



Bruxelles, 30 noiembrie 2018
(OR. en)

13871/2/18
REV 2

**Dosar interinstituțional:
2017/0290(COD)**

**TRANS 503
CODEC 1882**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. Csie:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (text cu relevanță pentru SEE) – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 10 noiembrie 2017, Comisia a adoptat propunerea menționată în subiect, ca parte a pachetului privind mobilitatea intitulat „Europa în mișcare”, ea reprezentând una dintre inițiativele Comisiei legate de mobilitatea cu emisii scăzute. Propunerea este o revizuire a Directivei 92/106/CEE¹ (Directiva privind transporturile combinate), singurul instrument juridic la nivelul Uniunii care stimulează în mod direct trecerea de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute, cum ar fi transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim și transportul feroviar.

¹ Directiva 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre, JO L 368, 17.12.1992, p. 38-42.

II. CONTINUTUL PROPUNERII

2. Obiectivul principal al propunerii este acela de a spori și mai mult competitivitatea transporturilor combinate în comparație cu transportul rutier de mărfuri pe distanțe lungi și, în consecință, de a consolida trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport.
3. Propunerea vizează să atingă acest obiectiv prin:
 - extinderea domeniului de aplicare al actualei Directive 92/106/CEE pentru a include operațiile naționale intermodale;
 - simplificarea definiției unei operații de transport combinat și creșterea flexibilității pentru lungimea segmentului rutier;
 - specificarea cerințelor privind dovezile necesare pentru operații de transport combinat;
 - extinderea măsurilor de sprijin economic, în principal a investițiilor în terminalele de transbordare, în special de-a lungul rețelelor TEN-T centrale și globale existente. Statele membre ar trebui să pună în aplicare măsuri suplimentare de sprijin economic (cum ar fi scutișile fiscale) și să le coordoneze între ele și cu Comisia.
4. Întrucât vizează actualizarea și simplificarea directivei actuale, inițiativa contribuie la Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT).

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

5. În 2017, Parlamentul European a solicitat Comisiei norme de transport combinat clare, moderne și ușor de înțeles care să poată fi puse în aplicare de către autorități. Parlamentul a solicitat în mod specific Comisiei să revizuiască Directiva privind transporturile combinate pentru a spori transportul multimodal, a elimina practicile neloiale și pentru a asigura respectarea legislației sociale referitoare la transporturile combinate.

6. Propunerea legislativă a fost atribuită Comisiei pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European, care a desemnat-o pe Daniela Aiuto (EFDD, Italia) în calitate de raportor. La 25 aprilie 2018, raportorul și-a prezentat proiectul de raport în cadrul Comisiei TRAN. Raportul propune amendamente care sprijină în mare măsură propunerea Comisiei și care recunosc concluziile precedentei evaluări REFIT; acesta propune chiar ca propunerea Comisiei să fie consolidată în mai multe domenii (cum ar fi obligațiile de raportare ale statele membre, stimulente fiscale care să fie oferite de statele membre pentru operațiile de transport combinat sau investițiile care sprijină dezvoltarea terminalelor de transbordare sau extinderea celor existente). Votul privind propunerea a avut loc la 10 iulie 2018.
7. Comitetul Economic și Social a adoptat un aviz privind această propunere la 19 aprilie 2018.

IV. LUCRĂRILE DIN CADRUL GRUPURILOR CONSILIULUI

8. Comisia a prezentat propunerea la 27 noiembrie 2017 în cadrul Grupului de lucru pentru transport intermodal (denumit în continuare „grupul de lucru”), prezentare urmată de un prim schimb de opinii. Evaluarea impactului (EI) propunerii a fost discutată în detaliu la 12 și 25 ianuarie 2018.
9. Dosarul a fost discutat pe larg în timpul președinției bulgare. În general, delegațiile au salutat revizuirea preconizată a directivei, care a devenit mai puțin relevantă în decursul anilor. Acestea au fost de acord cu necesitatea accelerării transferului modal către alte moduri de transport decât cel rutier în vederea reducerii congestiei rutiere și a emisiilor. Cu toate acestea, mai multe delegații și-au exprimat îndoiala cu privire la aparenta concentrare a propunerii asupra segmentului rutier. În ceea ce privește măsurile de sprijin în general, delegațiile ar fi așteptat o asistență mai explicită din partea EI cu privire la modul în care măsurile de sprijin menționate mai sus ar putea fi dezvoltate în continuare. Cât despre sprijinul pentru investiții, multe delegații au contestat obiectivul propus vizând distribuția geografică a terminalelor de transbordare, pe baza argumentului că amplasarea și investițiile în terminale ar trebui să fie decise de nevoile pieței.

10. În plus, numeroase delegații au evidențiat legătura dintre această propunere și unele dintre propunerile din cadrul primului pachet privind mobilitatea, subliniind că această legătură ar fi trebuit să beneficieze de mai multă atenție. În acest sens, delegațiile au evidențiat posibila multiplicare a operațiilor de cabotaj ca urmare a faptului că limitările drepturilor de cabotaj, prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 – așa-numitul „Regulament privind accesul pe piață” – nu se vor aplica segmentului rutier din transporturile combinate (TC). Delegațiile au subliniat, de asemenea, că legătura dintre propunerea privind TC și normele specifice referitoare la *detașarea conducătorilor auto* prevăzute în Directivele 96/71/CE și 2014/67/UE, ar fi necesitat o evaluare suplimentară. În consecință, acestea au insistat asupra faptului că ar trebui să existe o coerență între dispozițiile corespunzătoare din dosarele sus-menționate și că, pentru a se asigura acest lucru, lucrările asupra acestora ar trebui să decurgă în paralel.
11. La 7 iunie 2018, Consiliul TTE a adoptat un raport intermediar cu privire la acest dosar. Pornind de la raportul intermediar elaborat de președinția bulgară, președinția austriacă a continuat lucrările pe marginea acestui dosar în cadrul reuniunilor grupului de lucru din 24 octombrie și din 7 noiembrie 2018, în paralel cu un număr semnificativ de discuții bilaterale, cu intenția de a clarifica pozițiile delegațiilor cu privire la principalele probleme din dosar și de a stabili cel mai bun compromis posibil în vederea obținerii unei abordări generale.
12. Pe baza observațiilor și a sugestiilor formulate de delegații, textul de compromis al președinției austriece propune soluții și clarificări cu privire la o serie de aspecte, cele mai importante fiind următoarele:
- limitarea *domeniului de aplicare al directivei* la operațiile *internaționale* de transport combinat, și anume între statele membre sau între statele membre și o țară terță. Acest lucru menține practic domeniul de aplicare al actualei Directive privind TC (între statele membre), însă include o clarificare referitoare la operațiile desfășurate în țări terțe, ca urmare a hotărârii CJE în cauza C-2/84 (în cazul în care sunt îndeplinite condițiile de eligibilitate pentru operațiile de TC);

- cerințele de *identificare* în scopul operațiilor de TC – identificarea unităților de încărcare intermodale în conformitate cu standardele internaționale ISO6346 și EN130344 – sunt necesare pentru semiremorcile fără tractor, caroseriile mobile sau containere, dar aceasta nu va reprezenta o obligație pentru remorci, nici pentru vehiculele cu tractoare sau pentru semiremorcile care nu pot fi ridicate cu macaraua;
- *depășirea limitei de 150 km pentru fiecare segment rutier* va fi la latitudinea fiecărui stat membru, în funcție de specificul regional. Întrucât geografia și amplasarea terminalelor de transbordare din statele membre sunt foarte diferite, fiecare stat membru va avea posibilitatea de a stabili normele în temeiul cărora segmentele rutiere pot depăși limita de 150 km pentru a se ajunge la cel mai apropiat terminal corespunzător de pe teritoriul lor. Pentru a ajuta operatorii de TC, statele membre vor avea obligația de a face publice normele menționate mai sus;
- *accesul nediscriminatoriu la terminale de transbordare care beneficiază de sprijin public* pentru cel puțin cinci ani. Această dispoziție reflectă preocupările exprimate de unele state membre cu privire la faptul că ele nu ar putea să garanteze accesul nediscriminatoriu la terminale finanțate sau cofinanțate public decât pentru o anumită perioadă de timp, cu excepția cazului în care acest lucru este prevăzut în mod expres într-un contract. Statele membre vor avea însă flexibilitatea de a extinde accesul liber dincolo de perioada de cinci ani;
- o obligație pentru Comisie de a evalua posibilitatea unei *simplificări a normelor privind ajutorul de stat* aplicabile operațiilor de TC.

V. PRINCIPALA CHESTIUNE NESOLTIIONATĂ

Legătura cu pachetul privind mobilitatea I în ceea ce privește normele referitoare la cabotaj și detașarea conducătorilor auto

13. Propunerea Comisiei nu modifică articolul 2 din directivă în ceea ce privește cotele naționale și interdicția referitoare la autorizațiile naționale pentru operațiile de transport combinat. Nici articolul 4 nu este modificat în propunerea Comisiei, și anume faptul că transportatorii [care îndeplinesc condițiile stabilite prin regulamentele (CE) 1071/2009 și 1072/2009] au dreptul de a efectua operații de cabotaj pe segmentele rutiere inițiale/finale care fac parte dintr-o operație de CT, între statele membre, dar și în interiorul granițelor unui stat membru.
14. De la începutul discuțiilor care au avut loc cu privire la această propunere în cadrul Consiliului, mai multe delegații au propus să se revină la domeniul de aplicare al directivei actuale (adică operațiile internaționale de TC) deoarece, în opinia acestora, noul domeniu de aplicare ar fi echivalent cu liberalizarea cabotajului național. Aceste delegații pun sub semnul întrebării alegerea de politică constând în stimularea operațiilor de TC în detrimentul unei potențiale creșteri a cabotajului ilegal sau a concurenței neloiale din cauza scăderii prețurilor serviciilor oferite de anumiți transportatori rutieri. În consecință, acestea propun eliminarea articolului 4 din actuala Directivă privind TC. Alte delegații se opun acestui punct de vedere.
15. Majoritatea delegațiilor sunt de acord că, în ceea ce privește segmentele rutiere ale operațiilor de TC, există o legătură strânsă între chestiunea privind cabotajul din această directivă și Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, așa-numitul „Regulament privind accesul pe piață”, precum și cu normele specifice referitoare la *detașarea conducătorilor auto* stabilite în directivele 96/71/CE și 2014/67/UE², așa-numitele *lex specialis*. În acest sens, acestea au evidențiat în mod constant faptul că ar trebui să existe o coerență între dispozițiile corespunzătoare din aceste dosare și că, pentru a se asigura acest lucru, lucrările asupra acestora ar trebui să decurgă în paralel. Aplicarea normelor privind detașarea în cazul segmentelor rutiere inițiale și finale ale unei operații de transport combinat este reglementată în prezent în propunerea de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele în materie de control și de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto, așa-numitele *lex specialis* [articolul 2 alineatul (2b) și considerentul 12e].

² Propunerea Comisiei: COM(2017) 278 final - 2017/0121 (COD)

16. În cadrul reuniunilor Coreperului din 14 și 28 noiembrie 2018, două state membre, sprijinite de o serie de alte delegații, au subliniat încă o dată necesitatea de a elimina articolul 4 din directiva actuală. Un alt grup de state membre și-a reafirmat opoziția față de eliminarea articolului 4. În consecință, Președinția propune un compromis care modifică articolul 4 oferind posibilitatea ca statele membre să limiteze perioada de timp în care un vehicul poate furniza servicii pe parcursul segmentelor rutiere inițiale și/sau finale în cadrul unui stat membru gazdă.
17. Alte chestiuni nesoluționate sunt redată în notele de subsol din textul anexei la prezentul raport.
18. Toate delegațiile, precum și Comisia, au o rezervă de examinare generală cu privire la cea mai recentă versiune a textului (anexa la prezentul raport).
19. Comisia își rezervă poziția față de întregul text al propunerii de compromis, în așteptarea negocierilor cu Parlamentul European.
20. DK și MT au formulat o rezervă de examinare parlamentară în legătură cu această propunere.

VI. CONCLUZII

21. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să examineze textul care figurează în anexa la prezentul raport și, dacă este posibil, să rezolve chestiunile nesoluționate, pentru a îi permite Consiliului să ajungă la o abordare generală asupra acestei propuneri în cadrul reuniunii sale din 3 decembrie 2018.

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru anumite
tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European³,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁴,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Impactul negativ al transporturilor asupra poluării atmosferice, asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, a accidentelor, a zgomotului și asupra congestionării traficului continuă să pună probleme pentru economia, sănătatea și bunăstarea cetățenilor europeni. În pofida faptului că transportul rutier este principalul contribuitor la aceste efecte negative, se estimează că transportul rutier de mărfuri va crește cu 60 la sută până în anul 2050.

³ JO C , , p.

⁴ JO C , , p.

- (2) Reducerea impactului negativ al activităților de transport rămâne unul dintre principalele obiective ale politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Directiva 92/106/CEE a Consiliului⁵, care stabilește măsurile de încurajare a dezvoltării transportului combinat este singurul instrument juridic de la nivelul Uniunii care stimulează în mod direct trecerea de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute, cum ar fi transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim și transportul feroviar.
- (3) Înaintarea către obiectivul ca, până în 2030, să se transfere către alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar sau pe apă, a 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai mari de 300 km și a peste 50 % până în 2050, în vederea optimizării performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea mai intensă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic, a fost mai lentă decât se prevăzuse și, conform previziunilor actuale, nu se va putea realiza.
- (4) Directiva 92/106/CEE a contribuit la dezvoltarea politicii Uniunii în domeniul transportului combinat și la transferul unui volum considerabil de mărfuri dinspre transportul rutier. Deficiențele în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei respective, în special exprimarea ambiguă și dispozițiile caduce, precum și domeniul de aplicare limitat al măsurilor sale de sprijin au redus semnificativ impactul acesteia.
- (5) Directiva 92/106/CEE ar trebui simplificată, iar punerea sa în aplicare ar trebui îmbunătățită prin revizuirea stimulentei economice pentru transportul combinat, cu scopul de a încuraja transferul de mărfuri dinspre transportul rutier către moduri de transport mai ecologice, mai sigure și mai eficiente din punct de vedere energetic și care provoacă o congestie mai redusă a traficului.
- (6) [...]⁶

⁵ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

⁶ COM are o rezervă privind reducerea domeniului de aplicare, în concordanță cu rezerva de la articolul 1 alineatul (1).

- (6a) Articolul 2 din Directiva 92/106/CEE interzice cotele și autorizările naționale pentru operații de transport combinat. Prezenta directivă nu afectează acordurile bilaterale încheiate de statele membre cu țări terțe cu privire la operațiile de transport combinat.
- (7) Liberalizarea sporită prevăzută la articolul 4 din Directiva 92/106/CEE, comparativ cu regimul de cabotaj din Regulamentul (UE) nr. 1072/2009, a fost benefică pentru promovarea transporturilor combinate și ar trebui, în principiu, să fie reținută, însă este necesar să se garanteze că aceasta nu este utilizată în mod abuziv. Experiența arată că, în anumite părți ale Uniunii, respectiva dispoziție a fost utilizată în mod sistematic pentru a eluda natura temporară a cabotajului și ca temei pentru prezența continuă a vehiculelor în alt stat membru decât cel de stabilire. Astfel de practici neloiale riscă să conducă la dumping social și ar putea pune în pericol respectarea cadrului juridic privind cabotajul. Prin urmare, articolul 4 din Directiva 92/106/CEE ar trebui modificat, oferind statelor membre posibilitatea de a aborda aceste probleme prin introducerea unei limite proporționale pentru prezența continuă a vehiculelor pe teritoriul lor.
- (8) Definiția transportului combinat din Directiva 92/106/CEE include diferite limite de distanță pentru segmentele rutiere ale unei operații de transport combinat, în funcție de modul segmentului nerutier. În ceea ce privește transportul feroviar, nu se prevede nicio limită de distanță fixă, ci, în schimb, o noțiune vagă de „cel mai apropiat terminal corespunzător”, care oferă o anumită flexibilitate în cazuri specifice. Limitarea respectivă a suscitat numeroase dificultăți de aplicare ca urmare a diferitelor interpretări și a dificultăților specifice de stabilire a condițiilor necesare pentru punerea sa în aplicare. Aceste ambiguități ar trebui eliminate, asigurându-se în același timp menținerea unei anumite marje de flexibilitate. În mod concret, permiterea unei arii teritoriale egale pentru toate combinațiile modale și facilitarea aplicării grație procedurii simple de măsurare a distanței segmentului rutier în linie dreaptă pe baza adreselor sau a coordonatelor GNSS de la începutul și de la sfârșitul unui segment rutier (utilizând, de exemplu, instrumentele actuale) ar simplifica planificarea operațiilor de transport combinat.

(8a) Obiectivele prezentei directive de a promova în continuare trecerea de la transportul rutier la moduri de transport mai ecologice și, prin urmare, de a reduce efectele negative ale sistemului de transport al Uniunii, ar trebui să fie atinse pe întreg teritoriul Uniunii Europene. Deși limita de distanță de 150 km în linie dreaptă permite în principiu aceeași arie teritorială pentru toate modurile de transport în toate statele membre, trebuie luate în considerare diferențele regionale datorate unor criterii geografice și economice, precum și diferența dată de densitatea populației. Ar putea fi necesară o anumită flexibilitate în sensul depășirii acestei limite de distanță pentru segmentul rutier, în cazul în care nu există, în cadrul acestei distanțe, un terminal rutier/feroviar adecvat în ceea ce privește echipamentele de transbordare și/sau capacitatea terminalului. În aceeași măsură, este nevoie de flexibilitate în sensul diminuării acestei limite de distanță pentru segmentul rutier, în anumite cazuri bine definite, pentru a garanta că în toate statele membre se trece de la transportul rutier către moduri de transport mai ecologice și pentru a evita situația în care unele regiuni ar beneficia de un transfer modal, în timp ce altele, dimpotrivă, s-ar confrunta cu un transport rutier sporit: în situația în care un segment rutier tranzitează teritoriul unui stat membru fără încărcare sau descărcare de marfă, statul membru respectiv poate decide să nu considere operațiunea respectivă drept operație de transport combinat și, prin urmare, să nu aplice măsurile de sprijin prevăzute de prezenta directivă și/sau de Directiva 96/53/CEE în ceea ce privește scutiunile de greutate referitoare la transportul combinat.⁷

⁷ COM a formulat o rezervă cu privire la acest considerent, în concordanță cu rezervele COM de la articolul 1 alineatele (3a) și (3b).

- (9) În definiția transportului combinat din Directiva 92/106/CEE, distanța minimă de 100 km pentru segmentul nerutier al unei operații de transport combinat asigură faptul că majoritatea operațiilor de transport combinat sunt acoperite. Segmentele de transport feroviar și de transport maritim scurt sunt de obicei efectuate pe distanțe prea lungi pentru a fi competitive în raport cu transportul rutier unimodal. Această distanță minimă asigură, de asemenea, excluderea din domeniul de aplicare a unor operații specifice, precum traversările scurte cu feribotul, care ar avea loc oricum. Cu toate acestea, dată fiind această limitare referitoare la distanța minimă, un număr de operații efectuate pe căile navigabile interioare în jurul porturilor și în aglomerări sau în jurul acestora, care contribuie în mare măsură la decongestionarea rețelelor de transport în porturile maritime și în hinterlandul imediat și la reducerea presiunilor asupra mediului în aglomerări, nu intră în domeniul de aplicare al directivei actuale privind transporturile combinate. Prin urmare, ar fi util să se elimine această limitare referitoare la distanța minimă, menținându-se, în același timp, excluderea segmentelor nerutiere al căror scop unic este de a depăși un obstacol natural și care nu aduc după sine un transfer modal în UE. Printre segmentele nerutiere astfel excluse se numără traversările directe către insule cu feribotul (cum ar fi Cork-Roscoff, sau de la Puttgarden la Rødby) sau printr-un tunel (cum ar fi Eurotunelul), unde nu există nicio alternativă rutieră la segmentul nerutier, precum și cazurile în care există teoretic o alternativă rutieră la segmentul nerutier al operației, însă acest segment rutier nu este viabil din punct de vedere comercial, deoarece este considerabil mai lung și implică întârzieri și prețuri necompetitive, cum ar fi traversarea cu feribotul de la Tallinn la Stockholm sau traversarea cu feribotul de la Bari la Dubrovnik. Pe de altă parte, în cazul în care este utilizat transportul feroviar sau transportul pe căile navigabile interioare înainte sau după traversarea cu feribotul și dacă sunt îndeplinite condițiile pentru segmentele rutiere inițiale și finale, lanțul de transport de la expeditor la destinatar ar trebui să se califice, de asemenea, drept transport combinat. În plus, segmentele nerutiere care constau în conexiuni cu insule, în cazul în care operatorul decide să meargă cu feribotul până într-un port mai îndepărtat, în loc de cel mai apropiat port, evitând astfel o distanță considerabilă din transportul rutier, cum ar fi alegerea rutei Cork-Santander în locul transportului rutier de la Roscoff în Spania, nu ar trebui să fie excluse și ar trebui să poată beneficia de sprijin, întrucât conduc la transfer modal.

- (9a) Mai mult, în timp ce definiția actuală a transportului combinat acoperă numai operațiile efectuate între statele membre, o parte a unei operații de transport intermodal efectuat între statele membre și o țară terță ar trebui interpretată ca făcând obiectul directivei în cazul în care partea din operațiune de pe teritoriul Uniunii îndeplinește condițiile prevăzute în definiția transportului combinat, întrucât conduce la transfer modal în Uniune. Totuși, în acest caz, segmentul nerutier, care traversează o frontieră a Uniunii Europene trebuie să fie de cel puțin 100 km pe teritoriul UE. Pentru a evita orice ambiguitate, este necesară o clarificare în acest sens.
- (9b) Partea din operațiile de transport intermodal ce încep sau se încheie în țări terțe care are loc pe teritoriul Uniunii face obiectul prezentei directive, în anumite condiții, însă condițiile de acces pe piață și de acces la ocupație aplicabile transportatorilor din țări terțe continuă să facă obiectul acordurilor încheiate de Uniune sau de statele membre cu țări terțe, care cuprind dispoziții privind transportul rutier.
- (10) Limita dimensiunilor minime ale unităților intermodale de încărcare specificată în prezent în definiția transportului combinat ar putea să împiedice dezvoltarea pe viitor a unor soluții intermodale inovatoare pentru transportul urban și, prin urmare, ar trebui eliminată orice limitare a dimensiunilor sau formei containerului. Pe de altă parte, capacitatea de a identifica unitățile de încărcare intermodale prin intermediul mijloacelor de identificare existente și utilizate pe scară largă ar putea accelera manipularea unităților de încărcare intermodale în terminale și ar putea facilita fluxul operațiilor de transport combinat. Dimensiunile maxime autorizate pentru unitățile de încărcare intermodale pe segmentele rutiere inițiale și finale sunt reglementate de dispozițiile Directivei 96/53/CE.

- (11) Utilizarea depășită a ștampilelor pentru a face dovada efectuării operației de transport combinat împiedică executarea efectivă sau verificarea eligibilității pentru măsurile prevăzute de Directiva 92/106/CEE. Elementele de probă necesare pentru a dovedi că o operațiune de transport combinată are loc ar trebui să fie de asemenea clarificate, precum și mijloacele prin care sunt furnizate aceste elemente. În special, este important să se reamintească faptul că astfel de probe pot fi furnizate, parțial sau integral, prin intermediul documentelor de transport existente, cum ar fi borderourile de expediere prevăzute în temeiul diferitelor convenții internaționale. Utilizarea și prezentarea de informații privind transportul prin mijloace electronice, cum ar fi scrisorile electronice de trăsură e-CMR⁸, ar trebui încurajate întrucât simplifică furnizarea de probe pertinente. În acest sens, este important să se garanteze că autoritățile relevante acceptă informații electronice. Probele furnizate, fie că sunt pe suport de hârtie sau în format electronic, ar trebui să fie fiabile și autentificate, în funcție de format, printr-o semnătură, o ștampilă sau o metodă de autentificare electronică. Cadrul de reglementare și inițiativele de simplificare a procedurilor administrative, precum și digitalizarea aspectelor legate de transport, ar trebui să țină seama de evoluțiile de la nivelul Uniunii.
- (12) Domeniul de aplicare al actualelor măsuri de sprijin economic definite în Directiva 92/106/CEE este foarte limitat, constând în măsuri fiscale (și anume, rambursarea sau reducerea taxelor) care privesc numai anumite tipuri de operații de transport combinat feroviar/rutier. Ar trebui de asemenea încurajate alte măsuri de sprijin relevante, pentru toate combinațiile modale, pentru a reduce ponderea transportului rutier de mărfuri și a încuraja utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, în scopul diminuării poluării atmosferice, a emisiilor de gaze cu efect de seră, a accidentelor de trafic rutier, a zgomotului și a congestiei traficului.

⁸ Prevăzute în Protocolul adițional la Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) privind scrisoarea de trăsură electronică.

- (13) Principalul blocaj al infrastructurii care împiedică trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport se situează la nivelul terminalelor de transbordare. Actuala distribuție și acoperire a terminalelor de transbordare în Uniune, inclusiv de-a lungul rețelei TEN-T centrale și globale existente este insuficientă, în timp ce capacitatea terminalelor de transbordare existente a început să își atingă limitele și va trebui să se dezvolte pentru a face față creșterii traficului global de mărfuri. Investițiile în capacitatea terminalelor de transbordare ar putea reduce costurile globale de transbordare și, prin urmare, ar putea produce un transfer modal derivat, așa cum s-a demonstrat în unele state membre. Statele membre pot lua măsuri pentru a sprijini investițiile care ar garanta, pentru toți operatorii de transport, disponibilitatea unei rețele de terminale eficiente de transbordare pentru transportul combinat, cu o capacitate de transbordare suficientă pentru a satisface cererea actuală și viitoare de infrastructură de transport. Astfel de măsuri ar putea îmbrăca următoarele forme: planificarea politicii naționale în domeniul transportului, amenajarea specială a teritoriului, parteneriate public-privat, închirierea de terenuri naționale sau municipale pentru scopuri dedicate ori diferite măsuri de ajutor de stat. Acest lucru ar face operațiile de transport combinat mai competitive în comparație cu transportul rutier unimodal și, prin urmare, ar stimula utilizarea alternativelor pentru transportul de mărfuri și ar duce la creșterea transferului modal.
- (13a) Creșterea ariei de acoperire, a eficienței și a capacității terminalelor de transbordare ar trebui, cel puțin, să fie stabilită de-a lungul rețelelor TEN-T centrale și globale existente. Pentru ca operațiile să poată beneficia de prezenta directivă și acordând atenția cuvenită densității populației, constrângerilor geografice sau naturale, condițiilor de piață și fluxurilor de comerț și de transport de marfă, un obiectiv pe termen lung ar trebui să fie faptul de a avea, în medie, cel puțin un terminal de transbordare corespunzător pentru transportul combinat care să se afle la maximum 150 km de orice loc de transbordare din Uniune. Coordonarea între statele membre și, după caz, cu Comisia ar facilita atingerea acestui obiectiv.

- (13b) În special atunci când un terminal este sprijinit cu fonduri publice, se consideră că este important ca accesul liber, fără discriminare, să fie acordat tuturor utilizatorilor de transport combinat, cel puțin pentru o anumită perioadă de timp. O perioadă de minimum cinci ani pare a fi adecvată, de vreme ce, de exemplu, contractele pentru cofinanțarea terminalelor în cadrul programului aferent fondurilor ESI conțin această dispoziție⁹. Cu toate acestea, o perioadă mai lungă de timp poate fi prevăzută de alte contracte, programe și/sau state membre. Măsurile care justifică astfel de proceduri de acces deschise, nediscriminatorii (cum ar fi publicarea de informații despre tarifele serviciilor de terminal) ar putea contribui la o promovare mai puternică a transportului intermodal și, astfel, a transferului modal derivat.
- (14) Statele membre pot pune în aplicare măsuri de sprijin economic, pe lângă cele deja existente, care să vizeze diferitele segmente și elemente ale unei operații de transport combinat. Astfel de măsuri pot, fără a aduce atingere articolelor 29-37 din Directiva 2012/34/UE, include, de exemplu, reducerea anumitor taxe, cum ar fi taxele de acces la infrastructură, taxele pentru costurile externe, taxele de congestionare sau alte taxe de transport, granturile directe pentru transportarea unităților de încărcare intermodale în cadrul operațiilor de transport combinat, rambursarea parțială a costurilor de transbordare, exceptarea de la interdicțiile de circulație, sprijinul pentru investițiile în soluții digitale pentru transport combinat.
- (15) Măsurile de sprijin pentru operațiile de transport combinat trebuie să fie puse în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). În plus, ținând seama de importanța unui astfel de sprijin pentru dezvoltarea transportului combinat, Comisia ar trebui¹⁰ [...] să evalueze posibilitatea de a elabora criterii referitoare la compatibilitatea cu piața internă a anumitor tipuri de ajutor pentru transportul combinat, pe baza experienței acumulate.
- (16) [...] (*mutat la considerentul 13a*)
- (17) Măsurile de sprijin ar trebui, de asemenea, să fie revizuite periodic de către statele membre pentru a garanta eficacitatea și eficiența lor.

⁹ Astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, în special la art.71.

¹⁰ În concordanță cu comentariile referitoare la articolul 6 alineatul (8a), COM este împotriva înlocuirii cuvântului „poate” cu „ar trebui”.

- (18) În sensul prezentei directive, nu ar trebui să se facă distincție între transportul combinat închiriat sau plătit și transportul combinat pe cont propriu.
- (19) Pentru a lua măsurile necesare și a permite o evaluare a evoluției transportului din Uniune și, în special, a pieței de transport combinat, date și informații relevante, comparabile și fiabile ar trebui să fie colectate la nivelul Uniunii¹¹, precum și de către statele membre, și raportate Comisiei în mod regulat. Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive, o dată la cinci ani. În cazul în care sunt disponibile și pentru a evita dublarea eforturilor și a sarcinii administrative, datele și informațiile relevante privind transportul combinat provenite din surse existente, cum ar fi Eurostat sau bazele de date statistice naționale, [...] ar trebui să fie reutilizate în acest scop.
- (19a) Pentru a asigura condiții uniforme în vederea facilitării raportării necesare de către statele membre, Comisia ar trebui să adopte orientări pentru statele membre în care să fie descrise metodele pentru compilarea și prezentarea informațiilor privind operațiile de transport combinat menționate la articolul 5 alineatul (1).
- (20) Transparența este importantă pentru toate părțile interesate implicate în operații de transport combinat. Pentru a sprijini transparența, este important să se asigure publicarea tuturor normelor, măsurilor și datelor de contact relevante, într-un mod ușor accesibil.
- (21) [...]

¹¹ COM a formulat o rezervă cu privire la acest considerent, întrucât articolul 5 nu prevede niciun fel de colectare de informații la nivelul UE.

(22) Întrucât obiectivele prezentei directive de a continua promovarea trecerii de la transportul rutier la moduri de transport mai ecologice și, prin urmare, de a reduce externalitățile negative ale sistemului de transport al Uniunii, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere caracterul în primul rând transfrontalier al transportului combinat de marfă și infrastructura interconectată și problemele pe care prezenta directivă urmărește să le abordeze, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

(23) Prin urmare, Directiva 92/106/CEE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 92/106/CEE se modifică după cum urmează:

(1) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transport internațional combinat de mărfuri”;

noul articol 1a:

Scopul prezentei directive este de a contribui la reducerea poluării aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră, a accidentelor de trafic rutier, a zgomotului și a congestionării traficului prin promovarea dezvoltării de operații de transport combinat și încurajarea transferului modal în domeniul transportului de mărfuri de la transportul rutier către alte moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, prin îmbunătățirea competitivității operațiilor de transport combinat în raport cu transportul rutier de mărfuri.

(2) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

- (1) Prezenta directivă se aplică operațiilor internaționale¹² de transport combinat.
- (2) În sensul prezentei directive, «transport internațional combinat» înseamnă transportul de unități de încărcare intermodale (încărcate sau goale) efectuat printr-o operație de transport între statele membre, sau între statele membre și o țară terță, constând într-un segment rutier inițial sau final al călătoriei, sau în ambele, precum și într-unul sau mai multe segmente nerutiere ale călătoriei, în care se utilizează transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare sau transportul maritim:

Se consideră drept unități de încărcare intermodale următoarele:

- (a) o remorcă sau o semiremorcă, fără tractor, caroserie mobilă sau container, identificate, în conformitate cu regimul de identificare stabilit în conformitate cu standardele internaționale ISO6346 și EN13044, în cazul în care unitatea de încărcare intermodală neînsoțită este transbordată între diferitele moduri de transport sau
- (b) un vehicul rutier (un camion cu sau fără remorcă, sau o semiremorcă cu tractor) sau o semiremorcă ce nu poate fi ridicată cu macaraua¹³, transportate pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare pentru segmentul nerutier al călătoriei.

[...] ¹⁴

- (2a) Prezenta directivă se aplică numai operațiilor de transport combinat în care cel puțin unul dintre segmentele nerutiere are o alternativă echivalentă și viabilă de transport rutier și, prin urmare, totalitatea operației conduce la transfer modal în Uniune.

¹² COM a formulat o rezervă cu privire la domeniul de aplicare. În opinia Comisiei, aceasta reduce domeniul de aplicare al propunerii cu 20 %.

¹³ COM a formulat o rezervă cu privire la excluderea de la cerințele de identificare a semiremorcilor care nu pot fi ridicate cu macaraua.

¹⁴ COM, sprijinită de BE, LU și PT, ar prefera să se mențină obligația de identificare pentru semiremorcile care nu pot fi ridicate cu macaraua după o perioadă de tranziție.

- (3) Fiecare segment rutier menționat la alineatul (2) nu trebuie să depășească 150 km distanță în linie dreaptă;¹⁵

Limita de distanță pentru segmentul rutier se aplică lungimii totale a fiecărui segment rutier, indiferent de orice colectare intermediară pe segmentul inițial sau livrare intermediară pe segmentul final al traseului. Transportul de unități de încărcare goale înainte de un segment rutier inițial sau după un segment rutier final (de exemplu, de la sau către un depozit de containere) nu este considerat parte a unei operații de transport combinat.

- (3a) Dacă niciun terminal feroviar/rutier¹⁶ adecvat în ceea ce privește echipamentele de transbordare și/sau capacitatea terminalului nu poate fi găsit pe o distanță de 150 km în linie dreaptă, limita respectivă de distanță pentru segmentul rutier poate fi depășită pentru operațiile de transport combinat, pentru a ajunge la cel mai apropiat, din punct de vedere geografic, terminal de transport adecvat, care are capacitatea operațională necesară de transbordare în conformitate cu normele stabilite de statele membre. În acest scop, statele membre identifică dacă capacitatea operațională necesară de transbordare¹⁷ nu este disponibilă și identifică alternative corespunzătoare¹⁸. Statele membre publică aceste norme.

¹⁵ COM a formulat o rezervă cu privire la eliminarea limitei de 20 % și a referinței conexe de la articolul 3.

¹⁶ MT, PL și PT propun adăugarea porturilor maritime.

¹⁷ COM a formulat o rezervă puternică în ceea ce privește reducerea eligibilității pentru sprijin sub nivelul din prezent. COM propune înlocuirea acestui alineat cu următoarea formulare: „Dacă niciun terminal feroviar/rutier adecvat în ceea ce privește echipamentele de transbordare, capacitatea terminalului, orarul de funcționare și/sau serviciile adecvate de transport feroviar de mărfuri nu poate fi găsit pe o distanță de 150 km în linie dreaptă, limita respectivă de distanță pentru segmentul rutier poate fi depășită pentru operațiile de transport combinat, pentru a ajunge la cel mai apropiat, din punct de vedere geografic, terminal de transport adecvat, care are capacitatea operațională necesară de transbordare.”

¹⁸ COM, sprijinită de BE și LU, preferă varianta precedentă a acestui text, cu norme armonizate la nivelul UE.

- (3b) Un stat membru poate decide să nu aplice măsurile de sprijin prevăzute la articolul 6 din prezenta directivă pentru un segment rutier care tranzitează teritoriul său fără încărcare sau descărcare de marfă. Statul membru în cauză poate decide că, în sensul Directivei 96/53/CE, un astfel de segment rutier nu este considerat ca parte a unei operații de transport combinat. Statele membre publică aceste norme.¹⁹²⁰²¹
- (4) În cazul în care o operație de transport începe și/sau se încheie în afara Uniunii, prezenta directivă se aplică părții de operație care are loc în Uniune în cazul în care:
- (a) partea de operație care are loc în Uniune îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2), (2a), (3), (3a) și (3b) și
 - (b) segmentul nerutier care traversează frontiera Uniunii are o lungime de cel puțin 100 km în Uniune.”
- (3) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

1. Statele membre se asigură că transportul rutier este considerat ca făcând parte dintr-o operație de transport combinat reglementată de prezenta directivă numai în cazul în care transportatorul care efectuează operația de transport rutier în cauză poate aduce dovezi clare conform cărora transportul rutier respectiv constituie un segment rutier al unei operații de transport combinat.
2. Dovezile menționate la alineatul (1) conțin următoarele informații:
 - (a) numele, adresa și datele de contact ale expeditorului sau operatorului care organizează operația de transport combinat în numele expeditorului.

¹⁹ COM a formulat o rezervă puternică privind acest alineat.

²⁰ IT, PL, SI și FI au formulat o rezervă cu privire la acest alineat.

²¹ SI propune o formulare alternativă pentru acest alineat: „Tranzitarea unui stat membru al UE în cadrul unui segment rutier inițial sau final al transportului combinat este posibilă/admisă doar în cazul în care statul membru nu dispune de un terminal de transport combinat adecvat.”

- (b) identificarea unității de încărcare intermodale transportate sau, în cazul în care un vehicul rutier este transportat pe un segment nerutier, identificarea acestui vehicul rutier;
- (ba) numele, adresa și datele de contact ale expeditorului;
- (c) itinerarul operației de transport combinat:
 - locurile în care încep și se termină în Uniune fiecare dintre diferitele segmente ale transportului combinat și datele aferente;
 - următoarele distanțe:
 - (i) distanțele în linie dreaptă pentru fiecare segment rutier în Uniune;
 - (ii) [...] ²²;
 - (iii) operațiile de transport combinat care fac obiectul articolului 1 alineatul (4) litera (b), distanța segmentului nerutier în Uniune
 - Segmentul rutier poate depăși 150 km doar în conformitate și cu respectarea normelor relevante din statele membre menționate la articolul 1 alineatul (3a) ²³;
 - În cazul în care un segment rutier inițial, o confirmare din partea primului/următorului terminal de transbordare pentru a dovedi că unitatea de încărcare intermodală identificată va fi transbordată între diferite moduri de transport, inclusiv locul și data, sau o confirmare din partea operatorului respectiv (operatorilor respectivi) de transport nerutier, că unitatea de încărcare intermodală identificată sau vehiculul rutier vor fi transportate de aceștia ca parte a acestei operații de transport combinat, inclusiv locul și data de la punctul de încărcare;

²² COM a formulat o rezervă cu privire la eliminarea acestui punct, în legătură cu eliminarea limitei de 20 % din articolul 1 alineatul (3) litera (b).

²³ COM propune eliminarea acestui paragraf, pentru a reflecta modificarea propusă în nota de subsol 15 de la articolul 1 alineatul (3a) și reintroducerea formulării din raportul intermediar al președinției BG : „ în cazul în care segmentul rutier depășește 150 km în linie dreaptă, justificarea depășirii distanței în conformitate cu condițiile stabilite la articolul 1 alineatul (3a) ”.

- În cazul în unui segment rutier final, o confirmare din partea ultimului terminal de transbordare pentru a dovedi că unitatea de încărcare intermodală identificată a fost transbordată între diferite moduri de transport, inclusiv locul și data, sau o confirmare din partea operatorului respectiv (operatorilor respectivi) de transport nerutier, că unitatea de încărcare intermodală identificată sau vehiculul rutier au fost transportate de aceștia ca parte a acestei operații de transport combinat, inclusiv locul și data de la punctul de livrare.

(2a) Orice dovadă menționată la alineatul (1) este autentificată corespunzător.

(3) Dovezile sau documentele existente pot fi utilizate dacă sunt furnizate toate informațiile necesare în conformitate cu articolul 3 alineatul (2). În acest caz, nu sunt necesare nicio altă dovadă și niciun alt document suplimentar pentru a dovedi că transportatorul efectuează o operație de transport combinat.

(4) Dovezile menționate la alineatul (1) sunt prezentate la solicitarea agentului de control autorizat al statului membru în care este efectuat controlul. Dovezile se prezintă în limba oficială a statului membru respectiv sau în limba engleză.

(4a) În cazul controalelor în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport, expeditorul sau operatorul care organizează operația de transport combinat în numele expeditorului sau orice altă persoană sau entitate care îl poate sprijini în furnizarea informațiilor menționate la punctul 2. Aceste informații sunt furnizate pe durata controlului în trafic²⁴.

(5) Astfel de dovezi pot fi prezentate electronic, prin utilizarea unui format structurat modificabil care poate fi folosit în mod direct pentru stocarea și prelucrarea informatică.

²⁴ În concordanță cu cel mai recent compromis de la articolul 8 alineatul (4a) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

- (6) În cazul controalelor în trafic, este permisă, dacă este justificată în mod corespunzător, o discrepanță între operația de transport și dovezile furnizate, în special în ceea ce privește informațiile privind itinerarul menționate la alineatul (2) litera (c), în caz de circumstanțe excepționale și neprevăzute care nu pot fi controlate de transportator (transportatori) și care provoacă schimbări în operația de transport combinat. Pentru a furniza dovezile solicitate, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport, expeditorul sau operatorul care organizează operațiunea de transport combinat în numele expeditorului sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi justificări suplimentare privind această discrepanță între dovezile furnizate și desfășurarea reală a operației.”;
- (4) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

- (1) Toți transportatorii stabiliți într-un stat membru, care îndeplinesc condițiile de acces la ocupație și de acces pe piață pentru transportul de mărfuri, au dreptul să efectueze, în cadrul unei operații internaționale de transport combinat, segmente rutiere inițiale și/sau finale.
- (2) Prin derogare de la primul alineat, statele membre pot, în cazul în care este necesar pentru a evita abuzurile prin efectuarea de servicii nelimitate și continue pentru segmentele rutiere inițiale sau finale efectuate în cadrul unui stat membru, prevedea ca ultima descărcare a unui astfel de segment rutier să aibă loc într-o perioadă definită după ce vehiculul a intrat pe teritoriul aceluia stat membru gazdă. Perioada respectivă nu este mai scurtă de cinci zile. Un stat membru care a făcut uz de această posibilitate stabilește de asemenea perioada de după încheierea operațiunilor transportatorului referitoare la astfel de segmente rutiere în care același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, autovehiculul din combinație, nu poate fi folosit în statul membru gazdă pentru segmentele rutiere inițiale și/sau finale sau pentru operații de cabotaj, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009. Perioada respectivă nu depășește [șapte] zile.

- (3) Statele membre care aplică derogarea prevăzută la alineatul (2), în plus față de ceea ce este prevăzut la articolul 3, se asigură că transportul rutier este considerat ca făcând parte dintr-o operație de transport combinat reglementată de prezenta directivă numai în cazul în care transportatorul care efectuează respectiva operație de transport rutier poate prezenta dovezi clare cu privire la operațiile anterioare relevante și atunci când vehiculul a intrat în statul membru gazdă.
- (4) Statele membre care aplică derogarea prevăzută la alineatul (2) informează Comisia cu privire la aceasta înainte de aplicarea măsurilor naționale relevante. Acestea revizuiesc aceste norme cel puțin o dată la cinci ani și comunică această revizuire Comisiei. Acestea pun normele, inclusiv durata perioadelor respective, la dispoziția publicului într-un mod transparent.”
- (5) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

1. Statele membre prezintă Comisiei, în primă instanță, până la [xx/xx/xxxx - 18 luni de la data transunerii directivei] și, ulterior, la fiecare [cinci] ani, un raport care conține informațiile referitoare la operațiunile de transport combinat care intră sub incidența prezentei directive pe teritoriul lor. Raportul conține informații și statistici, în cazul în care sunt disponibile,²⁵ referitoare în special la principalele coridoare de transport național și transfrontalier utilizate în operațiile de transport combinat, numărul de vehicule (un convoi rutier echivalează cu un singur vehicul), caroserii mobile și containere transportate, tonajele transportate; o listă a terminalelor de transbordare care deservesc operații de transport combinat și o prezentare generală a tuturor măsurilor naționale de sprijin utilizate și avute în vedere.
- (a) [...];
- (b) [...];

²⁵ COM are o rezervă privind limitarea raportării la informații ușor accesibile, limitare care reduce obligația sub nivelul din prezent.

- (c) [...];
 - (d) [...].
2. Comisia adoptă orientări pentru statele membre, în care descrie metodele pentru compilarea și prezentarea informațiilor privind operațiile de transport combinat menționate la alineatul (1).
3. Pe baza unei analize a rapoartelor naționale și a datelor existente la nivelul Uniunii, în primă instanță până la [xx/xx/xxxx - 9 luni de la data-limită de înaintare a rapoartelor de către statele membre] și ulterior din cinci în cinci ani, Comisia întocmește și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la:
- (a) dezvoltarea economică a transportului combinat;
 - (b) [...],
 - (c) [...],
 - (d) eventuale măsuri ulterioare, inclusiv o revizuire a definiției transportului combinat, astfel cum este prevăzută la articolul 1, și o adaptare a listei măsurilor prevăzute la articolul 6.”

[Articolul 6]

- (6) La articolul 6, se adaugă următoarele alineate (4), (5), (6), (7) și (8):
- (4) „Statele membre pot lua²⁶ măsuri pentru îndeplinirea obiectivului prezentei directive pentru a sprijini investițiile în terminalele de transbordare în ceea ce privește:
- (a) construirea și, dacă este necesar, extinderea acestor tipuri de terminale de transbordare pentru transportul combinat;

²⁶ COM este împotriva înlocuirii lui „iau” cu „pot lua ” și propune următoarea formulare: „... statele membre iau măsurile necesare pentru a încuraja investițiile în ...”

(b) creșterea eficienței operaționale în terminalele existente.

(4a) [...] ²⁷

Statele membre se asigură că se acordă un acces deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, pentru toate instalațiile de transbordare care beneficiază de sprijin public, pentru o perioadă de cel puțin 5 de ani sau pentru o perioadă mai lungă, după caz și/sau dacă se prevede astfel de către un stat membru și în conformitate cu dreptul Uniunii. Statele membre pot stabili condiții suplimentare de eligibilitate pentru sprijin.

(5) Statele membre pot lua măsuri suplimentare, care să permită îmbunătățirea competitivității operațiilor de transport combinat în raport cu operațiile de transport rutier echivalente.

Astfel de măsuri pot, fără a aduce atingere articolelor 29-37 din Directiva 2012/34/UE, să vizeze orice operație de transport combinat sau o parte a acesteia, cum ar fi exploatarea unui segment rutier sau nerutier, vehiculul, nava sau unitatea de încărcare intermodală utilizate ori operațiile de transbordare.

(6) Statele membre comunică fără întârziere Comisiei textul măsurilor de sprijin luate în temeiul prezentului articol.

(7) Statele membre reevaluează periodic nevoile pieței de transport combinat și, dacă este cazul, adaptează măsurile de sprijinire a transportului combinat.

(8) [...]

(8a) Comisia evaluează ²⁸ posibilitatea elaborării de criterii operaționale pentru compatibilitatea cu piața internă a anumitor tipuri de ajutor pentru transportul combinat, prin prisma experienței acumulate ²⁹. ”;

²⁷ COM propune să se păstreze textul într-o formă simplificată, după cum urmează: „*Statele membre se asigură că, în cazul în care astfel de măsuri sunt puse în aplicare, se acordă prioritate asigurării unei distribuții geografice suficiente de instalații corespunzătoare în Uniune, în special în rețelele TEN-T centrale și globale.*”

²⁸ COM este împotriva utilizării termenul „evaluează” și consideră că trebuie păstrat termenul „poate evalua”

²⁹ În ceea ce privește ajutoarele de stat, EL preferă formularea precedentă, care figurează în raportul intermediar al președinției BG (doc. 7864/18)

- (7) Articolele 7 și 9 se elimină.
- (8) Se introduce următorul articol:

„Articolul 9a

1. [...]
 2. [...]
 3. Statele membre publică, într-un mod ușor accesibil și gratuit, informațiile relevante în scopul punerii în aplicare a prezentei directive, inclusiv măsurile de sprijin disponibile pentru operatorii economici și punctele de contact din cadrul autorităților naționale competente. Statele membre informează Comisia cu privire la locul în care sunt publicate informațiile respective, precum și la datele de contact și la diferitele sarcini ale autorităților naționale competente.
 4. Comisia publică și menține actualizată o listă a punctelor de contact ale autorităților naționale competente și a măsurilor de punere în aplicare care i-au fost comunicate de statele membre, inclusiv a celor menționate la articolul 1 alineatele (3a) și (3b)”;
- (9) Se introduce următorul articol:

Articolul 2

1. Statele membre pun în aplicare actele legislative și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive cel târziu până la XXXXXX [doi ani de la intrarea vigoare a directivei]. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune care precizează că trimiterile, în acte cu putere de lege și acte administrative în vigoare, la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și formularea acestei mențiuni.

2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele
