Handboek regelmatig bij te werken met inachtneming van het recentste wetenschappelijke bewijs. Daarenboven moeten consistentie en complementariteit met het geplande CEEU worden verzekerd.

³⁷ Platforms voor elektronische gegevensuitwisseling tussen bedrijven en overheidsinstanties (B2A) overeenkomstig Verordening (EU) 2020/1056.

ationale vervoerssystemen. De beleidsoptie is onderverdeeld in drie subopties met een verschillend toepassingsgebied en verschillende subsidiabiliteitsvoorwaarden. Beleidsoptie B1 en beleidsoptie B2a zijn van toepassing op alle intermodale vervoersactiviteiten binnen de EU, terwijl beleidsoptie B2b alleen van toepassing is op grensoverschrijdende vervoersactiviteiten binnen de EU. In beleidsoptie B1 is de subsidiabiliteit gebaseerd op de vermindering van broeikasgasemissies, met een drempel van 25 % die is berekend met de methodologie van het gemeenschappelijke EU-kader voor broeikasgasemissieboekhouding in vervoer en logistiek (CountEmissionsEU-voorstel). In de beleidsopties B2a en B2b is de subsidiabiliteit gebaseerd op een bredere reeks externe factoren, met een vereiste besparingendrempel van 40 %, zoals in optie A. In alle subopties van beleidsoptie B zouden de te verstrekken gegevens voor het bewijs van subsidiabiliteit worden herzien en aan eFTI-platforms worden gekoppeld. Voor marktanalyse en verslaglegging zouden alle subopties van beleidsoptie B steunen op de huidige verplichting voor de Commissie om elke 5 jaar verslagen op te stellen met hulp van de lidstaten en aan de hand van specifieke marktanalyseonderzoeken. In alle subopties van beleidsoptie B zou van de lidstaten worden geëist dat ze een algemene kostenvermindering realiseren, evenals een toename van het aantal technologische upgrades, terwijl ze tegelijk instrumenten uit een toolbox zouden kunnen kiezen om hun steun binnen de gegeven limieten aan te passen aan nationale omstandigheden. Voorts zou op de lidstaten een beroep worden gedaan om de opstart van nieuwe intermodale routes te vergemakkelijken. Alle subopties van beleidsoptie B zouden een regelgevingsvoordeel omvatten door wegtrajecten van subsidiabele activiteiten vrij te stellen van nationale rijbeperkingen. Voor de transparantie van en samenwerking tussen terminals zijn de maatregelen dezelfde als in beleidsoptie A.

Beleidsoptie C omvat het meest ingrijpende optreden op EU-niveau. Deze optie is van toepassing op alle vervoersactiviteiten binnen de EU. De subsidiabiliteit is dezelfde als in beleidsoptie A en de subopties van beleidsoptie B2 en is gebaseerd op een bredere reeks externe factoren, met een drempel van 40 %. Net als in de andere opties zouden de gegevens die moeten worden verstrekt om subsidiabiliteit te bewijzen, worden herzien en aan eFTI-platforms worden gekoppeld. De tweejaarlijkse verslagleggingsverplichting voor de Commissie zou worden vervangen door een verplichting voor de lidstaten om regelmatige analyses en strategische planning uit te voeren voor het volledige vervoerssysteem en met inbegrip van analyses die verschillende vervoerswijzen bestrijken. Wat steuninstrumenten betreft, worden de lidstaten in deze optie verplicht tot het verlenen van geharmoniseerde steun om de kosten voor (het gedeelte van) de subsidiabele vervoersactiviteiten die op hun grondgebied plaatsvinden te verlagen tot een niveau dat aanzet tot gebruik van intermodaal vervoer. Dat steunniveau is vastgesteld op 10 % van de totale van-deur-tot-deurkosten van de vervoersactiviteit voor de expediteur. Verder zou deze beleidsoptie ook een voordeel van geharmoniseerde regelgeving omvatten, waarbij wegtrajecten van subsidiabele vervoersactiviteiten worden vrijgesteld van nationale rijbeperkingen. Verder zou beleidsoptie C vereisen dat een gedefinieerde dataset wordt vastgesteld; ook wordt het gebruik van gemeenschappelijke datasets en protocollen voor gegevensuitwisseling verplicht gesteld. De maatregelen voor transparantie van terminals zijn dezelfde als in de beleidsopties A en B.

Op basis van de beoordeling wordt beleidsoptie B2a als de voorkeursoptie geïdentificeerd. Deze optie voldoet aan de doelstelling door te zorgen voor de grootste modal shift en voor externekostenbesparingen met een goede kosten-batenverhouding, en tegelijk ook voor coherentie en naleving van de beginselen van evenredigheid en subsidiariteit.

Naar verwachting zal de voorkeursoptie aanzienlijke terugkerende administratieve kostenbesparingen opleveren voor bedrijven die actief zijn in de intermodale vervoerssector. De terugkerende kostenbesparingen voor marktdeelnemers die actief zijn in intermodaal

vervoer worden door het gebruik van elektronische gegevens en eFTI-platforms geschat op 430 miljoen EUR per jaar. Tegelijk zouden terminals administratieve kosten moeten maken voor het bijwerken van de informatie die zij op hun website moeten bekendmaken. De terugkerende jaarlijkse gemiddelde kosten voor alle terminals in 2025-2035 worden geschat op ongeveer 6 100 EUR. De besparingen op administratieve kosten wegen ruimschoots op tegen de verwaarloosbare kosten, en de netto administratieve kostenbesparingen voor bedrijven worden geschat op 430 miljoen EUR per jaar.

Om ervoor te zorgen dat het subsidiariteitsbeginsel beter wordt nageleefd, bovenop het resultaat van de effectbeoordeling, wordt aan de lidstaten totale flexibiliteit gelaten om het soort maatregelen te kiezen dat zij willen toepassen, waarbij zij niettemin nog steeds zouden moeten voldoen aan het streefdoel van 10 % kostenvermindering. Om een geïnformeerde besluitvorming te verzekeren en ervoor te zorgen dat de streefdoelen worden bereikt, omvat de voorkeursoptie een verplichting voor elke lidstaat om zijn bestaande en potentiële maatregelen te evalueren en alle maatregelen te consolideren in één enkel nationaal beleidskader. Dit is vergelijkbaar met, maar minder veeleisend dan de verplichting om strategieën over alle vervoerswijzen heen te analyseren volgens beleids optie BO-C. Naar schatting zou dit een kleine impact hebben op de kosten (extra eenmalige kosten tot 1,1 miljoen EUR plus terugkerende kosten ten belope van 1,6 miljoen EUR om de 5 jaar). Door deze wijzigingen worden de rangschikking van de beleids opties en de keuze van de voorkeursoptie niet ingrijpend gewijzigd.

- **Grondrechten**

Het voorstel is in overeenstemming met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel leidt voor de periode 2025-2050 tot nettokosten voor de begroting van de Unie ten belope van 2 miljoen EUR. De gevolgen van het voorstel voor de begroting worden nader beschreven in het financieel memorandum dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd.

De gevolgen voor de begroting buiten het huidig meerjarig financieel kader (MFK) worden beschreven in een indicatief overzicht, onverminderd het toekomstige MFK-akkoord.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en verslaglegging**

Van de lidstaten wordt verlangd dat zij hun nationale beleidskaders met bestaande en nieuwe maatregelen met een impact op intermodaal vervoer uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze wijziging goedkeuren en bekendmaken, en dat zij de impact van hun nationale beleidskaders vervolgens elke 5 jaar beoordelen. Zij moeten hun nationale beleidskaders en de resultaten van hun evaluaties meedelen aan de Commissie.

De Commissie zal de uitvoering, de resultaten en de effecten van dit voorstel volgen via de verslagleggingsverplichtingen uit hoofde van dit voorstel. Een jaar voor de toepassing van de richtlijn zal de Commissie de referentiesituatie op de markt vaststellen, en vervolgens zal zij 5 jaar na de toepassing van de richtlijn, en vervolgens elke 5 jaar, een verslag over de economische ontwikkeling van het intermodaal vervoer in de EU opstellen. Om de noodzakelijke informatie te verzamelen, zal de Commissie worden bijgestaan door de lidstaten en een beroep kunnen doen op geaggregeerde gegevens van eFTI-platforms. In de

verslagen zullen in het bijzonder de volgende zaken worden behandeld: het volume van het intermodale vervoer in de EU, de belangrijkste corridors voor intermodaal vervoer, de belangrijkste belemmeringen voor een toename van het gebruik van intermodaal vervoer, het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van vervoer dat alleen over de weg plaatsvindt (met inbegrip van een analyse van de steun die door lidstaten in hun nationale beleidskaders wordt verleend) en ontwikkelingen op het gebied van terminalcapaciteit.

Uiterlijk na 10 jaar zal de Commissie evalueren of het al dan niet is aangewezen om de steun uit hoofde van deze richtlijn voort te zetten.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De titel van de richtlijn wordt aangepast zodat deze het uitgebreide toepassingsgebied weergeeft; hiertoe worden de woorden “tussen lidstaten” geschrapt en wordt “gecombineerd vervoer” vervangen door “intermodaal vervoer”.

In artikel 1 van de wijzigingsrichtlijn zijn de volgende wijzigingen van Richtlijn 92/106/EEG opgenomen:

- *In artikel 1 van de huidige richtlijn is het toepassingsgebied van de CTD vastgesteld door te bepalen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het steunkader voor “gecombineerd vervoer”. In de herziene richtlijn worden ter verduidelijking twee artikelen opgenomen waarin het toepassingsgebied wordt beschreven (artikel 1 bis) en definities worden gegeven (artikel 1 ter), gevolgd door een nieuw artikel 1 quater met de nieuwe voorwaarden waaraan vervoersactiviteiten moeten voldoen om als “gecombineerd vervoer” in aanmerking te komen.*
- *Artikel 2 wordt vervangen door een bijgewerkte tekst waarin de redundante streefdatum in 1993 is verwijderd.*
- *Artikel 3 wordt vervangen door bijgewerkte voorwaarden voor het bewijs van naleving.*
- *Artikel 3 bis voert een verplichting voor de lidstaten in om nationale beleidskaders ter ondersteuning van het intermodaal vervoer goed te keuren, bekend te maken, uit te voeren en te evalueren.*
- *Artikel 5 wordt vervangen door bijgewerkte tekst over verslaglegging door de Commissie.*
- *Artikel 6, lid 1, wordt vervangen door bijgewerkte tekst om de naleving van de regels inzake staatssteun te waarborgen.*
- *Artikel 7 wordt geschrapt.*
- *Artikel 9 wordt vervangen door nieuwe tekst waarin verouderde verwijzingen zijn geactualiseerd en de taal is vereenvoudigd.*
- *Artikel 9 bis voert een verplichting in om de wegtrajecten van gecombineerd vervoer vrij te stellen van nationale rijbeperkingen tijdens het weekend en op feestdagen.*
- *Artikel 9 ter voert vereisten inzake transparantie voor intermodale goederenterminals in.*
- *Artikel 9 quater bevat de voorwaarden voor het verlenen van gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie krachtens deze richtlijn.*

- *Artikel 9 quinquies heeft betrekking op de comitéprocedure voor de uitoefening door de Commissie van de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen.*
- *Artikel 10 wordt geschrapt.*
- *Er wordt een bijlage toegevoegd met daarin een indicatieve lijst van de in artikel 3 bis bedoelde steunmaatregelen.*

Artikel 2 van de wijzigingsrichtlijn wijzigt Richtlijn (EU) 2020/1056 door invoering van een verplichting voor eFTI-platforms om te voorzien in een functie voor het berekenen van externekostenbesparingen en het genereren van geaggregeerde gegevens over jaarlijkse volumes gecombineerd vervoer.

Artikel 3 van de wijzigingsrichtlijn stelt de verplichting tot omzetting en uitgestelde uitvoering vast.

Artikel 4 van de wijzigingsrichtlijn legt de datum van inwerkingtreding en toepassing van deze richtlijn vast.

Artikel 5 van de wijzigingsrichtlijn legt de adressaten vast.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG van de Raad met betrekking tot een steunkader voor intermodaal vervoer van goederen en van Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de berekening van externekostenbesparingen en het genereren van geaggregeerde gegevens

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad³ heeft tot doel de broeikasgasuitstoot van de hele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van de niveaus van 1990 en tegen 2050 klimaatneutraliteit tot stand te brengen. Voor de vervoerssector betekent dit dat de broeikasgasuitstoot tegen 2050 met 90 % moet worden verminderd. Daarnaast moet de Unie, om haar afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen, ook haar energie-efficiëntie verbeteren, zoals wordt benadrukt in het REPowerEU-pakket⁴, en omschakelen naar schoner vervoer om luchtverontreiniging en geluidshinder terug te dringen, zoals voorzien in het actieplan Verontreiniging naar nul⁵.
- (2) Intermodaal vervoer combineert de betere milieuprestaties en energie-efficiëntie van vervoer per spoor en over water met de toegankelijkheid en flexibiliteit van vervoer

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (“Europese klimaatwet”) (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, REPowerEU-plan (COM(2022) 230 final).

⁵ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, Route naar een gezonde planeet voor iedereen, EU-actieplan: “Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul” (COM(2021) 400 final).

over de weg en is daarom essentieel om een groter gebruik van goederenvervoer per spoor en over water mogelijk te maken. Intermodaal vervoer maakt ook een efficiëntere toewijzing van volumes aan vervoerswijzen mogelijk en pakt de externe kosten van het wegvervoer aan die moeilijk volledig te internaliseren zijn, in het bijzonder verkeerscongestie en ongevallen. Niettemin weerspiegelen de vervoerstarieven momenteel nog niet volledig de negatieve effecten van de verschillende vervoerswijzen, wat een obstakel vormt voor de effectieve vermindering van externe kosten door te kiezen voor duurzamere opties voor goederenvervoer.

- (3) In Richtlijn 92/106/EEG van de Raad⁶ is een kader vastgesteld voor het bevorderen van de ontwikkeling van intermodaal vervoer, en met name gecombineerde vervoersactiviteiten. Die richtlijn ondersteunt intermodale vervoersactiviteiten die concurreren met unimodaal wegvervoer en is de belangrijkste wetgevingshandeling van de Unie om de verschuiving van goederenvervoer over de weg naar emissiearmere vormen van vervoer, zoals de binnenvaart, de korte vaart en vervoer per spoor, te stimuleren. Hoewel Richtlijn 92/106/EEG heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het beleid van de Unie inzake modal shift, hebben het beperkte toepassingsgebied, de ontoereikende steun en de tekortkomingen bij de uitvoering de doeltreffende werking ervan beperkt. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat intermodale vervoersactiviteiten in de Unie die de externe kosten verlagen omdat ze milieuvriendelijker, veiliger en energie-efficiënter zijn en minder congestie veroorzaken dan wegvervoer, aantrekkelijk worden voor expediteurs.
- (4) Alleen intermodale vervoersactiviteiten waarvoor een commercieel rendabel alternatief voor unimodaal wegvervoer bestaat, leiden tot externekostenbesparingen. Voor intermodaal vervoer dat eilanden verbindt met het vasteland, is er geen alternatief over de weg maar kan worden bespaard op externe kosten door verschillende routes te gebruiken die bestaan uit langere kustvaarttrajecten of verschillende kustvaarttrajecten waarbij een combinatie met vervoer per spoor en over binnenwateren mogelijk is.
- (5) Ongeveer een vijfde van het intermodale vervoer vindt plaats binnen één enkele lidstaat. De schadelijke effecten van binnenlands vervoer, en met name de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen, overstijgen echter de nationale grenzen van lidstaten. Om te waarborgen dat alle activiteiten die tot de vermindering van externe kosten bijdragen op dezelfde manier worden behandeld, is het daarom noodzakelijk om op het niveau van de Unie zowel internationale als nationale intermodale vervoersactiviteiten te stimuleren, met inbegrip van verschillende combinaties van vervoerswijzen.
- (6) Om het intermodale vervoer te ontwikkelen, is de beschikbaarheid van overslagterminals essentieel. Steunmaatregelen voor het verhogen van de terminalcapaciteit dienen echter niet onder deze richtlijn te vallen, aangezien die zijn opgenomen in [*add a reference to the revised TEN-T Regulation, currently being negotiated by the co-legislators*].
- (7) De subsidiabiliteit van de voordelen van Richtlijn 92/106/EEG is gebaseerd op afstandsbeperkingen voor de verschillende onderdelen van de activiteit. Die omschrijving van “gecombineerde vervoersactiviteiten” biedt onvoldoende steun om

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

de externe kosten te verminderen, omdat ze onvoldoende gericht is. Bovendien worden de voorwaarden en omstandigheden in verschillende regio's niet objectief weerspiegeld in die benadering en wordt geen rekening gehouden met de kenmerken van de milieuprestaties van de feitelijke activiteit, waaronder bijvoorbeeld het type voertuig en de gebruikte brandstof. Daarom zou de voorziene steun alleen van toepassing moeten zijn op intermodale vervoersactiviteiten die voor een voldoende niveau van externe kostenbesparingen zorgen en een geoptimaliseerd gebruik van het vervoersnetwerk mogelijk maken. Om die activiteiten af te bakenen, moet een drempel worden ingesteld voor de beperking van de externe kosten, waaronder broeikasgasemissies, luchtvervuiling, ongevallen met letsel of dodelijke afloop, lawaai en congestie, van een intermodale vervoersactiviteit vergeleken met het commercieel rendabele alternatieve unimodale wegvervoer. Dankzij die drempel moeten alle gecombineerde vervoerswijzen steun kunnen genieten, waarbij moet worden verzekerd dat trajecten per spoor, over binnenwateren en via de korte vaart een belangrijk deel van een intermodale vervoersactiviteit uitmaken. Bovendien moet bij de berekening van de externekostenbesparingen rekening worden gehouden met de externe kosten van alle integrale onderdelen van de intermodale vervoersactiviteit, zodat een eerlijke vergelijking met andere vervoersopties kan worden gemaakt.

- (8) Bij vervoersactiviteiten die aanvangen en/of eindigen buiten de Unie of die aanvangen en eindigen in de Unie maar een derde land doorkruisen, moet het deel van de intermodale vervoersactiviteit dat in de Unie plaatsvindt binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen indien dat deel van de activiteit voldoet aan de in deze richtlijn vastgestelde voorwaarden, aangezien dat voor een modal shift binnen de Unie zorgt.
- (9) De intermodale vervoersactiviteiten kunnen onderling sterk verschillen wat betreft combinaties van vervoerswijzen en het aantal verschillende operationele onderdelen, met inbegrip van een verschillend aantal vervoerstrajecten. Gecombineerde vervoersactiviteiten die krachtens deze richtlijn worden ondersteund, kunnen één of twee wegtrajecten omvatten en één of meer trajecten die niet over de weg worden afgelegd. Aangezien geen van de verschillende vervoerstrajecten van een gecombineerde vervoersactiviteit zonder de andere trajecten kan plaatsvinden, en in overeenstemming met de rechtspraak van het Hof van Justitie, vormt een activiteit van expediteur naar de uiteindelijke ontvanger één enkele, onscheidbare vervoersactiviteit⁷. Bijgevolg zouden beperkingen op eender welk onderdeel van de intermodale vervoersactiviteit de levensvatbaarheid van de volledige vervoersactiviteit ondermijnen en tot een groter gebruik van unimodaal wegvervoer leiden.
- (10) Om intermodale laadeenheden in de hele intermodale vervoersketen te kunnen volgen teneinde vast te stellen welke intermodale vervoersactiviteiten van het steunkader uit hoofde van deze richtlijn kunnen profiteren, is het van essentieel belang dat de intermodale laadeenheden die in al deze activiteiten worden ingezet, gebruikmaken van bestaande en courante identificatie- en markeringsmiddelen. Gestandaardiseerde identificatie zou ook de afhandeling van intermodale laadeenheden in terminals moeten versnellen en de stroom aan intermodale vervoersactiviteiten moeten vereenvoudigen.
- (11) Bij containervervoer kan het nodig zijn om een lege container op te halen in een containerdepot of naar dat depot terug te brengen voordat of nadat die voor een

⁷ Arrest van 7 mei 1991, Commissie/Italië (C-45/89, ECR 1991, blz. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

intermodale vervoersactiviteit is gebruikt. Als dergelijke ritten naar het depot worden gemaakt met specifieke lege containers en in het vervoerscontract van de intermodale vervoersactiviteit of in een deel ervan zijn opgenomen, moeten die ook als een integraal onderdeel van een intermodale vervoersactiviteit worden beschouwd.

- (12) Om te waarborgen dat alleen in aanmerking komende intermodale vervoersactiviteiten profiteren van het in deze richtlijn vastgestelde steunkader, is het belangrijk dat de overeenstemming van activiteiten kan worden gecontroleerd op basis van de in het steunkader vastgestelde voorwaarden. Met behulp van moderne digitale hulpmiddelen kunnen de externe kostenbesparingen worden berekend en kan de overeenstemming worden gecontroleerd. De platforms voor digitale vervoersgegevens (hierna “eFTI-platforms”) die zijn opgezet krachtens Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad⁸, vormen een geschikt instrument omdat ze zijn ontworpen om de wettelijk verplichte informatie te bevatten, met inbegrip van de berekening van externekostenbesparingen. Daarom zou het gebruik van een eFTI-platform verplicht moeten zijn voor alle vervoersactiviteiten die van het steunkader wensen te profiteren.
- (13) Om gelijke tred te houden met ontwikkelingen op het gebied van kennis en empirische onderbouwing, moet een gemeenschappelijke geharmoniseerde berekeningsmethode met referentiewaarden van externe kosten of bronnen van dergelijke referentiewaarden worden vastgesteld en regelmatig worden bijgewerkt. Daarom moet de exacte methode worden vastgesteld bij een uitvoeringshandeling, op basis van een berekening die in overeenstemming is met de eenheidswaarden zoals vastgelegd in de recentste versie van het Handboek over de externe kosten van vervoer⁹.
- (14) De vereiste vervoersinformatie moet vóór de start van een activiteit in eFTI-platforms worden geregistreerd en moet strikt worden beperkt tot de gegevens en berekeningen die nodig zijn voor het bewijs van naleving. Om administratieve lasten te vermijden, zouden nationale bevoegde instanties geen aanvullende informatie moeten opvragen voor de nalevingscontroles.
- (15) Om ervoor te zorgen dat de Commissie kan voldoen aan haar verslagleggingsverplichtingen zoals vastgesteld in deze richtlijn, moeten bepaalde gegevens over gecombineerde vervoersactiviteiten die op eFTI-platforms zijn geregistreerd jaarlijks in geaggregeerde vorm aan de Commissie beschikbaar worden gesteld.
- (16) Het gebruik van intermodaal vervoer kan, wat de kosten betreft, concurreren met unimodaal wegvervoer over langere afstanden omdat de kosten van ander vervoer doorgaans lager zijn per eenheid. Unimodaal wegvervoer over middellange en korte afstanden wordt door expediteurs en organisatoren van vervoersactiviteiten echter vaak gekozen wegens concurrentiedruk, aangezien bij kortere afstanden de lagere vervoerskosten per eenheid onvoldoende compenseren voor de extra organisatie- en overslagkosten die voortvloeien uit het gebruik van verschillende vervoerswijzen bij intermodaal vervoer. Bij middellange afstanden bedraagt dat verschil in

⁸ Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport (Handboek over de externe kosten van vervoer). Europese Commissie. Versie 2019 – 1.1, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, ISBN 978-92-76-18184-2.

kostenconcurrentievermogen gemiddeld 10 %. Om een snelle toename van het gebruik van intermodaal vervoer over middellange afstanden te stimuleren, zouden de lidstaten daarom hun nationale beleid moeten aanpassen en de nodige regelgevende en niet-regelgevende maatregelen moeten treffen om het concurrentievermogen van intermodaal vervoer te verbeteren.

- (17) Sommige lidstaten beschikken over een nationaal beleid ter bevordering van intermodaal vervoer per spoor, over de binnenwateren en via korte vaart om het verschil in de kosten tussen wegvervoer en alternatieve vervoersopties te verkleinen. Dat beleid is echter niet altijd afgestemd op de vervoerswijzen onderling of op de naburige lidstaten. Bovendien hebben sommige lidstaten geen steunmaatregelen ingevoerd. De versnippering die het gevolg is van die ongecoördineerde aanpak, vermindert de doeltreffendheid van de bestaande steun en leidt tot een ongelijk speelveld tussen vervoerswijzen en tussen de lidstaten. Daarom zouden alle lidstaten nationale beleidskaders moeten vaststellen en uitvoeren ter ondersteuning van het gebruik van intermodaal vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met het potentieel van elke combinatie van vervoerswijzen en met de onderlinge interactie van alle vervoerswijzen. De lidstaten zouden de doeltreffendheid en relevantie van de nationale maatregelen regelmatig opnieuw moeten beoordelen.
- (18) Zowel bestaande als geplande door een lidstaat gebruikte nationale regelgevende en niet-regelgevende maatregelen die van invloed zijn op het concurrentievermogen van het intermodaal vervoer, zoals vrijstellingen van regelgeving of voorkeursbehandelingen, moeten onderdeel zijn van die nationale beleidskaders, evenals belastingen, taksen, vergoedingen en heffingen, met inbegrip van lasten voor infrastructuur, externe kosten en congestie alsook belastingen die van toepassing zijn op unimodaal goederenvervoer over de weg, en steunregelingen voor vrachtvervoer die van toepassing zijn op individuele vervoerswijzen of op intermodaal vervoer, met inbegrip van de regelingen die van toepassing zijn op unimodaal goederenvervoer over de weg of specifieke onderdelen ervan. Steunmaatregelen moeten op dezelfde manier van toepassing zijn op alle activiteiten die voldoen aan de voorwaarden om als gecombineerde vervoersactiviteiten te worden aangemerkt. Waar nodig moeten lidstaten met andere naburige lidstaten samenwerken via raadpleging of gezamenlijke beleidskaders. De coördinatie van die nationale beleidskaders en hun onderlinge samenhang op niveau van de Unie moeten met behulp van marktanalyses en verslaggeving door de Commissie worden ondersteund.
- (19) Om ervoor te zorgen dat intermodaal vervoer op middellange afstand qua kostprijs concurrerend wordt met unimodaal wegvervoer, en om expediteurs te motiveren om hun activiteiten naar intermodaal vervoer te verleggen, moeten de nationale beleidskaders ertoe bijdragen dat op middellange termijn een algemene cumulatieve vermindering van ten minste 10 % van de totale van-deur-tot-deurkosten van intermodaal vervoer wordt bereikt. Mogelijke maatregelen om een dergelijke vermindering te verwezenlijken kunnen bijvoorbeeld wettelijke, economische, fiscale of administratieve aanpassingen en regelingen omvatten. De lidstaten kunnen de inkomsten die uit hoofde van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ worden gegenereerd, gebruiken ter ondersteuning van de intermodale vervoersactiviteiten die onder deze richtlijn vallen. Onverminderd de regels die van

¹⁰ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

toepassing zijn op specifieke programma's, kan de steun ook worden gefinancierd uit bestaande financiële instrumenten van de Unie.

- (20) Om het gebruik van intermodaal vervoer mogelijk te maken, is het bovendien belangrijk dat er specifieke steun wordt verleend voor investeringen die een noodzakelijke upgrade van intermodale technologieën mogelijk maken. Die steun kan worden gebruikt voor technologische behoeften in terminals of binnen een van de vervoerswijzen die bij intermodaal vervoer worden ingezet.
- (21) Wanneer tussen of in de buurt van bepaalde terminals alleen wegverbindingen bestaan, kan aanloopsteun voor het openstellen van nieuwe intermodale verbindingen nodig zijn, aangezien de vraag naar diensten tijdens de opstartfase ontoereikend kan zijn om de winstgevendheid van dergelijke diensten te verzekeren.
- (22) De lidstaten kunnen staatssteunmaatregelen invoeren om de doelstellingen van de Europese Green Deal en de klimaatwet te realiseren, op voorwaarde dat die maatregelen verenigbaar zijn met de interne markt.
- (23) Steunmaatregelen die worden ingevoerd via nationale beleidskaders, kunnen staatssteun vormen. Als een lidstaat in zijn nationale beleidskader maatregelen vaststelt, moet hij beoordelen of daar maatregelen bij zijn die staatssteun vormen, onverminderd de toepassing van artikelen 107 en 108 VWEU. Als een maatregel staatssteun vormt, zullen de procedurele en materiële regels inzake staatssteun van toepassing zijn. De beoordeling van de verenigbaarheid van staatssteunmaatregelen is een exclusieve bevoegdheid van de Commissie krachtens artikel 108 VWEU.
- (24) Om te verzekeren dat praktische informatie over beschikbare, door lidstaten uitgevoerde steunmaatregelen eenvoudig publiekelijk en kosteloos toegankelijk is voor alle marktdeelnemers in de Unie, moet die informatie op een specifieke webpagina op een centrale locatie beschikbaar worden gesteld zodat de ondernemingen die internationale vervoersactiviteiten organiseren ze gemakkelijk kunnen vinden.
- (25) Het is belangrijk om een overzicht te hebben van de marktontwikkelingen en de impact van steunmaatregelen op het gebruik van intermodaal vervoer. Dat marktoverzicht moet vergelijkbaarheid binnen de Unie verzekeren. Daarom moet de Commissie met hulp van de lidstaten verslag over de marktontwikkelingen blijven uitbrengen. In die verslagen moet eerst een referentieniveau voor het kostenconcurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van wegvervoer worden vastgesteld; daarna moet dit verslag om de 5 jaar worden opgesteld zodat er voldoende tijd is om alle steunmaatregelen effect te laten sorteren.
- (26) Specifieke wettelijke bepalingen op niveau van de Unie die specifieke situaties in het intermodaal vervoer behandelen, kunnen het gebruik en de efficiëntie van intermodaal vervoer ondersteunen. Om een efficiënt gebruik te waarborgen van terminalcapaciteit en capaciteit van vervoer dat niet over de weg plaatsvindt, is het belangrijk dat de werking van terminals en van dat vervoer niet wordt gehinderd door tijdelijke rijbeperkingen op wegtrajecten.
- (27) Om te waarborgen dat de informatie over de beschikbare diensten en voorzieningen in intermodale overslagterminals eenvoudig toegankelijk is voor alle marktdeelnemers en organisatoren van vervoer in de Unie, moet die informatie door de terminalexploitanten kosteloos bekend worden gemaakt op hun webpagina. Om te voorzien in een kader voor de identificatie van een dienstenniveau voor intermodale

overslagterminals in de Unie moet een gedetailleerde lijst van die informatie worden vastgesteld in een uitvoeringshandeling.

- (28) De vergelijkbaarheid van dienstenniveaus in verschillende terminals in de Unie moet worden gewaarborgd door intermodale overslagterminals in te delen in categorieën. Die indeling moet een al te grote complexiteit en overmatige lasten vermijden, en moet daarom worden gebaseerd op reeds bekendgemaakte informatie.
- (29) Specifieke ondersteuning van intermodaal vervoer is alleen noodzakelijk tot de marktprijs de totale kosten van diverse vervoersactiviteiten voor de samenleving correct weergeeft. Daarom moet na 10 jaar een evaluatie worden uitgevoerd om te beoordelen of de steun nog altijd relevant is en zo ja, hoe de steun eventueel moet worden aangepast.
- (30) Om uitvoering van deze richtlijn mogelijk te maken, moeten eFTI-platforms functies bieden voor het berekenen van externekostenbesparingen en het genereren van geaggregeerde gegevens.
- (31) Om rekening te houden met de technische aard van bepaalde vereisten, moet de bevoegdheid om handelingen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vast te stellen aan de Commissie worden gedelegeerd teneinde deze richtlijn aan te vullen met de lijst van verdere gegevens die nodig zijn voor de berekening van de externekostenbesparing van een intermodale vervoersactiviteit, die noodzakelijk is om de naleving van deze richtlijn en de voorschriften te kunnen aantonen, zodat de jaarlijkse geaggregeerde gegevens over gecombineerde vervoersactiviteiten beschikbaar kunnen worden gesteld voor marktanalyse. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen houdt, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen plaatsvinden in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven¹¹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (32) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn, en in het bijzonder de gedetailleerde voorschriften voor de berekening van externe kosten, de lijst van vooraf gedefinieerde alternatieve intermodale vervoersroutes voor verbindingen tussen eilanden en het vasteland, de te verstrekken informatie voor de in terminals beschikbare diensten en de indeling van terminals in categorieën, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend. Die bevoegdheden moeten worden *uitgeoefend* in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹².
- (33) Deze richtlijn heeft als doelstelling de verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen verder te bevorderen teneinde de externe kosten van het vervoerssysteem van de Unie te verminderen. Aangezien

¹¹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

¹² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

intermodaal vervoer hoofdzakelijk internationaal van aard is en de infrastructuur onderling is verbonden, kan die doelstelling niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en beter op het niveau van de Unie worden nagestreefd. De Unie kan derhalve overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

- (34) Om naadloze grensoverschrijdende vervoersactiviteiten in de Unie te kunnen voortzetten, moet de toepassing van nationale wetgeving, regelgeving en administratieve bepalingen die voor de omzetting van deze richtlijn noodzakelijk zijn, worden uitgesteld tot er eFTI-platforms beschikbaar zijn. Deze uitgestelde toepassing dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijn voor de omzetting in nationaal recht onverlet te laten.
- (35) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken¹³ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van een of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (36) Richtlijn 92/106/EEG en Verordening (EU) 2020/1056 moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 92/106/EEG

Richtlijn 92/106/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) de titel wordt vervangen door:
“Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van een steunkader voor intermodaal vervoer van goederen”;
- (2) artikel 1 wordt geschrapt;
- (3) de volgende artikelen 1 bis, 1 ter en 1 quater worden ingevoegd:

“Artikel 1 bis

Bij deze richtlijn wordt een steunkader vastgesteld voor intermodale vervoersactiviteiten die geheel of gedeeltelijk op het grondgebied van de Unie worden uitgevoerd. Deze richtlijn bevat ook regels inzake transparantievereisten voor intermodale overslagterminals.

Artikel 1 ter

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

¹³ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

- (1) “intermodale vervoersactiviteit”: het vervoer van één enkele intermodale laadeenheid tussen het laad- en lospunt over twee of meer vervoerstrajecten, waarbij ten minste één traject per spoor, over binnenwateren of via de korte vaart wordt afgelegd en het eerste en/of laatste traject wordt afgelegd over de weg, zonder behandeling van de goederen tijdens de overslag tussen de verschillende vervoerstrajecten, al dan niet opgenomen in een individuele overeenkomst inzake multimodaal vervoer of opeenvolgende vervoersovereenkomsten inzake specifieke vervoerswijzen;
- (2) “gecombineerde vervoersactiviteit”: een intermodale vervoersactiviteit die voldoet aan de voorwaarden van artikel 1 quater, lid 2, binnen het grondgebied van de Unie;
- (3) “intermodale laadeenheid”: een container, wissellaadbak, oplegger, wegvoertuig of voertuigcombinatie, gebruikt bij intermodaal vervoer;
- (4) “laadpunt”: de locatie waar de goederen in een intermodale laadeenheid worden geladen;
- (5) “lospunt”: de locatie waar de goederen uit een intermodale laadeenheid worden gelost;
- (6) “externe kosten”: kosten die door gebruikers van vervoersdiensten worden gegenereerd en niet door hen, maar door de samenleving als geheel worden gedragen, met name kosten die verband houden met broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, ongevallen met letsel en met dodelijke afloop, lawaai en congestie;
- (7) “alternatieve unimodale vervoersactiviteit over de weg”: een virtueel geplande, commercieel rendabele unimodale vervoersactiviteit van de intermodale laadeenheid waarbij al het vervoer over de weg plaatsvindt tussen hetzelfde start- en eindpunt als die van de feitelijke gecombineerde vervoersactiviteit;
- (8) “alternatieve maritieme intermodale vervoersactiviteit”: een virtueel geplande, commercieel rendabele intermodale vervoersactiviteit waarbij gebruik wordt gemaakt van een van de maritieme trajecten van de lijst die werd opgesteld in overeenstemming met artikel 1 quater, lid 7, voor het vervoeren van de intermodale laadeenheid tussen hetzelfde start- en eindpunt als die van de desbetreffende gecombineerde vervoersactiviteit;
- (9) “intermodale overslagterminal”: een intermodale goederenterminal met een structuur die is uitgerust voor de overslag van intermodale laadeenheden tussen ten minste twee vervoerswijzen of tussen twee verschillende voertuigen of vaartuigen, zoals terminals in rivier- of zeehavens, aan binnenwateren of op luchthavens, alsook terminals voor overslag tussen spoor- en wegvervoer;
- (10) “startpunt van het vervoerstraject”: de locatie waar de intermodale laadeenheid de gecombineerde vervoersactiviteit via de gegeven vervoerswijze aanvangt;
- (11) “eindpunt van het vervoerstraject”: de locatie waar de intermodale laadeenheid de gecombineerde vervoersactiviteit via de gegeven vervoerswijze beëindigt;
- (12) “startpunt van de gecombineerde vervoersactiviteit”: de locatie waar de intermodale laadeenheid wordt geladen op het voertuig of het vaartuig dat het eerste vervoerstraject van de gecombineerde vervoersactiviteit in de Unie uitvoert, en wanneer de intermodale vervoersactiviteit buiten het grondgebied

van de Unie start, het punt waar de intermodale laadeenheid het grondgebied van de Unie binnenkomt;

(13) “eindpunt van de gecombineerde vervoersactiviteit”: de locatie waar de intermodale laadeenheid wordt gelost van het voertuig of het vaartuig dat het laatste vervoerstraject van de gecombineerde vervoersactiviteit in de Unie uitvoert, en wanneer de intermodale vervoersactiviteit buiten het grondgebied van de Unie eindigt, het punt waar de intermodale laadeenheid het grondgebied van de Unie verlaat;

(14) “steunmaatregelen”: maatregelen en acties van economische, regelgevende, administratieve of enige andere aard die zijn bedoeld om het gebruik van intermodaal vervoer te bevorderen.

Artikel 1 quater

1. Alle gecombineerde vervoersactiviteiten profiteren van de in de artikelen 2, 3 bis, 4, 6, 8, 9 en 9 bis bedoelde steunmaatregelen, voor zover van toepassing.
2. Een gecombineerde vervoersactiviteit moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - (a) met uitzondering van de in punt b) bedoelde vervoersactiviteiten genereert de vervoersactiviteit ten minste 40 % minder externe kosten dan de alternatieve unimodale vervoersactiviteit over de weg;
 - (b) in geval van verbindingen tussen een eiland en het vasteland zonder alternatief over de weg genereert de vervoersactiviteit ten minste 40 % minder externe kosten dan de alternatieve maritieme intermodale vervoersactiviteit;
 - (c) de intermodale laadeenheid bij niet-begeleid vervoer heeft een unieke referentie volgens de identificatie- en markeringsregeling zoals vastgesteld overeenkomstig de bijgewerkte versies van de internationale normen ISO6346 of EN13044.
3. Het vervoer over de weg van een lege container die wordt gebruikt voor een gegeven vervoersactiviteit van of naar een containerdepot vóór of na het laad- of lospunt, waarbij dat vervoer aan hetzelfde vervoersovereenkomst is onderworpen, wordt beschouwd als een integraal onderdeel van de gecombineerde vervoersactiviteit. Alle andere bewegingen van wegvoertuigen vóór of na het laad- of lospunt mogen niet worden beschouwd als onderdeel van de gecombineerde vervoersactiviteit.
4. Bij het berekenen van de in lid 2 bedoelde externe kosten moet rekening worden gehouden met alle onderdelen van de vervoersactiviteit, met inbegrip van activiteiten in terminals, die plaatsvinden in de Unie, waaronder het in lid 3 bedoelde vervoer van de lege container.
5. De in de artikelen 2, 3 bis, 4, 6, 8, 9 en 9 bis bedoelde steunmaatregelen worden op niet-discriminerende wijze toegepast op alle gecombineerde vervoersactiviteiten die geheel of gedeeltelijk op het grondgebied van de Unie worden uitgevoerd, ongeacht de oorsprong van de onderneming die de vervoersactiviteit organiseert of deze geheel of gedeeltelijk uitvoert.
6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van gedetailleerde regels voor de in lid 2 van dit artikel bedoelde berekening van externe kosten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9 quinquies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

7. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot vaststelling van de lijst van vooraf gedefinieerde maritieme trajecten van de in lid 2, punt b), van dit artikel bedoelde alternatieve maritieme intermodale vervoersactiviteiten. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9 quinquies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

(4) de artikelen 2 en 3 worden vervangen door:

“Artikel 2

Op de intermodale vervoersactiviteiten zijn geen contingerings- en vergunningstelsels van toepassing.

Artikel 3

1. Om te profiteren van het steunkader dat bij deze richtlijn wordt vastgesteld, registreert de onderneming die de gecombineerde vervoersactiviteit organiseert de vervoersinformatie en stelt zij die beschikbaar in overeenstemming met Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad* inzake platformen voor elektronische informatie over goederenvervoer (‘eFTI-platform’).

2. De in lid 1 bedoelde vervoersinformatie wordt vóór de start van de gecombineerde vervoersactiviteit geregistreerd en bestrijkt alle onderdelen van die activiteit. Die vervoersinformatie omvat de volgende informatie:

- (a) de naam, het adres en de contactgegevens van de onderneming die de gecombineerde vervoersactiviteit organiseert;
- (b) de naam, het adres en de contactgegevens van de onderneming die de intermodale laadeenheid ontvangt op het eindpunt van de gecombineerde vervoersactiviteit;
- (c) de naam, het adres en de contactgegevens van de intermodale overslagterminal(s) voor die gecombineerde vervoersactiviteit;
- (d) het type intermodale laadeenheid dat wordt vervoerd en de referentie overeenkomstig artikel 1 quater, lid 2, punt c);
- (e) de locatie waar de lege container wordt opgehaald of geleverd, zoals aangegeven in de in artikel 1 quater, lid 3, bedoelde vervoersovereenkomst, indien relevant;
- (f) voor alle vervoertrajecten, de locaties van de start- en eindpunten van elk vervoertraject van de gecombineerde vervoersactiviteit in de Unie, de respectieve verwachte start- en einddatum, en de voor elk traject gebruikte vervoerswijze;
- (g) extra vervoersinformatie die is vereist voor de berekening van de externe kosten van een gecombineerde vervoersactiviteit, zoals gespecificeerd in de in artikel 1 quater, lid 6, bedoelde uitvoeringshandeling.

3. Krachtens lid 2 geregistreerde vervoersinformatie wordt via specifieke functionaliteiten van de eFTI-platforms gebruikt voor:

- (a) de berekening van de in artikel 1 quater, lid 2, punt a), bedoelde externekostenbesparingen;

(b) het genereren van de in artikel 5, lid 4, punten a), b) en c), bedoelde jaarlijkse geaggregeerde gegevens over gecombineerde vervoersactiviteiten.

De in de eerste alinea, punt a), van dit lid bedoelde berekening wordt uitgevoerd overeenkomstig de regels die zijn vastgesteld in de in artikel 1 quater, lid 6, bedoelde uitvoeringshandeling.

De in de eerste alinea, punt b), van dit lid bedoelde aggregatie wordt uitgevoerd in overeenstemming met de regels die zijn vastgesteld in de in lid 7 bedoelde gedelegeerde handeling.

4. Het bewijs van naleving van de voorwaarden als bedoeld in artikel 1 quater, lid 2, moet bestaan uit de in lid 1 van dit artikel bedoelde vervoersinformatie en de resultaten van de berekening van de externekostenbesparingen. Dat bewijs van naleving moet voor bevoegde instanties en voor de bij die gecombineerde vervoersactiviteit betrokken partijen toegankelijk zijn op hetzelfde eFTI-platform waar de vervoersinformatie en de resultaten van de berekening werden geregistreerd. Voor de in deze richtlijn bedoelde nalevingscontroles wordt geen aanvullende informatie opgevraagd.
5. Uiterlijk 28 februari van ieder jaar stellen de eFTI-dienstverleners of de ondernemingen die voor hun eigen activiteiten eFTI-platforms beheren of erover beschikken, de in lid 3, eerste alinea, punt b), van dit artikel bedoelde geaggregeerde gegevens ter beschikking van de Commissie om te voldoen aan de verslagleggingsverplichtingen van de Commissie krachtens artikel 5, lid 4, punten a), b) en c).
6. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 9 quater vast te stellen tot aanvulling van deze richtlijn door de vaststelling van nadere details voor vervoersinformatie als bedoeld in lid 2, punten a) tot en met f), van dit artikel en van de lijst van vereiste aanvullende vervoersinformatie als bedoeld in lid 2, punt g), van dit artikel.
7. De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 9 quater tot aanvulling van deze richtlijn door de vaststelling van een lijst van de jaarlijkse geaggregeerde gegevens als bedoeld in lid 3, eerste alinea, punt b), van dit artikel, gedetailleerde regels voor het genereren van die geaggregeerde gegevens en voorwaarden voor het ter beschikking stellen van die gegevens aan de Commissie.
8. In geval van controles langs de weg is een discrepantie tussen de gecombineerde vervoersactiviteit en de verstrekte informatie, met name wat betreft de in lid 2, punten c) en f), bedoelde informatie, toegestaan indien dat naar behoren gerechtvaardigd is en wordt veroorzaakt door uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden waarover de expediteur geen controle heeft. Om het vereiste bewijs te leveren, is het de bestuurder toegestaan om contact op te nemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager, de verzender of een andere onderneming die de desbetreffende gecombineerde vervoersactiviteit organiseert, of enige andere persoon of entiteit die deze discrepantie aanvullend kan rechtvaardigen.

* Verordening (EU) 2010/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).”;

(5) het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 3 bis

1. Uiterlijk *[PO, please insert the date: 24 months after entry into force of this Directive]* stelt elke lidstaat een nationaal beleidskader vast om het gebruik van intermodaal vervoer en in het bijzonder gecombineerde vervoersactiviteiten te bevorderen. Dat kader bevat ten minste de volgende elementen:
 - (a) een overzicht van bestaande relevante regelgevende en niet-regelgevende maatregelen die van invloed zijn op het concurrentievermogen van vervoersactiviteiten met verschillende vervoerswijzen, met inbegrip van die welke binnen het toepassingsgebied van de artikelen 4, 6 en 9 bis vallen, alsmede een beoordeling van de impact ervan op intermodale vervoersactiviteiten;
 - (b) een lijst van maatregelen die nodig zijn om de concurrentiekloof tussen intermodale vervoersactiviteiten en unimodale vervoersactiviteiten over de weg te verkleinen, die wordt vastgesteld op basis van het overzicht en de beoordeling als bedoeld in punt a); een indicatieve lijst van geschikte maatregelen is opgenomen in de bijlage.
2. De in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen beogen de volgende doelstellingen te verwezenlijken in vergelijking met de referentiebeoordeling die is opgenomen in het in artikel 5, lid 1, bedoelde verslag:
 - (a) uiterlijk *[PO, please insert the date: 90 months, i.e. 7 years and 6 months after entry into force of this Directive]* een totale vermindering van ten minste 10 % van de totale kosten van gecombineerde vervoersactiviteiten op hun grondgebied die worden gedragen door de ondernemingen die gecombineerde vervoersactiviteiten organiseren;
 - (b) een verhoogde upgrade of een groter gebruik van technologieën die de efficiëntie van intermodale vervoersactiviteiten verbeteren; en
 - (c) indien relevant, de vaststelling van nieuwe verbindingen per spoor, over binnenwateren of via de korte vaart tussen intermodale overslagterminals die voorheen niet verbonden waren.
3. De invoering van de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen in een nationaal beleidskader is geen indicatie van de verenigbaarheid ervan met het recht van de Unie of met ander recht. Indien de in lid 1 van dit artikel bedoelde maatregelen staatssteun vormen, moeten zij voldoen aan de toepasselijke procedurele en materiële staatssteunregels, met inbegrip van de regels inzake kennisgeving, bekendmaking en toezending van informatie aan de Commissie.
4. De lidstaten publiceren hun nationale beleidskaders op internet en stellen de Commissie hiervan onverwijld en niet later dan 1 maand na de vaststelling ervan in kennis, samen met een link naar deze publicatie en naar eventuele onderliggende beoordelingen of onderzoeken die zijn uitgevoerd, onder meer over de bijdrage van die maatregelen tot de verwezenlijking van de in lid 2 van dit artikel vermelde doelstellingen. Wat betreft maatregelen die staatssteun vormen en niet door een groepsvrijstellingsverordening worden gedekt, vormt de verplichting tot bekendmaking en kennisgeving voor de nationale beleidskaders een aanvulling op de eerdere verplichting tot kennisgeving en

opschorting overeenkomstig de regels inzake staatssteun van artikel 108, lid 3, VWEU.

5. De lidstaten voeren de in lid 1 bedoelde maatregelen uit. Zij publiceren de praktische informatie, zoals informatie over de voorwaarden en de aanvraagprocedure en alle andere informatie die relevant is voor de potentiële begunstigen van deze maatregelen, na de vaststelling maar vóór de toepassing van dergelijke maatregelen op een eenvoudig toegankelijke manier en kosteloos op internet. Tegelijk verstrekken zij de Commissie een link naar die informatie.
6. Waar nodig werken de lidstaten samen om het effect van de in lid 1 bedoelde maatregelen op grensoverschrijdende intermodale vervoersactiviteiten te maximaliseren.
7. De lidstaten beoordelen ten minste om de vijf jaar het gebruik en de impact van de in lid 1 bedoelde maatregelen in hun nationale beleidskaders, met inbegrip van de doeltreffendheid en de relevantie in termen van de vermindering van externe kosten en het behalen van de in lid 2 vastgestelde doelstellingen. Op basis van die beoordeling passen zij hun nationale beleidskaders aan voor zover dat nodig is om die doelstellingen te halen. De lidstaten delen de resultaten van hun beoordelingen en bijgewerkte beleidskaders onverwijld mee aan de Commissie om haar bij te staan bij het opstellen van de in artikel 5, lid 2, bedoelde verslagen, en publiceren de bijgewerkte nationale beleidskaders op internet.
8. De Commissie publiceert de links naar de door de lidstaten verstrekte nationale informatie als bedoeld in de leden 4, 5 en 7, onverwijld op haar specifieke webpagina voor steunmaatregelen in het kader van deze richtlijn.”;

(6) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

1. Uiterlijk [*PO, please insert the date: 18 months after entry into force of this Directive*] stelt de Commissie een verslag aan het Europese Parlement en de Raad op waarin het concurrentievermogen van het intermodale vervoer ten opzichte van het unimodale wegvervoer in de lidstaten wordt beoordeeld, met inbegrip van een analyse van de totale van-deur-tot-deurkosten voor de belangrijkste categorieën van intermodale vervoersactiviteiten, waaronder gecombineerde vervoersactiviteiten.
2. Uiterlijk [*PO, please insert the date: 90 months, i.e. 7 years and 6 months, after adoption of this Directive*] en vervolgens elke 5 jaar stelt de Commissie een verslag aan het Europees Parlement en de Raad op over de economische ontwikkeling van het intermodale vervoer, met inbegrip van gecombineerde vervoersactiviteiten, in de Unie.
3. Bij het opstellen van de in leden 1 en 2 bedoelde verslagen wordt de Commissie door de lidstaten bijgestaan om de daartoe benodigde gegevens te verzamelen.
4. In de in leden 1 en 2 bedoelde verslagen worden de ontwikkelingen met betrekking tot intermodale vervoersactiviteiten, met inbegrip van gecombineerde vervoersactiviteiten, gepresenteerd en geanalyseerd. Zij beslaan met name:

- (a) het volume van de intermodale vervoersactiviteiten in de Unie per combinatie van vervoerswijzen, per marktsegment, per overslagtechnologie en per type gebruikte intermodale laadeenheden en per geografische dekking (nationaal en binnen de Unie);
- (b) de belangrijkste vervoerscorridors waar intermodaal vervoer wordt gebruikt en de belangrijkste gebieden in de Unie waar geen intermodaal vervoer wordt gebruikt, evenals de redenen voor beide situaties;
- (c) het aantal, het type en de locatiedichtheid van overslagterminals die diensten voor gecombineerde vervoersactiviteiten leveren;
- (d) de belangrijkste door gebruikers geïdentificeerde belemmeringen voor een verhoogd gebruik van intermodale vervoersactiviteiten;
- (e) ontwikkelingen in beschikbare capaciteit van intermodale overslagterminals en gebieden waar aanvullende ontwikkelingen nodig zijn;
- (f) de beschikbaarheid en volledigheid van en de eenvoudige toegang tot informatie over intermodale overslagterminals;
- (g) een analyse van de doeltreffendheid en efficiëntie van de steun die door lidstaten is verstrekt in het kader van hun nationale beleidskaders zoals vermeld in artikel 3 bis, leden 1 en 2;
- (h) het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal wegvervoer;
- (i) de milieuvoordelen van intermodaal vervoer, met name in het licht van de ontwikkeling van de prestaties van verschillende vervoerswijzen op het gebied van milieu, energie-efficiëntie en broeikasgasemissies.

5. In de in de leden 1 en 2 bedoelde verslagen worden in voorkomend geval oplossingen voorgesteld voor de verdere verbetering van de beschikbaarheid van de informatie en de maatregelen ter verbetering van de situatie in de intermodale vervoerssector.

6. Op basis van de in de leden 1 en 2 bedoelde verslagen evalueert de Commissie ten minste elke 10 jaar de doeltreffendheid en de relevantie van de bepalingen van deze richtlijn voor het bevorderen van gecombineerde vervoersactiviteiten.”;

(7) in artikel 6 worden de leden 1 en 2 vervangen door:

“1. De lidstaten kunnen overeenkomstig het recht van de Unie de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de in lid 3 vermelde belastingen op wegvoertuigen (vrachtwagens, trekkers, aanhangwagens of opleggers), wanneer die een traject afleggen in gecombineerd vervoer, ofwel forfaitair, ofwel in verhouding tot de door die voertuigen per spoor afgelegde trajecten in de desbetreffende lidstaat worden verminderd of terugbetaald. Dergelijke verminderingen of terugbetalingen worden toegekend door de lidstaat waarin de voertuigen zijn geregistreerd. Wanneer deze maatregelen staatssteun vormen, dienen zij te voldoen aan de relevante procedurele en materiële regels inzake staatssteun.

2. Voertuigen die uitsluitend voor eerste en/of laatste wegtrajecten van gecombineerd vervoer worden gebruikt, kunnen, wanneer zij afzonderlijk worden belast, van de in lid 3 bedoelde belastingen worden vrijgesteld, in overeenstemming met het recht van de Unie. Wanneer het bij deze maatregelen om staatssteun gaat, dienen ze met name te voldoen aan de relevante procedurele en materiële regels inzake staatssteun.”;

(8) artikel 7 wordt geschrapt;

(9) artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Wanneer een bij een gecombineerde vervoersactiviteit gebruikte oplegger of aanhangwagen eigendom is van de verzendende of ontvangende onderneming en op een wegtraject wordt gebruikt met een trekker die krachtens Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad* eigendom is van, op krediet is gekocht door of wordt gehuurd door de andere betrokken onderneming, wordt ervan uitgegaan dat dit wegtraject voldoet aan de voorwaarden van artikel 1, lid 5, punt d), van Verordening (EU) 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad**.

* Richtlijn 2006/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2006 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (PB L 33 van 4.2.2006, blz. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

** 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>);”;

(10) de volgende artikelen 9 bis, 9 ter, 9 quater en 9 quinquies worden ingevoegd:

“Artikel 9 bis

Voertuigen die wegtrajecten van gecombineerde vervoersactiviteiten afleggen, zijn vrijgesteld van rijbepkeringen tijdens het weekend, ’s nachts en op feestdagen die alleen voor zware bedrijfsvoertuigen gelden. Deze vrijstelling geldt niet in het geval van algemene rijbepkeringen die op alle voor privédoeleinden gebruikte voertuigen van toepassing zijn.

Artikel 9 ter

1. Alle exploitanten van intermodale overslagterminals verstrekken op hun webpagina, publiekelijk en kosteloos, informatie over beschikbare diensten en voorzieningen in de terminal.
2. De Commissie stelt via uitvoeringshandelingen een gedetailleerde lijst met de in lid 1 bedoelde informatie vast. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 9 quinquies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
3. Om te voorzien in een kader voor het identificeren van het dienstenniveau van intermodale overslagterminals in de Unie, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin criteria voor categorieën van intermodale overslagterminals worden voorgeschreven. Dergelijke criteria moeten worden vastgesteld door

dienstenniveaus te definiëren voor de beschikbare diensten en voorzieningen uit de in overeenstemming met lid 1 van dit artikel opgestelde lijst. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 9 quinquies, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Indien een kader voor dienstenniveaus van intermodale overslagterminals in de Unie is vastgesteld, publiceren de exploitanten van intermodale overslagterminals de krachtens lid 1 toepasselijke dienstenniveaus.

Artikel 9 quater

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 3, leden 6 en 7, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [PO, please insert the date of entry into force of this Directive].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 3, leden 6 en 7, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Overeenkomstig artikel 3, leden 6 en 7, vastgestelde gedelegeerde handelingen treden alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 9 quinquies

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011*.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de

uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”;

(11) de tekst in de bijlage bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage.

Artikel 2

Wijzigingen van Verordening (EU) 2020/1056

Verordening (EU) 2020/1056 wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 9, lid 1, wordt het volgende punten l) en m) ingevoegd:

“l) De in artikel 3, lid 3, eerste alinea, punt a), van Richtlijn 92/106/EEG bedoelde berekening van externekostenbesparingen gebeurt volgens de methodologie die is vastgesteld in de in artikel 1 quater, lid 6, van die richtlijn bedoelde uitvoeringshandeling.

m) Het in artikel 3, lid 3, eerste alinea, punt b), van Richtlijn 92/106/EEG bedoelde genereren van geaggregeerde gegevens gebeurt in overeenstemming met de regels die zijn vastgesteld in de in artikel 3, lid 7, van die richtlijn bedoelde gedelegeerde handeling.”.

Artikel 3

Omzetting

1. Uiterlijk [*PO, please insert the date: 24 months after entry into force of this Directive*] stellen de lidstaten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen om aan deze richtlijn te voldoen vast en publiceren zij deze. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

Zij passen die bepalingen toe vanaf [*PO, please insert the date: 30 months after entry into force of this Directive*].

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

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

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Artikel 5

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

Inhoud

<u>1.</u>	<u>FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	1
<u>1.1.</u>	<u>Title of the proposal/initiative</u>	1
<u>1.2.</u>	<u>Policy area(s) concerned</u>	1
<u>1.3.</u>	<u>The proposal/initiative relates to:</u>	1
<u>1.4.</u>	<u>Objective(s)</u>	1
<u>1.4.1.</u>	<u>General objective(s)</u>	1
<u>1.4.2.</u>	<u>Specific objective(s)</u>	1
<u>1.4.3.</u>	<u>Expected result(s) and impact</u>	1
<u>1.4.4.</u>	<u>Indicators of performance</u>	1
<u>1.5.</u>	<u>Grounds for the proposal/initiative</u>	1
<u>1.5.1.</u>	<u>Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative</u>	1
<u>1.5.2.</u>	<u>Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.</u>	1
<u>1.5.3.</u>	<u>Lessons learned from similar experiences in the past</u>	1
<u>1.5.4.</u>	<u>Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments</u>	1
<u>1.5.5.</u>	<u>Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment</u>	1
<u>1.6.</u>	<u>Duration and financial impact of the proposal/initiative</u>	1
<u>1.7.</u>	<u>Management mode(s) planned</u>	1
<u>2.</u>	<u>MANAGEMENT MEASURES</u>	1
<u>2.1.</u>	<u>Monitoring and reporting rules</u>	1
<u>2.2.</u>	<u>Management and control system(s)</u>	1
<u>2.2.1.</u>	<u>Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed</u>	1
<u>2.2.2.</u>	<u>Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them</u>	1
<u>2.2.3.</u>	<u>Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)</u>	1
<u>2.3.</u>	<u>Measures to prevent fraud and irregularities</u>	1

<u>3.</u>	<u>ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	1
<u>3.1.</u>	<u>Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected</u>	1
<u>3.2.</u>	<u>Estimated financial impact of the proposal on appropriations</u>	1
<u>3.2.1.</u>	<u>Summary of estimated impact on operational appropriations</u>	1
<u>3.2.2.</u>	<u>Estimated output funded with operational appropriations</u>	1
<u>3.2.3.</u>	<u>Summary of estimated impact on administrative appropriations</u>	1
<u>3.2.4.</u>	<u>Compatibility with the current multiannual financial framework</u>	1
<u>3.2.5.</u>	<u>Third-party contributions</u>	1
<u>3.3.</u>	<u>Estimated impact on revenue</u>	1

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/106/EEG van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten.

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Mobiliteit en Vervoer

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

een nieuwe actie

een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁵¹

de verlenging van een bestaande actie

de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De algemene doelstelling van de richtlijn is een toename van het intermodaal vervoer in het totale goederenvervoer binnen de EU te bevorderen om de externe kosten en het energieverbruik van het goederenvervoer te verminderen. De richtlijn zal bijdragen tot de verwezenlijking van SDG 13 (Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden), SDG 9 (Bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie) en SDG 11 (Maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam).

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

De specifieke doelstellingen van de richtlijn zijn:

- steun bieden aan een breder scala van intermodale vervoersactiviteiten met doeltreffende nalevingsvoorwaarden;
- zorgen voor betere steun door de verslaglegging over intermodaal vervoer te verbeteren;
- het concurrentievermogen van intermodaal vervoer versterken om externe kosten te verminderen;
- transparantie verbeteren en toegang tot de markt vereenvoudigen.

1.4.3. Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben voor de begunstigden/doelgroepen.

Het voorstel zal naar verwachting het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal wegvervoer vergroten en zo het gebruik ervan stimuleren, wat tot een vermindering van externe kosten zal leiden.

⁵¹ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling 1 wordt bepaald op basis van de volgende indicator:

- het volume aan intermodale vervoersactiviteiten in de EU, per combinatie van vervoerswijzen, per marktsegment, per overslagtechnologie en per type laadeenheid;
- de belangrijkste corridors waar intermodaal vervoer wordt gebruikt en die waar dat niet gebeurt, met inbegrip van de redenen daarvoor.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling 2 wordt bepaald op basis van de volgende indicatoren:

- indiening van een verslag over de economische ontwikkeling van het intermodale vervoer in de Unie met de door de richtlijn vastgestelde frequentie.

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling 3 wordt bepaald op basis van de volgende indicatoren:

- het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal wegvervoer en de ontwikkeling van de door lidstaten verleende steun;
- *wijzigingen in de modal split en het aandeel van intermodaal vervoer.*

De doeltreffendheid van de voorgestelde richtlijn met betrekking tot specifieke doelstelling 4 wordt bepaald op basis van de volgende indicatoren:

- ontwikkelingen van de capaciteit van overslagterminals;
- beschikbaarheid en volledigheid van en eenvoudige toegang tot informatie over intermodale terminals.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief*

Het voorstel zal voorzien in een steunkader ter verhoging van het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal wegvervoer om het gebruik ervan te stimuleren en daardoor de externe kosten van het goederenvervoer te verminderen. Het voorstel omvat:

- gemeenschappelijke en doeltreffende nalevingsvoorwaarden en regels voor het bewijs van naleving;
- economische en regelgevende maatregelen om het concurrentievermogen van het intermodaal vervoer te helpen versterken;
- voorschriften om transparantie over voorzieningen en diensten in terminals te waarborgen;
- regels voor en de inhoud van marktverslagen en een herzieningsclausule om het nut van het steunkader na een bepaalde tijd opnieuw te beoordelen.

Al die bepalingen moeten 30 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn volledig van toepassing zijn.

Dit financieel memorandum houdt specifiek verband met een onderzoek dat moet worden gevoerd om te beoordelen of het al dan niet nodig is een kader voor categorisering/typering van terminals uit te werken, onverminderd het resultaat van het onderzoek naar de noodzaak van de ontwikkeling van een dergelijk kader en marktonderzoeken als input voor de op te stellen verslagen.

- 1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (ex ante)

Voorzien in geharmoniseerde regels inzake a) doeltreffende nalevingsvoorwaarden en het bewijs van naleving, en b) de soorten steun zal helpen om een vergelijkbare behandeling van marktdeelnemers in de hele EU tot stand te brengen, administratieve procedures voor de sector, de lidstaten en de Commissie te vereenvoudigen, en de werking van de interne markt te verbeteren. Tot nu toe kon dit niveau van harmonisering als gevolg van de tekortkomingen van de CTD niet worden bereikt.

Verwachte gegenereerde toegevoegde waarde van de Unie (ex post)

De EU-vervoerssector heeft een sterke grensoverschrijdende dimensie en is belangrijk voor het vrije verkeer van personen en goederen op de interne markt van de EU. Efficiënte vervoersdiensten zijn van essentieel belang voor de werking van toeleveringsketens en de groei van de economie van de EU. Maar het vervoer, dat naar verwachting nog verder zal toenemen, blijft een van de grootste uitstoters van broeikasgassen en veroorzaakt ook veel andere externe kosten die verband houden met congestie, ongevallen en lawaai.

Deze richtlijn is duidelijk bedoeld als een instrument om de externe kosten van vervoer te verminderen door het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal wegvervoer te vergroten en daardoor het gebruik ervan te stimuleren.

- 1.5.3. *Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan*

De EU heeft een lange geschiedenis in het ondersteunen van de modal shift naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen en het bij voorkeur gebruiken van verschillende vervoerswijzen in de best mogelijke combinatie, met als doel het vervoerssysteem en -netwerk te optimaliseren en externe kosten te verminderen.

De EU beschikt al sinds 1975 over een instrument om in aanmerking komende gecombineerde vervoersactiviteiten te ondersteunen als een subvorm van intermodaal vervoer. In 1992 is dat instrument vervangen door de huidige richtlijn gecombineerd vervoer (CTD).

Om de doeltreffendheid van de CTD te verhogen, heeft de Commissie in 1998 een voorstel tot wijziging van de CTD ingediend, waarbij werd voorgesteld om de subsidiabiliteit uit te breiden tot binnenlands wegvervoer, wegtrajecten te beperken tot 20 % van de totale activiteiten, eilandvervoer uit te sluiten en gecombineerd vervoer vrij te stellen van rijbeperkingen in het weekend. Doordat tijdens de interinstitutionele onderhandelingen geen overeenstemming kon worden bereikt, heeft de Commissie het voorstel in 2001 ingetrokken.

In 2016 heeft de Commissie een Refit-evaluatie uitgevoerd, waarin zij tot de conclusie kwam dat de CTD nog steeds een relevant instrument voor de ondersteuning van gecombineerd vervoer was, maar dat er veel potentieel was om de doeltreffendheid van de CTD te verbeteren; sommige bepalingen waren verouderd of onduidelijk en lieten aanzienlijke ruimte voor een dubbelzinnige interpretatie en bijgevolg een niet-geharmoniseerde uitvoering van de richtlijn

Vervolgens heeft de Commissie in 2017 een nieuw voorstel tot wijziging van de CTD opgesteld, waarin de focus lag op het verduidelijken van de definitie in het licht van bestaande jurisprudentie en klachten, zonder iets te wijzigen aan de aanpak op basis van vaste afstanden voor verschillende onderdelen van de activiteiten. Ook stelde de Commissie voor om investeringen in terminalinfrastructuur te stimuleren en de instrumenten voor fiscale en economische steun aanzienlijk te verbeteren.

Terwijl alle lidstaten positief tegenover de wijziging stonden en de doelstelling tot verbetering van het concurrentievermogen van gecombineerd vervoer ondersteunden, was er veeleer weerstand tegen de voorstellen om de subsidiabiliteit uit te breiden, en in het bijzonder tegen de uitbreiding van het toepassingsgebied naar vervoersactiviteiten in de lidstaten. Veel lidstaten waren ook gekant tegen een verplichting om de toename van terminalcapaciteit te bevorderen, terwijl zij wel konden instemmen met een verplichting om investeringen in terminals te stimuleren. Over de verhoogde steun voor gecombineerde vervoersactiviteiten liepen de standpunten van de lidstaten uiteen: ze waren niet voor geharmoniseerde verplichte steun, maar wel voor een verplichting om steun te verlenen waarbij ze het steuninstrument vrij konden kiezen. Het huidige voorstel is ontworpen met inachtneming van de bezorgdheden van de lidstaten.

Het Europees Parlement heeft het voorstel over het algemeen gesteund en wilde zelfs nog verder gaan wat de economische steun betreft, maar vroeg ook om enkele vrijstellingen. Verschillende door de medewetgevers ingediende amendementen wijzigden het voorstel dermate dat indien ze waren aangenomen, de ambitie en de doeltreffendheid van het voorstel van de Commissie sterk zouden zijn verminderd. Daarom heeft de Commissie haar voorstel ingetrokken.

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

De voorgestelde richtlijn is een belangrijk resultaat van de mededeling van de Commissie over een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (SSMS), waarin de visie van de EU op het vervoerssysteem van de toekomst is uiteengezet. In de strategie werd verklaard dat de Commissie van plan is een herziening uit te voeren van het regelgevingskader voor intermodaal vervoer, waaronder de richtlijn gecombineerd vervoer (in het kader van kerndomein 4: vergroening van het goederenvervoer).

De richtlijn zal synergieën creëren met andere beleidslijnen inzake vervoer en met onderdelen van het regelgevingskader van de EU betreffende ofwel de milieuprestaties van individuele vervoerswijzen en het vervoerssysteem, ofwel de internalisering van externe kosten. De onderdelen die verband houden met milieuprestaties zijn met name Verordening (EU) 2019/1242, COM(2021) 557 en COM(2021) 559. Maatregelen die gericht zijn op de internalisering van externe kosten zijn onder meer koolstofbeprijzing, infrastructuurheffingen en belastingen op energie en voertuigen.

Het voorstel is verenigbaar met het meerjarig financieel kader. Het initiatief vergt middelen ter financiering van ten minste drie marktonderzoeken die nodig zijn om te voldoen aan de in de richtlijn vastgestelde verslagleggingsverplichtingen, en van een onderzoek om te beoordelen of het al dan niet nodig is om een kader voor categorisering/typering van terminals uit te werken, zoals bepaald in de richtlijn.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

De gevolgen van dit voorstel voor de begroting worden behandeld in dit financieel memorandum. Wat de uitgaven betreft, is het specifieke gevolg van dit initiatief voor de begroting beperkt tot kredieten voor onderzoeken zoals vermeld in punt 1.5.4. De uitvoering van deze activiteiten vereist geen verhoging van de personele middelen van de Europese Commissie. Binnen het huidige MFK kan aan de behoeften worden voldaan door een herschikking binnen het prerogatieve begrotingsonderdeel voor vervoer ten belope van 0,4 miljoen EUR. Binnen het huidige MFK worden geen extra kosten voorzien. In het MFK voor de periode na 2027 wordt voorgesteld om de kosten voor de onderzoeken te financieren uit het volgend MFK, zonder op de goedkeuring van het MFK en de programma's vooruit te lopen.

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

Beperkte geldigheidsduur

Van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ

Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten

Onbeperkte geldigheidsduur

Uitvoering met een opstartperiode van 2027-2037

gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting

Direct beheer door de Commissie

Door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie

Door de uitvoerende agentschappen

Gedeeld beheer met de lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken toe te vertrouwen aan:

derde landen of de door hen aangewezen organen;

internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);

de EIB en het Europees Investeringsfonds;

de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;

publiekrechtelijke organen;

privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;

privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die zijn voorzien van voldoende financiële garanties;

- organen waaraan of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.

Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".

Opmerkingen

N.v.t.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

De Commissie is algemeen verantwoordelijk voor de uitvoering van de voorgestelde richtlijn en voor de verslaglegging aan het Europees Parlement en de Raad a) over het concurrentievermogen van intermodaal vervoer ten opzichte van unimodaal wegvervoer voorafgaand aan de toepassing van de richtlijn, en daarna b) elke vijf jaar over de economische ontwikkeling van het intermodaal vervoer in de Unie. Na tien jaar zal de Commissie beoordelen of het steunkader nog nodig is.

De taken die rechtstreeks door DG MOVE worden uitgevoerd, volgen de jaarlijkse planning- en monitoringcyclus, zoals die wordt gevolgd in de Commissie en de uitvoerende agentschappen, met inbegrip van de verslaglegging over de resultaten via het jaarlijks activiteitenverslag van DG MOVE.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. *Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie*

De Commissie en meer specifiek DG MOVE beheren de uitvoering van de voorgestelde richtlijn. De financiering wordt voorzien via aanbestedingsovereenkomsten. De uitgaven zullen worden uitgevoerd via aanbestedingen onder direct beheer, met volledige toepassing van de bepalingen van het Financieel Reglement. De controlestrategie voor aanbestedingen en subsidies in DG MOVE omvat specifieke juridische, operationele en financiële ex-antecontroles van de procedures en van de ondertekening van contracten en overeenkomsten. Bovendien zijn uitgaven voor de aankoop van goederen en diensten onderworpen aan ex-ante- en, indien nodig, ex-post-financiële controles.

2.2.2. *Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken*

Het foutenrisico bij betaling en bij afsluiting zal naar verwachting onder de 2 % blijven.

De potentiële risico's met betrekking tot de aankoop van diensten met deze waarde worden als laag beschouwd.

Deze risico's houden verband met het gebruik van aanbestedingsprocedures: vertragingen, beschikbaarheid van gegevens, tijdige informatie voor de markt enz. Deze risico's zouden worden gedekt door de bestaande mechanismen van het Financieel Reglement en worden beperkt door de door DG MOVE verrichte interne controles (systematische juridische en financiële ex-antecontroles vóór bekendmaking van oproepen tot het indienen van voorstellen en vóór de gunning van het contract, monitoring en beoordeling van de te leveren goederen of diensten, ex-postcontroles van uitgaven zoals gedefinieerd in de werkplannen voor de jaarlijkse audits).

2.2.3. *Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).*

Gezien het beperkte toepassingsgebied en het bedrag van de te verlenen EU-financiering, en gelet op het feit dat de begunstigen van EU-middelen worden geacht een laag risico te vormen, wordt er niet van uitgegaan dat de taken die uit de voorgestelde richtlijn voortvloeien bijkomende controlekosten zullen genereren bovenop de bestaande kosten van de controles van DG MOVE.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

De reguliere preventie- en beschermingsmaatregelen van de Commissie zouden van toepassing zijn, namelijk:

- Betalingen voor diensten worden vóór de betaling door medewerkers van de Commissie gecontroleerd, rekening houdend met eventuele contractuele verplichtingen, economische beginselen en goede financiële of beheerspraktijken. Alle contracten tussen de Commissie en de ontvangers van eventuele betalingen zullen antifraudebepalingen (toezicht, verslagleggingsvereisten enz.) bevatten.

- Ter bestrijding van fraude, corruptie en andere onwettige activiteiten zijn de bepalingen van Verordening (EU, Euratom) nr. 883/2013 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) en het Europees Openbaar Ministerie (EOM), opgericht bij Verordening (EU) 2017/1939 van de Raad, onverminderd van toepassing.

Voorts houdt de Commissie een robuuste fraudebestrijdingsstrategie aan, die momenteel wordt herzien.

Daarnaast heeft DG MOVE in 2020 een herziene fraudebestrijdingsstrategie vastgesteld. De fraudebestrijdingsstrategie van DG MOVE is gebaseerd op de fraudebestrijdingsstrategie van de Commissie en anticipeert op een specifieke risicobeoordeling die intern wordt uitgevoerd om na te gaan welke domeinen het meest kwetsbaar zijn voor fraude, welke controles er al bestaan en welke acties nodig zijn om DG MOVE beter in staat te stellen fraude te voorkomen, op te sporen en te corrigeren.

De contractuele bepalingen die voor openbare aanbestedingen gelden, waarborgen dat controles en inspecties ter plaatse kunnen worden uitgevoerd door de diensten van de Commissie, waaronder OLAF, met gebruik van de door OLAF aanbevolen standaardbepalingen.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort krediet	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁵²	van EVA-landen ⁵³	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ⁵⁴	van andere derde landen	andere bestemmingsontvangsten
1	02.20.04.01	GK	NEE	NEE	NEE	NEE

⁵² GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁵³ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁵⁴ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	1	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	---	---

DG: MOVE			Jaar 2027	TOTAAL ⁵⁵
○ Beleidskredieten				
Begrotingsonderdeel 02.20.04.01	Vastleggingen	(1a)	0,4	0,4
	Betalingen	(2a)	0,4	0,4
TOTAAL kredieten voor DG MOVE	Vastleggingen		0,4	0,4
	Betalingen		0,4	0,4

○ TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)	0,4	0,4
	Betalingen	(5)	0,4	0,4
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 1 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen		0,4	0,4
	Betalingen		0,4	0,4

⁵⁵ Na 2027 worden de kosten van het voorstel geraamd op 0,6 miljoen EUR in 2032, 0,7 miljoen EUR in 2037 en een laatste bijkomend bedrag van 0,3 miljoen EUR later, wat het kostentotaal voor de EU-begroting op 2 miljoen EUR brengt; voor dit bedrag wordt financiering uit de opeenvolgende MFK's voorgesteld, zonder op de goedkeuring van de MFK's en programma's vooruit te lopen.

OTOTAAL beleidskredieten (alle beleidsrubrieken)	Vastleggingen	(4)	0,4	0,4
	Betalingen	(5)	0,4	0,4
TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten (alle beleidsrubrieken)		(6)		
TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	0,4	0,4
	Betalingen	=5+6	0,4	0,4

Rubriek van het meerjarig financieel kader	7	“Administratieve uitgaven”
---	----------	----------------------------

Dit deel moet worden ingevuld aan de hand van de “administratieve begrotingsgegevens”, die eerst moeten worden opgenomen in de [bijlage bij het financieel memorandum](#) (bijlage 5 bij het besluit van de Commissie betreffende de interne uitvoeringsvoorschriften voor de afdeling “Commissie” van de algemene begroting van de Europese Unie), te uploaden in DECIDE met het oog op overleg tussen de diensten.

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
DG: <.....>						
<input type="radio"/> Personele middelen						
<input type="radio"/> Andere administratieve uitgaven						
TOTAAL DG <.....>						
	Kredieten					

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader	(Totaal vastleggingen = totaal betalingen)							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

in miljoenen euro’s (tot op drie decimalen)

		Jaar 2027	Jaar 2032	Jaar 2037	Jaar tb	TOTAAL
TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Betalingen	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten

Vastleggingskredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL		
	OUTPUTS																		
	Soort 56	Gem. kosten	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Totaal aantal
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁵⁷ ...																			
- Output																			
- Output																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																			
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2 ...																			
- Output																			
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																			
TOTAAL																			

⁵⁶ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv.: aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

⁵⁷ Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)...".

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁵⁸	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)				TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--	--	--	--------

RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader									
Personele middelen									
Andere administratieve uitgaven									
Subtotaal RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader									

Buiten RUBRIEK 7⁵⁹ van het meerjarig financieel kader									
Personele middelen									
Andere administratieve uitgaven									
Subtotaal buiten RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader									

TOTAAL									
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

De benodigde kredieten voor personele middelen en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van deze actie zijn toegewezen en/of binnen het DG zijn herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

⁵⁸ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

⁵⁹ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek onder contract, eigen onderzoek.

3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	Jaar 2025	Jaar 2026	Jaar 2027	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
○ Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)							
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
20 01 02 03 (delegaties)							
01 01 01 01 (onderzoek door derden)							
01 01 01 11 (eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
○ Extern personeel (in voltijdequivalenten: VTE)⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT van de "totale financiële middelen")	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT en JPD in de delegaties)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- centrale diensten						
	- delegaties						
01 01 01 02 (AC, END, INT - onderzoek door derden)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - eigen onderzoek)							
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)							
TOTAAL	0						

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	
Extern personeel	

⁶⁰ AC = Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL = Agent Local (plaatselijk functionaris); END = Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JPD = Junior Professionals in Delegations (jonge deskundige in delegaties).

⁶¹ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidig meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd door middel van herschikking binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).

Het initiatief wordt gefinancierd uit het begrotingsonderdeel ter ondersteuning van het vervoersbeleid (02.20.04.01), geen herprogrammering vereist.

- hiervoor moet een beroep worden gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen, de desbetreffende bedragen en de voorgestelde instrumenten.

- hiervoor is een herziening van het MFK nodig.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁶²	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁶² Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang "N" door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:

voor de eigen middelen

voor overige ontvangsten

Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁶³					Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel									

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

⁶³ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 20 % aan inningskosten.