

Bruselas, 21 de noviembre de 2018
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0290(COD)**

**13871/1/18
REV 1**

**TRANS 503
CODEC 1882**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. Ción.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (Texto pertinente a efectos del EEE) – Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 10 de noviembre de 2017, la Comisión adoptó la propuesta de referencia dentro del conjunto de medidas sobre movilidad «Europa en movimiento», como una de las iniciativas de la Comisión en favor de la movilidad de bajas emisiones. La propuesta es una revisión de la Directiva 92/106/CEE¹ (Directiva sobre transportes combinados), único instrumento jurídico de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte menos contaminantes, como la navegación interior, el transporte marítimo o el ferrocarril.

¹ Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

2. El objetivo principal de la propuesta es seguir aumentando la competitividad del transporte combinado respecto al de mercancías de larga distancia por carretera, y consolidar así el cambio del transporte por carretera a otros modos de transporte.
3. La propuesta pretende alcanzar este objetivo:
 - ampliando el ámbito de aplicación de la Directiva 92/106/CEE vigente para incluir las operaciones intermodales nacionales;
 - simplificando la definición de «operación de transporte combinado» y dando más flexibilidad a la longitud del tramo efectuado por carretera;
 - especificando los requisitos sobre las pruebas necesarias para las operaciones de transporte combinado;
 - ampliando las medidas de apoyo económico, principalmente las inversiones en terminales de transbordo, en particular a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. Los Estados miembros deben poner en marcha medidas complementarias de apoyo económico (por ejemplo, exenciones fiscales) y coordinarlas entre ellos y con la Comisión.
4. La iniciativa contribuye al programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), ya que tiene por objeto actualizar y simplificar la Directiva.

III. TRABAJOS DEL PARLAMENTO EUROPEO

5. En 2017, el Parlamento Europeo pidió a la Comisión unas normas sobre el transporte combinado claras, modernas y comprensibles que pudieran aplicar las autoridades. El Parlamento pidió específicamente a la Comisión que revisara la Directiva sobre transporte combinado con vistas a aumentar el transporte multimodal, acabar con las prácticas injustas y garantizar el cumplimiento de la legislación social relativa al transporte combinado.

6. La propuesta legislativa fue asignada a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento, que designó como ponente a Daniela Aiuto (EFDD, Italia). El 25 de abril de 2018, la ponente presentó a la Comisión TRAN su proyecto de informe, En él propone enmiendas que, en su mayoría, respaldan la propuesta de la Comisión, reconociendo las conclusiones de la evaluación REFIT anterior, y propone incluso reforzar la propuesta de la Comisión en una serie de ámbitos, como la obligación de notificación por parte de los Estados miembros, los incentivos fiscales ofrecidos por los Estados miembros a las operaciones de transporte combinado y las inversiones que apoyen la construcción de terminales de transbordo o la ampliación de las ya existentes. La votación sobre la propuesta tuvo lugar el 10 de julio de 2018.
7. El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta el 19 de abril de 2018.

IV. TRABAJOS DE LOS ÓRGANOS DEL CONSEJO

8. La Comisión presentó la propuesta el 27 de noviembre de 2017 en el Grupo «Transporte - Cuestiones y Redes Intermodales» (en lo sucesivo, «el Grupo») y a continuación tuvo lugar un primer cambio de impresiones. La evaluación de impacto de la propuesta fue debatida en detalle los días 12 y 25 de enero de 2018.
9. El expediente se debatió en profundidad durante la Presidencia búlgara. En general, las delegaciones acogieron con satisfacción la revisión prevista de la Directiva, que había ido perdiendo pertinencia a lo largo de los años. Convinieron en la necesidad de acelerar el cambio a otros modos de transporte alternativos al transporte por carretera, a fin de reducir la congestión vial y las emisiones. Sin embargo, varias delegaciones manifestaron sus dudas acerca de la aparente atención de la propuesta al tramo efectuado por carretera. Por lo que se refiere a las medidas de apoyo en general, las delegaciones habrían esperado encontrar en la evaluación de impacto una ayuda más explícita en cuanto al modo en que estas pueden seguir desarrollándose. Respecto a la ayuda a la inversión, muchas delegaciones cuestionaron el objetivo propuesto de distribución geográfica de las terminales de transbordo, argumentando que la ubicación de las terminales y la inversión en las mismas deben determinarlas las necesidades del mercado.

10. Además, muchas delegaciones señalaron el vínculo entre esta propuesta y algunas de las propuestas del primer conjunto de medidas sobre movilidad, e indicaron que se debería haber prestado más atención a este vínculo. A este respecto, subrayaron el posible aumento de las operaciones de cabotaje debido a que las limitaciones del cabotaje establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 (el denominado «*Reglamento sobre el acceso a los mercados*») no se aplicarían a los tramos por carretera del transporte combinado. Además, señalaron que el vínculo entre la propuesta sobre transporte combinado y las normas específicas sobre el *desplazamiento de conductores* establecidas en las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE habría requerido una evaluación más detenida. Por consiguiente, insistieron en que debe haber coherencia entre las disposiciones correspondientes de dichos expedientes y que, para asegurarse de ello, los trabajos deben transcurrir en paralelo.
11. El 7 de junio de 2018, el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía adoptó un informe de situación sobre este expediente. A partir del informe de situación de la Presidencia búlgara, la Presidencia austriaca ha proseguido los trabajos sobre el expediente en las reuniones del Grupo de los días 24 de octubre y 7 de noviembre 2018 y ha celebrado asimismo un número considerable de debates bilaterales con objeto de aclarar las posiciones de las delegaciones acerca de las cuestiones principales que aborda el expediente y de fijar el texto transaccional más adecuado para conseguir una orientación general.
12. Basándose en las observaciones y sugerencias formuladas por las delegaciones, el texto transaccional de la Presidencia austriaca propone soluciones y aclaraciones respecto de una serie de cuestiones, entre las que se encuentran sobre todo:
- la limitación *del alcance de la Directiva* a operaciones de transporte combinado *internacionales*, concretamente entre Estados miembros, o entre Estados miembros y un tercer país. De esta manera se mantiene prácticamente el alcance de la Directiva de transporte combinado vigente (entre Estados miembros), pero se incluye la aclaración relativa a operaciones en terceros países, al hilo de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-2/84 (siempre que se cumplan las condiciones de admisibilidad para operaciones de TC);

- los requisitos de *identificación* para las operaciones de transporte combinado: la identificación de unidades intermodales de carga de conformidad con las normas internacionales ISO6346 y EN130344 es necesaria para semirremolques sin unidad tractora, caja móvil o contenedor, pero no supondrá una obligación ni para remolques, ni para vehículos con unidad tractora ni para semirremolques no aptos para grúa;
- la *ampliación más allá del límite de 150 km de cada tramo por carretera* será decidida por cada Estado miembro, según sus características regionales concretas. Considerando las grandes diferencias en materia de geografía y de ubicación de las terminales de transbordo en los Estados miembros, cada Estado miembro contará con la posibilidad de fijar las normas según las cuales los tramos por carretera pueden superar el límite de 150 km, para así alcanzar la terminal adecuada más cercana en su territorio. Los Estados miembros tendrán la obligación de publicar estas normas para así proporcionar ayuda a los operadores de transporte combinado;
- *acceso no discriminatorio a las terminales de transbordo con apoyo público* durante al menos cinco años. Esta disposición refleja las inquietudes de algunos Estados miembros respecto al hecho de no poder garantizar acceso no discriminatorio a las terminales de transbordo con financiación o cofinanciación pública durante un período de tiempo determinado, a menos que se indique específicamente en un contrato. Sin embargo, los Estados miembros contarán con flexibilidad para prorrogar el acceso abierto más allá de cinco años;
- la obligación de la Comisión de evaluar la posibilidad de *simplificar las normas en materia de ayuda estatal* que se aplican a las operaciones de transporte combinado.

V. PRINCIPAL CUESTIÓN PENDIENTE

Relación con el primer conjunto de medidas sobre movilidad en materia de normas de cabotaje y desplazamiento de conductores

13. La propuesta de la Comisión mantiene el artículo 2 de la Directiva sin modificaciones en lo que respecta a las cuotas nacionales y a la prohibición de autorización nacional para las operaciones de transporte combinado. La propuesta de la Comisión tampoco modifica el artículo 4, concretamente el hecho de que los operadores (que cumplen las condiciones fijadas por el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009) tienen derecho a realizar operaciones de cabotaje en el tramo inicial o final por carretera de una operación de transporte combinado entre Estados miembros, pero también dentro de las fronteras de un Estado miembro.
14. Desde el comienzo de los debates en el Consejo acerca de esta propuesta, varias delegaciones han propuesto volver al ámbito de aplicación de la Directiva vigente (esto es, las operaciones internacionales de transporte combinado) porque, a su entender, ello sería equivalente a liberalizar el cabotaje nacional. Dichas delegaciones cuestionan la elección de una política de incentivación de las operaciones de transporte combinado debido al posible aumento de los problemas de cabotaje ilegal y de competencia desleal debido a que algunos transportistas estarían en condiciones de ofrecer servicios más baratos que otros transportistas. Por consiguiente, proponen la eliminación del artículo 4 de la Directiva de transporte combinado vigente. Otras delegaciones se oponen a esta posición.
15. La mayoría de las delegaciones concuerdan en que, en materia de tramos por carretera de las operaciones de transporte combinado, existe una relación estrecha entre el asunto del cabotaje de esta Directiva y del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 (el denominado «*Reglamento sobre el acceso a los mercados*»), así como con las normas específicas sobre el *desplazamiento de conductores* que figuran en las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE² (la denominada «*lex specialis*»). A este respecto, han venido insistiendo en que debe haber coherencia entre las disposiciones correspondientes de estos expedientes y que, para asegurarse de ello, los trabajos deben transcurrir en paralelo. La aplicación de normas sobre el desplazamiento de conductores para el tramo inicial o final por carretera de una operación de transporte combinado está actualmente regulada en la propuesta por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo relativo a los requisitos de control del cumplimiento y se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera (la denominada «*lex specialis*») (artículo 2, apartado 2 *ter* y considerando 12 *sexies*).

² Propuesta de la Comisión COM(2017) 278 final - 2017/0121(COD)

16. En el transcurso de la reunión del Coreper de 14 de noviembre de 2018, dos Estados miembros, con el apoyo de otras delegaciones, volvieron a hacer hincapié en la necesidad de retirar el artículo 4 de la Directiva vigente. Otro grupo de Estados miembros reiteró su oposición a la retirada del artículo 4. Por consiguiente, la Presidencia presenta una propuesta de transacción que modifica el artículo 4 para permitir a los Estados miembros limitar el período de tiempo durante el cual un vehículo puede proporcionar servicios en el tramo inicial o final por carretera dentro de un Estado miembro de acogida.
17. En las notas a pie del texto del anexo al presente informe figuran otras cuestiones pendientes.
18. Todas las delegaciones, así como la Comisión, mantienen sendas reservas generales de estudio sobre la última versión del texto, aneja al presente informe. Los cambios con respecto a la versión anterior del texto (documento n.º 13871/18) se indican en **negrita** y con el signo [...].
19. La Comisión se reserva plenamente su posición sobre la totalidad de la propuesta transaccional a la espera de las negociaciones con el Parlamento Europeo.
20. DK, MT y UK mantienen sendas reservas de estudio parlamentario sobre la propuesta.

VI. CONCLUSIONES

21. Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que estudie el texto recogido en el anexo del presente informe y que resuelva, en lo posible, las cuestiones pendientes, con la intención de que el Consejo pueda llegar a una orientación general sobre esta propuesta en su sesión del 3 de diciembre de 2018.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes
para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El efecto negativo del transporte sobre la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes, el ruido y la congestión siguen planteando problemas a la economía, a la salud y al bienestar de los ciudadanos europeos. Pese a que el transporte por carretera es el principal causante de esos efectos negativos, existen estimaciones de que el transporte de mercancías por carretera crecerá un 60 % hasta 2050.

³ DO C de , p. .

⁴ DO C de , p. .

- (2) Reducir el impacto negativo de las actividades de transporte sigue siendo uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La Directiva 92/106/CEE⁵, que establece medidas para fomentar el desarrollo del transporte combinado, es el único acto legislativo de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con emisiones más bajas, como la navegación interior, la navegación marítima y el ferrocarril.
- (3) El objetivo de alcanzar, a más tardar en 2030, el cambio del 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros modos de transporte, como el ferrocarril o las vías navegables, y de más del 50 % de aquí a 2050, con el fin de optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular utilizando en mayor medida modos más eficientes desde el punto de vista energético, ha sido más lento de lo esperado y, según las proyecciones actuales, no se logrará.
- (4) La Directiva 92/106/CEE ha contribuido al desarrollo de la política de la Unión en materia de transportes combinados y ha ayudado a trasladar fuera de las carreteras una parte considerable del transporte de mercancías. Su impacto se ha visto significativamente mermado a causa de ciertas deficiencias en la aplicación de dicha Directiva, sobre todo su lenguaje ambiguo y sus disposiciones obsoletas, además de lo limitado del alcance de sus medidas de apoyo.
- (5) La Directiva 92/106/CEE debe simplificarse y su aplicación ha de mejorarse mediante la revisión de los incentivos económicos al transporte combinado, con el fin de favorecer el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, más seguros, más eficientes desde el punto de vista energético y que causen menos congestión.
- (6) [...]⁶

⁵ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

⁶ COM mantiene una reserva sobre la reducción del ámbito de aplicación, en línea con la reserva sobre el artículo 1, apartado 1.

- (6 bis) El artículo 2 de la Directiva 92/106/CEE prohíbe las cuotas y las autorizaciones nacionales en las operaciones de transporte de transporte combinado. **La presente Directiva no afecta a los acuerdos bilaterales celebrados por los Estados miembros con terceros países referentes a las operaciones de transporte combinado. [...].**
- (7) **Si bien la mayor liberalización que se establece en el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE frente al cabotaje previsto en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 ha sido beneficiosa para fomentar el transporte combinado y, en principio, debe mantenerse, es necesario velar por que no se utilice de manera indebida. La experiencia demuestra que, en determinadas partes de la Unión, la citada disposición ha sido utilizada de manera sistemática para eludir el carácter temporal del cabotaje y como base para la presencia continua de vehículos en un Estado miembro distinto del Estado de establecimiento. Con prácticas desleales de este tipo se corre el riesgo de llegar al dumping social y de comprometer el respeto del marco jurídico aplicable al cabotaje. Por consiguiente, debe modificarse el artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE dando a los Estados miembros la posibilidad de abordar estos problemas por medio de la introducción de un límite proporcionado a la presencia continua de vehículos en sus territorios.**
- (8) La definición de transporte combinado de la Directiva 92/106/CEE contempla diferentes límites de distancia en relación con los trayectos de una operación de transporte combinado efectuados por carretera, según el modo del trayecto no efectuado por carretera. En el caso del transporte ferroviario, no hay un límite de distancia fijo, sino el concepto indefinido de «terminal apropiada más próxima», que ofrece cierta flexibilidad que permite tener en cuenta situaciones específicas. Esta limitación ha planteado muchas dificultades para ser aplicada debido a distintas interpretaciones y dificultades específicas para establecer las condiciones de aplicación. Es preciso resolver esas ambigüedades, garantizando al mismo tiempo que se mantenga cierto grado de flexibilidad. En particular, la planificación de las operaciones de transporte combinado se simplificaría si se permitiera una zona de influencia equivalente para todas las combinaciones modales y se facilitara el cumplimiento mediante el sencillo método de medir la distancia del trayecto efectuado por carretera en línea recta partiendo de las direcciones o las coordenadas GNSS de los puntos inicial y final de un trayecto efectuado por carretera, utilizando los instrumentos existentes.

(8 *bis*) Los objetivos de la presente Directiva de promover en mayor medida el cambio del transporte por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y así reducir los efectos negativos del sistema de transporte de la Unión deben alcanzarse en todo el territorio de la Unión Europea. Si bien el límite de distancia de 150km en línea recta permite en principio una zona de influencia equivalente para todos los modos de transporte en todos los Estados miembros, se han de tener en cuenta las diferencias regionales debidas a motivos geográficos y económicos, así como a la densidad de población. Podría ser necesaria cierta flexibilidad para superar este límite de distancia del trayecto recorrido por carretera en caso de que no pudiera encontrarse una terminal carretera/ferrocarril adecuada en términos de equipo de transbordo o de capacidad de la terminal dentro de dicha distancia. En la misma medida, es necesaria la flexibilidad para reducir este límite de distancia del trayecto efectuado por carretera en casos específicos claramente definidos, a fin de garantizar que en todos los Estados miembros se pase del transporte por carretera a modos de transporte respetuosos con el medio ambiente y de evitar que algunas regiones se beneficien del transporte modal mientras que en otras, por el contrario, el transporte por carretera vaya en aumento. En el caso de que un transporte efectuado por carretera transite por el territorio de un Estado miembro sin cargar ni descargar mercancías, dicho Estado miembro puede optar por no considerar esa operación como transporte combinado y, de este modo, no aplicar las medidas de apoyo previstas por la presente Directiva o por la Directiva 96/53/CEE respecto de las exenciones de peso aplicables al transporte combinado.⁷

⁷ COM mantiene una reserva sobre este considerando, en línea con sus reservas sobre el artículo 1, apartados 3 *bis* y 3 *ter*.

- (9) En la definición de transporte combinado de la Directiva 92/106/CEE, la distancia mínima de 100 km del trayecto de una operación de transporte combinado no efectuado por carretera garantiza que queden incluidas la mayor parte de las operaciones de transporte combinado. Para ser competitivos, los trayectos por ferrocarril y transporte marítimo de corta distancia cubren normalmente mayores distancias que el transporte unimodal efectuado por carretera. Esa distancia mínima también excluye del ámbito de aplicación determinadas operaciones específicas, como las travesías de transbordadores de corta distancia, que se producirían de todos modos. Sin embargo, con esta limitación en forma de distancia mínima, no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva sobre el transporte combinado una serie de operaciones en las vías de navegación interior en las inmediaciones de los puertos y en las aglomeraciones urbanas y alrededor de estas, que contribuyen en gran medida a descongestionar el transporte por carretera en los puertos marítimos y en las zonas interiores adyacentes, así como a reducir las cargas medioambientales en las aglomeraciones. Por lo tanto, sería útil eliminar dicha limitación de distancia mínima, manteniendo al mismo tiempo la exclusión de los trayectos no efectuados en carretera cuyo único propósito sea salvar un obstáculo natural y que no traigan el cambio modal a la UE. Entre esos trayectos no efectuados por carretera se incluyen las travesías directas desde o hacia islas en transbordador (como Cork-Roscoff, o de Puttgarden a Rødby), o a través de un túnel, como el Eurotúnel, donde no hay alternativa por carretera al trayecto efectuado con otro modo de transporte, y los casos en los que existe en teoría una alternativa por carretera al trayecto no efectuado por carretera de la operación, pero este no es comercialmente viable porque es más largo y causa retrasos y tiene precios poco competitivos, como es el caso del transbordador que cruza de Tallin a Estocolmo, o el transbordador que cruza de Bari a Dubrovnik. Por otra parte, si se recurre al transporte por ferrocarril o por vías navegables interiores antes o después de una travesía con transbordador y se reúnen las condiciones para los trayectos por carretera inicial y final, la cadena de transporte desde expedidor hasta el destinatario debe considerarse también como transporte combinado. Asimismo, los trayectos no efectuados por carretera que comprenden conexiones con islas para las que el operador opta por ir en transbordador a un puerto más distante en lugar del más próximo, evitando así una distancia considerable por carretera, como la opción Cork-Santander en lugar de conducir de Roscoff hasta España, no deben excluirse y deben poder optar a la ayuda, pues aportan el cambio modal.

- (9 *bis*) Además, si bien la definición actual de transporte combinado solo abarca las operaciones entre Estados miembros, una parte de las operaciones de transporte intermodal entre los Estados miembros y un tercer país deben interpretarse como cubiertas por la Directiva si la parte de la operación efectuada en la Unión cumple las condiciones establecidas en la definición de transporte combinado, ya que aporta el cambio modal en la Unión. En tal caso, sin embargo, el trayecto no efectuado por carretera que cruce una frontera de la Unión Europea ha de ser de 100 km como mínimo por territorio de la UE. A fin de evitar cualquier duda, es necesaria una clarificación al efecto.
- (9 *ter*) Aunque la parte de las operaciones de transporte intermodal con inicio o final en terceros países que se efectúa dentro de la Unión está cubierta por la presente Directiva bajo determinadas condiciones, las condiciones para el acceso al mercado y el acceso a la profesión aplicables a los transportistas de terceros países siguen estando sujetas a acuerdos de la Unión o de Estados miembros con terceros países que contienen disposiciones en materia de transporte por carretera.
- (10) El límite mínimo de tamaño de las unidades de carga intermodales que se especifica actualmente en la definición de transporte combinado podría obstaculizar el futuro desarrollo de soluciones intermodales innovadoras para el transporte urbano; por consiguiente, debe eliminarse cualquier límite de las dimensiones o el formato de los contenedores. Por otra parte, la capacidad de identificar las unidades de carga intermodales utilizando los medios de identificación existentes y de uso generalizado podría acelerar la manipulación de las unidades de carga intermodales en las terminales y facilitar el flujo de las operaciones de transporte combinado. Las dimensiones máximas permitidas para las unidades de carga intermodales en los trayectos inicial y final por carretera se rigen por las disposiciones de la Directiva 96/53/CE.

- (11) El uso, ya anticuado, de sellos para demostrar que se ha efectuado una operación de transporte combinado impide la aplicación efectiva de la Directiva 92/106/CEE o la verificación de la elegibilidad en relación con las medidas previstas en dicha Directiva. Debe aclararse cuáles son las pruebas necesarias para demostrar que se está efectuando una operación de transporte combinado, así como con qué medios se aportan dichas pruebas. En particular es importante reiterar que las citadas pruebas pueden facilitarse, totalmente o en parte, mediante documentos de transporte existentes, como las cartas de porte contempladas en distintos convenios internacionales. Se debe fomentar el uso y la presentación de información sobre el transporte por medios electrónicos como las cartas de porte electrónicas eCMR⁸, pues ello simplifica la presentación de las pruebas correspondientes. A este respecto, es importante velar por la aceptación de la información electrónica por parte de las autoridades correspondientes. Las pruebas presentadas, ya sea en papel o en formato electrónico, deben ser fiables y estar autenticadas por una firma escrita, un sello o un método de autenticación electrónico, dependiendo del formato. El marco regulador y las iniciativas tendentes a la simplificación de los procedimientos administrativos y la digitalización de los aspectos relativos al transporte deben tener en cuenta la evolución de la situación a nivel de la Unión.
- (12) El ámbito de aplicación de las actuales medidas de apoyo económico definidas en la Directiva 92/106/CEE es muy limitado y consiste en medidas fiscales (a saber, el reembolso o la reducción de impuestos) que afectan solamente a determinados tipos de operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera. Asimismo se deben fomentar otras medidas pertinentes para todas las combinaciones modales a fin de reducir la parte de transporte de mercancías por carretera y fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, para reducir la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión.

⁸ Previstas en el Protocolo adicional al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) relativo a la carta de porte electrónica.

- (13) El principal obstáculo de infraestructura que dificulta el cambio del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte se encuentra a nivel de la terminal de transbordo. La actual distribución y cobertura de las terminales de transbordo en la Unión, también a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T, es insuficiente, al tiempo que la capacidad de las terminales de transbordo existentes está llegando a sus límites y tendrá que desarrollarse para hacer frente al crecimiento general del tráfico de mercancías. Invertir en la capacidad de las terminales de transbordo puede reducir los costes globales de transbordo y, por lo tanto, producir un cambio modal, como ha quedado demostrado en algunos Estados miembros. Los Estados miembros podrán adoptar medidas de apoyo a la inversión que aseguren una red de terminales de transbordo para el transporte combinado eficientes con suficiente capacidad de transbordo para satisfacer la demanda actual y futura de infraestructuras de transporte a disposición de los operadores de transporte. Estas medidas pueden presentarse en forma de planes nacionales de política de transporte, formas específicas de ordenación del territorio, asociaciones públicas y privadas, arrendamiento de terrenos nacionales o municipales para fines específicos o diversas formas de medidas de ayuda estatal. De esta forma las operaciones de transporte combinado ganarían en competitividad frente al transporte unimodal por carretera, se incentivaría el transporte de carga alternativo y se potenciaría el cambio modal.
- (13 *bis*) El aumento de la cobertura, la eficiencia y la capacidad de las terminales de transbordo debe establecerse, como mínimo, a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. A fin de que las operaciones puedan beneficiarse de la presente Directiva, y prestando la debida consideración a la densidad de población, las limitaciones geográficas o naturales, las condiciones del mercado y los flujos comerciales y de carga, como objetivo a largo plazo debe plantearse la posibilidad de contar como promedio con al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de expedición en la Unión. La consecución de este objetivo se vería facilitada por la coordinación entre los Estados miembros y, cuando proceda, con la Comisión.

- (13 *ter*) Concretamente, cuando una terminal recibe apoyo financiero público parece importante permitir un acceso abierto sin discriminación a todos los usuarios de transporte combinado, al menos durante un cierto intervalo de tiempo. Un período mínimo de cinco años parece adecuado puesto que, por ejemplo, los contratos para terminales cofinanciadas con arreglo al programa de los fondos EIE incluyen esta disposición.⁹ Sin embargo, otros contratos, programas o Estados miembros pueden disponer un período más largo. Las medidas que documenten este acceso abierto y sin discriminación (como, por ejemplo, la publicación de información sobre cargos por la utilización de servicios de la terminal) pueden contribuir a una mayor promoción del transporte intermodal y posteriormente al cambio modal resultante.
- (14) Los Estados miembros pueden complementar las medidas existentes mediante la aplicación de medidas de apoyo económico que se centren en los diversos tramos y elementos de una operación de transporte combinado. Sin perjuicio de los artículos 29 a 37 de la Directiva 2012/34/UE, estas medidas pueden englobar, por ejemplo, la reducción de ciertos impuestos, tasas de acceso a infraestructuras, tasas por los costes externos, tarificación de la congestión u otras tasas de transporte, subvenciones directas para el transporte de unidades de carga intermodales en operaciones de transporte combinado, el reembolso parcial del coste de los transbordos, la exención de prohibición de circulación o el apoyo a las inversiones en soluciones digitales para el transporte combinado.
- (15) Las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Además, teniendo en cuenta la importancia de este apoyo para el desarrollo del transporte combinado, la Comisión debe¹⁰ [...] evaluar la posibilidad de diseñar criterios para la compatibilidad con el mercado interior de ciertos tipos de ayuda para el transporte combinado en vista de la experiencia desarrollada.
- (16) [...] (*desplazado al considerando 13 bis*)
- (17) Las medidas de apoyo deben ser asimismo objeto de revisión periódica por los Estados miembros para garantizar su eficacia y su eficiencia.

⁹ Tal como se contempla en el Reglamento (UE) 1303/2013, en especial en el artículo 71.

¹⁰ De acuerdo con sus comentarios al artículo 6, apartado 8, letra a), COM se opone a sustituir el término «*puede*» por «*debe*».

- (18) A efectos de la presente Directiva, no debe hacerse distinción alguna entre transporte combinado por cuenta ajena y transporte combinado por cuenta propia.
- (19) Para permitir y autorizar una evaluación de la evolución del transporte en la Unión, y en particular del mercado del transporte combinado, se tendrán que recopilar datos e información relevantes, comparables y fiables a escala de la Unión¹¹, así como por parte de los Estados miembros, y se deberán transmitir a la Comisión de forma periódica. La Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva cada cinco años. Cuando sea posible, y para evitar duplicar el trabajo y la carga administrativa, deben reutilizarse los datos y la información pertinentes relativos al transporte combinado procedentes de fuentes existentes, tales como Eurostat o las bases de datos estadísticas nacionales [...].
- (19 *bis*) La Comisión debe adoptar directrices para los Estados miembros que detallen los métodos de recopilación y presentación de información sobre las operaciones de transporte combinado que figuran en el artículo 5, apartado 1, con objeto de garantizar la uniformidad de las condiciones para facilitar la presentación de los informes necesarios por parte de los Estados miembros.
- (20) La transparencia es importante para todas las partes interesadas que participan en operaciones de transporte combinado. Para fomentar esta transparencia resulta esencial garantizar la publicación de todas las normas, medidas e información de contacto pertinentes en modo que resulte de fácil acceso.
- (21) [...]

¹¹ COM mantiene una reserva sobre este considerando, puesto que el artículo 5 no prevé la recopilación de información a escala de la UE.

(22) Los objetivos de la presente Directiva consisten en promover el cambio del transporte por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas del sistema de transportes de la Unión; dado que los Estados miembros no pueden lograr dichos objetivos de manera suficiente, sino que, debido a la naturaleza esencialmente transfronteriza del transporte combinado de mercancías y de las infraestructuras interrelacionadas, así como a los problemas que pretende resolver la presente Directiva, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(23) Procede por tanto modificar la Directiva 92/106/CEE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 92/106/CEE queda modificada como sigue:

(1) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados internacionales de mercancías»;

nuevo artículo 1 bis.

La presente Directiva tiene por objeto contribuir a la reducción de la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión mediante la promoción del desarrollo de operaciones de transporte combinado y el fomento del cambio modal de transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo mediante la mejora de la competitividad de las operaciones de transporte combinado en comparación con el transporte de mercancías por carretera.

(2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará a las operaciones de transporte combinado internacionales¹².
2. A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por "transportes combinados internacionales" el transporte de unidades de carga intermodales (cargadas o vacías) mediante una operación de transporte entre Estados miembros, o entre Estados miembros y un tercer país, compuesta de un trayecto inicial o final del viaje efectuado por carretera, o ambos, así como uno o más trayectos del viaje no efectuados por carretera, utilizando el transporte por ferrocarril, vías navegables interiores o marítimo:

Se entenderá por unidades de carga intermodales:

- a) un remolque o semirremolque, sin unidad tractora, caja móvil o contenedor, identificados de conformidad con el régimen de identificación establecido con arreglo a lo dispuesto en las normas internacionales ISO6346 y EN13044, si la unidad de carga intermodal sin acompañamiento se transborda entre los diferentes modos de transporte; o
- b) un vehículo de carretera (un camión con o sin remolque, o un semirremolque con unidad tractora), o un semirremolque no apto para grúa¹³ transportado por ferrocarril, vía navegable interior o transporte marítimo en el trayecto del viaje no efectuado por carretera.

[...] ¹⁴

- 2 bis. La presente Directiva se aplicará solo a las operaciones de transporte combinado en las que al menos uno de los trayectos no efectuados por carretera tenga una alternativa de transporte por carretera que sea equivalente y viable, para que la operación completa provoque un cambio modal en la Unión.

¹² COM mantiene una reserva respecto al ámbito de aplicación que, en su opinión, reduce el ámbito de la propuesta en un 20 %.

¹³ COM mantiene una reserva sobre la exclusión de los semirremolques no aptos para grúa de los requisitos de identificación.

¹⁴ COM, con el apoyo de BE, LU y PT, preferiría mantener una obligación de identificación para semirremolques no aptos para grúa tras un período de transición.

3. Cada trayecto por carretera mencionado en el apartado 2 no superará una distancia de 150 km en línea recta;¹⁵

Este límite de distancia del trayecto efectuado por carretera se aplicará a la longitud total de cada trayecto efectuado por carretera, con independencia de las recogidas intermedias en el trayecto inicial y de las entregas en el trayecto final. El transporte de unidades de carga vacías antes de un trayecto inicial por carretera o después de un trayecto final por carretera, como por ejemplo desde un depósito de contenedores, no se considera parte de una operación de transporte combinado.

- 3 bis. Este límite de distancia del trayecto por carretera para operaciones de transporte combinado se podrá superar cuando no se pueda encontrar una terminal de carretera o ferrocarril¹⁶ que resulte adecuada en cuanto a equipo de transbordo o capacidad de la terminal a una distancia de 150 km en línea recta, para así alcanzar la terminal de transporte adecuada que esté geográficamente más próxima y que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo de conformidad con las normas establecidas por los Estados miembros. Para ello, los Estados miembros identificarán la no disponibilidad de la capacidad operativa necesaria de transbordo¹⁷ y las alternativas adecuadas¹⁸. Los Estados miembros publicarán estas normas.

¹⁵ COM mantiene una reserva respecto a la eliminación del límite del 20 % y la referencia correspondiente en el artículo 3. PL apoya la propuesta de COM en este asunto.

¹⁶ MT, PL y PT proponen añadir los puertos marítimos.

¹⁷ COM mantiene una firme reserva respecto a la reducción de la elegibilidad para un apoyo inferior al actual. COM propone sustituir este apartado por el siguiente texto: *«Este límite de distancia del trayecto por carretera para operaciones de transporte combinado se podrá superar si no se puede encontrar una terminal de carretera o ferrocarril que resulte adecuada en cuanto a equipo de transbordo, capacidad de la terminal, horario de apertura de la terminal o servicios de transporte de mercancías por ferrocarril a una distancia de 150 km en línea recta, para así alcanzar la terminal de transporte adecuada que esté geográficamente más próxima y que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo.»*

¹⁸ COM, con el apoyo de BE y LU, prefiere la versión anterior de este texto, con normas armonizadas a escala de la UE.

3 *ter*. Todo Estado miembro puede optar por no aplicar las medidas de apoyo contempladas en el artículo 6 de la presente Directiva a un trayecto por carretera que discurra por su territorio sin carga o descarga de mercancías. Asimismo, puede decidir que, a efectos de lo dispuesto en la Directiva 96/53/CE, dicho trayecto por carretera no se considerará parte de una operación de transporte combinado. Los Estados miembros publicarán estas normas.¹⁹²⁰²¹

4. Cuando una operación de transporte combinado comience o acabe fuera de la Unión, la presente Directiva se aplicará a la parte de la operación dentro de la Unión si:
- a) la parte de la operación que tiene lugar en la Unión cumple los requisitos contemplados en los apartados 2, 2 *bis* y 3, 3 *bis* y 3 *ter* y
 - b) el trayecto no efectuado por carretera que cruza una frontera de la Unión transcurre durante al menos 100 km dentro de la Unión.»²²

(3) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

1. Los Estados miembros velarán por que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado cubierto por la presente Directiva solamente si el transportista que esté realizando la operación de transporte por carretera en cuestión puede presentar pruebas claras de que dicho transporte por carretera constituye un trayecto de una operación de transporte combinado efectuado por carretera.
2. Las pruebas a que se refiere el apartado 1 incluirán la siguiente información:
 - a) el nombre y apellidos, dirección y datos de contacto del expedidor o del operador que organice la operación de transporte combinado en nombre del expedidor.

¹⁹ COM mantiene una firme reserva respecto a este apartado.

²⁰ IT, PL, SI y FI mantienen una reserva respecto a este apartado.

²¹ SI propone una redacción alternativa para este apartado: «*El tránsito por un Estado miembro de la UE en el trayecto por carretera inicial o final de transporte combinado tan solo está permitido y es posible si el Estado miembro no proporciona una terminal de transporte combinado adecuada.*»

²² PL muestra inquietud acerca de este apartado, puesto que excluye las terminales cercanas a la frontera.

- b) la identificación de la unidad de carga intermodal transportada o, en caso de que se transporte un vehículo de carretera en el trayecto no efectuado por carretera, la identificación de ese vehículo de carretera;
- b *bis*) el nombre, la dirección y la dirección de contacto del destinatario;
- c) la ruta de la operación de transporte combinado:
- los puntos iniciales y finales de los distintos trayectos de transporte combinado en la Unión y sus respectivas fechas;
 - las siguientes distancias:
 - i) las distancias en línea recta para cada trayecto de carretera dentro de la Unión;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) las operaciones de transporte combinado sujetas al artículo 1, apartado 4, letra b), la distancia del trayecto no efectuado por carretera dentro de la Unión.
 - El trayecto por carretera solo puede superar los 150 km según las normas pertinentes de los Estados miembros que se contemplan en el artículo 1, apartado 3 *bis*, y si se cumplen dichas normas ²⁴.
 - En el caso del trayecto inicial por carretera, una confirmación de la primera o la siguiente terminal de transbordo para demostrar que se realizará el transbordo entre modos de transporte de la unidad de carga intermodal identificada, con indicación del lugar y la fecha, o bien una confirmación por parte del operador correspondiente u operadores correspondientes a cargo del trayecto no efectuado por carretera de que transportarán la unidad de carga intermodal o el vehículo de carretera identificados como parte de la operación de transporte combinado, con indicación del lugar y fecha de recogida;

²³ COM mantiene una reserva sobre la eliminación de este punto, en relación con la eliminación del límite del 20 % del artículo 1, apartado 3, letra b).

²⁴ COM propone eliminar este subapartado para así mostrar la propuesta de modificación en la nota al pie n.º 15 del artículo 1, apartado 3 *bis*, y reutilizar la redacción empleada en el informe de situación búlgaro: " *-si el trayecto por carretera supera los 150 km, la justificación de superar la distancia de conformidad con las instrucciones contempladas en el artículo 1, apartado 3 bis*".

- En el caso del trayecto final por carretera, una confirmación de la última terminal de transbordo para demostrar que se ha realizado el transbordo entre modos de transporte de la unidad de carga intermodal identificada, con indicación del lugar y la fecha, o bien una confirmación por parte del operador correspondiente u operadores correspondientes a cargo del trayecto no efectuado por carretera de que han transportado la unidad de carga intermodal o el vehículo de carretera identificados como parte de la operación de transporte combinado, con indicación del lugar y fecha de entrega;

2 *bis*. Se autenticarán las pruebas a que se refiere el apartado 1:

3. Se podrán emplear pruebas o documentos existentes si incluyen toda la información que se detalla en el artículo 3, apartado 2, en cuyo caso no se exigirá ninguna prueba adicional para demostrar que el transportista está llevando a cabo una operación de transporte combinado.
4. Las pruebas a las que se refiere el apartado 1 deberán ser presentadas a petición del agente encargado de la inspección del Estado miembro en que se efectúe el control. Las pruebas deberán estar redactadas en una lengua oficial de dicho Estado miembro o en inglés.

4 *bis*. En caso de un control de carretera, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte, el expedidor o el operador que organice la operación de transporte combinado a nombre del expedidor o cualquier otra persona o entidad que pueda ayudarlo a aportar las pruebas mencionadas en el apartado 2. Esta información se facilitará durante el transcurso del control de carretera²⁵.

5. Dichas pruebas podrán ser presentadas por vía electrónica, utilizando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informáticos.

²⁵ De conformidad con el texto transaccional más reciente que figura en el artículo 8, apartado 4 *bis*, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

6. En el caso de los controles de carretera, se permitirá una discrepancia entre la operación de transporte y las pruebas presentadas, sobre todo por lo que se refiere a la información sobre la ruta indicada en la letra c) del apartado 2, si está debidamente justificada, en caso de circunstancias excepcionales e imprevistas que escapen al control del transportista o transportistas y que provoquen cambios en la operación de transporte combinado. Para proporcionar las pruebas necesarias, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte, el expedidor o el operador que organice la operación de transporte combinado a nombre del expedidor o cualquier otra persona o entidad que pueda aportar una justificación adicional sobre esta discrepancia entre las pruebas presentadas y la operación real.».
- 4) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

- 1. Todos los transportistas establecidos en un Estado miembro que cumplan con las condiciones de acceso a la ocupación y acceso al mercado para el transporte de bienes tendrán derecho a realizar, en el contexto de una operación de transporte combinado internacional, trayectos por carretera iniciales o finales.**
- 2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando resulte necesario para evitar un uso indebido realizando servicios ilimitados y continuos en los trayectos por carretera iniciales o finales dentro de un Estado miembro, los Estados miembros podrán contemplar la posibilidad de que la última descarga de dicho trayecto por carretera se produzca dentro de un período determinado tras la entrada del vehículo en el Estado miembro de acogida. Dicho período no será inferior a cinco días. Un Estado miembro que haya empleado esta posibilidad también determinará el período tras la finalización de las operaciones del transportista en dichos trayectos por carretera durante el cual el mismo vehículo o, en el caso de un conjunto de vehículos, el vehículo de motor de dicho conjunto, no se podrá usar en ese Estado miembro para dichos trayectos por carretera iniciales o finales o para operaciones de cabotaje según se definen en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009. Este período no deberá ser superior a siete días.**

3. **Aparte de lo estipulado en el artículo 3, los Estados miembros que apliquen la excepción contemplada en el apartado 2** garantizarán que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado con arreglo a la presente Directiva solo si el transportista que lleve a cabo dicha operación de transporte por carretera puede aportar pruebas claras de las operaciones previas pertinentes y del momento en el que el vehículo entró en el Estado miembro.
4. **Los Estados miembros que recurran a la excepción contemplada en el apartado 2 enviarán una notificación al respecto a la Comisión antes de aplicar las medidas nacionales pertinentes. Revisarán estas normas al menos cada cinco años y notificarán a la Comisión dicha revisión. Pondrán las normas, indicando la duración de los períodos correspondientes, a disposición del público con total transparencia.»**
- 5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx - 18 meses a partir de la transposición de la Directiva], y cada [cinco] años a partir de entonces, un informe en relación con las operaciones de transporte combinado a que se refiere la presente Directiva efectuadas en su territorio: El informe proporcionará información y estadísticas, cuando existan,²⁶ en relación concretamente con los principales corredores de la red de transporte nacional y transfronteriza utilizados en las operaciones de transporte combinado, el número de vehículos (los trenes de carretera se contabilizan como un único vehículo), las cajas móviles y contenedores transportados, el tonelaje transportado, una lista de terminales de transbordo que se utilizan en las operaciones de transporte combinado y un resumen de todas las medidas nacionales de apoyo utilizadas y previstas.
 - a) [...];
 - b) [...];

²⁶ COM mantiene una reserva acerca de si los informes se deben limitar a la información que esté fácilmente disponible, con lo que se reduciría la obligación a un nivel inferior al actual.

- c) [...].
 - d) [...].
2. La Comisión adoptará directrices para los Estados miembros en las que se describan los métodos de recopilación y presentación de información sobre las operaciones de transporte combinado que se indican en el apartado 1.
3. A partir de un análisis de los informes nacionales y de los datos disponibles a escala de la Unión, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx — nueve meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros], y cada [cinco] años a partir de entonces, la Comisión elaborará y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre:
- a) el desarrollo económico del transporte combinado,
 - b) [...],
 - c) [...],
 - d) posibles medidas adicionales, incluida una revisión de la definición de transporte combinado tal como consta en el artículo 1, y una adaptación de la lista de medidas previstas en el artículo 6.»

[Artículo 6]

- 6) En el artículo 6, se añaden los siguientes apartados 4, 5, 6, 7 y 8:
4. «Los Estados miembros podrán²⁷ adoptar medidas para la consecución del objetivo de la presente Directiva para apoyar la inversión en terminales de transbordo en lo que respecta a:
- a) la construcción y, en caso necesario, la ampliación de dichas terminales de transbordo para el transporte combinado;

²⁷ COM se opone a sustituir «adoptarán» por «podrán adoptar» y propone la siguiente redacción: «...Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para fomentar la inversión en...»

- b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes.

4 bis. [...] ²⁸

Los Estados miembros velarán por que se otorgue acceso abierto a todos los operadores, sin discriminación alguna, a todas las instalaciones de transbordo con apoyo público durante un período mínimo de cinco años o durante un período más extenso si fuese necesario o si está previsto por un Estado miembro y de conformidad con el Derecho de la Unión. Los Estados miembros podrán establecer condiciones suplementarias de elegibilidad en cuanto a las medidas de apoyo.

5. Los Estados miembros podrán adoptar medidas adicionales a fin de mejorar la competitividad de las operaciones de transporte combinado en comparación con las operaciones equivalentes de transporte por carretera.

Sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 29 a 37 de la Directiva 2012/34/UE, dichas medidas podrán referirse a toda operación de transporte combinado o a parte de esta, como la operación en un trayecto efectuado por carretera o no efectuado por carretera, el vehículo, buque o unidad de carga intermodal utilizado, o las operaciones de transbordo.

6. Los Estados miembros transmitirán inmediatamente a la Comisión el texto de las medidas de apoyo adoptadas con arreglo al presente artículo.
7. Los Estados miembros reevaluarán de manera periódica las necesidades del mercado de transporte combinado y, cuando proceda, adaptarán las medidas en apoyo del transporte combinado.
8. [...]

8 bis. La Comisión evaluará ²⁹ la posibilidad de diseñar criterios operativos para la compatibilidad de determinados tipos de ayuda al transporte combinado con el mercado interior en vista de la experiencia desarrollada ³⁰.»

²⁸ COM propone mantener una versión simplificada del texto: «*Los Estados miembros velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T.*».

²⁹ COM se opone al empleo del término «*evaluará*» y estima que debe mantenerse la expresión «*podrá evaluar*».

³⁰ En materia de ayudas estatales, EL prefiere mantener la redacción anterior que se empleaba en el informe de situación de la Presidencia búlgara (documento n.º 7864/18).

- 7) Se suprimen los artículos 7 y 9.
- 8) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

1. [...]
 2. [...]
 3. Los Estados miembros publicarán de manera fácilmente accesible y gratuita la información pertinente a efectos de la aplicación de la presente Directiva, como por ejemplo el apoyo disponible para los operadores económicos y los puntos de contacto de las autoridades nacionales pertinentes. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el lugar en el que se publique dicha información, así como los detalles de contacto y las diferentes tareas de las autoridades nacionales pertinentes.
 4. La Comisión Europea publicará y mantendrá actualizada la lista de puntos de contacto de las autoridades nacionales pertinentes y las medidas de aplicación de los Estados miembros que se le hayan comunicado, como las indicadas en el artículo 1, apartados 3 *bis* y 3 *ter*, entre otras»;
- 9) Se inserta el artículo siguiente:

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el XXXXXX [dos años después de la entrada en vigor de la Directiva]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y la formulación de dicha mención.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente
