



Bruxelles, 3 aprilie 2019
(OR. en)

7739/19

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

**CODEC 752
TRANS 218
PE 112**

NOTĂ DE INFORMARE

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
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 – Rezultatul primei lecturi a Parlamentului European (Strasbourg, 25-28 martie 2019)

I. INTRODUCERE

Raportorul, dna Daniela AIUTO (EFDD, IT), a prezentat un raport privind propunerea de directivă, în numele Comisiei pentru transport și turism. Raportul conținea 81 de amendamente (amendamentele 1-81) la respectiva propunere.

În plus, grupurile politice au depus următoarele amendamente: grupul ECR a depus cinci amendamente (amendamentele 83-87), grupul Verts/ALE a depus cinci amendamente (amendamentele 88-92) și grupul GUE/NGL a depus un amendament (amendamentul 82).

II. VOT

Cu ocazia votului din 27 martie 2019, plenul a adoptat amendamentele 1-81 la propunerea de directivă.

Propunerea Comisiei astfel modificată constituie poziția în primă lectură a Parlamentului, care este cuprinsă în rezoluția legislativă a acestuia, astfel cum figurează în anexa la prezenta notă¹.

¹ Versiunea poziției Parlamentului din rezoluția legislativă conține marcaje care indică modificările aduse prin amendamentele la propunerea Comisiei. Adăugirile la textul Comisiei sunt evidențiate prin *caractere aldine cursive*. Simbolul „■” indică eliminări din text.

Norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre *I**

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 27 martie 2019 referitoare la propunerea 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 (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2017)0648),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C8-0391/2017),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Parlamentul Suediei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 19 aprilie 2018²,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 5 iulie 2018³,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A8-0259/2018),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

² JO C 262, 25.7.2018, p. 52

³ Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(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.**

Amendamentul

(1) **Obiectivul general al prezentei directive constă în crearea unei rețele de transport multimodal eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor și în reducerea impactului** negativ al transporturilor asupra poluării atmosferice, asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, a accidentelor, a zgomotului și asupra congestionării traficului.

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Reducerea impactului negativ al activităților de transport rămâne unul dintre principalele obiective ale politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Directiva 92/106/CEE a Consiliului²¹ care stabilește măsurile de încurajare a dezvoltării transportului combinat este 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.

Amendamentul

(2) Reducerea impactului negativ al activităților de transport rămâne unul dintre principalele obiective ale politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Directiva 92/106/CEE a Consiliului²¹ care stabilește măsurile de încurajare a dezvoltării transportului combinat este 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. **Pentru a reduce și mai mult efectele negative ale transportului rutier de mărfuri, ar trebui încurajate cercetarea și schimbul de bune practici între statele**

membre care oferă soluții pentru o mai bună direcționare, optimizarea rețelei, creșterea eficienței încărcăturilor și posibilitatea taxării costurilor externe.

²¹ 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).

²¹ 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).

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) ***Progresia*** 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.

Amendamentul

(3) ***Progresul*** către obiectivul ca, până în 2030, să se transfere către alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar sau ***naval***, 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai mari de 300 km și peste 50 % până în 2050, ***trebuie realizat prin creșterea eficienței și îmbunătățirea infrastructurii din sectorul feroviar și naval.***

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(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.

privește punerea în aplicare a directivei respective, în special exprimarea ambiguă, dispozițiile caduce și domeniul de aplicare limitat al măsurilor sale de sprijin, **precum și obstacolele birocratice și protecționiste din sectorul feroviar**, au redus semnificativ impactul acesteia.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Prezenta directivă ar trebui să deschidă calea serviciilor de transport de marfă intermodal și multimodal eficient, care să asigure condiții echitabile de concurență pentru diferitele moduri de transport.

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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.**

(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 **îmbunătăți competitivitatea transportului feroviar și naval în raport cu transportul rutier.**

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Volumul operațiunilor naționale intermodale naționale constituie 19,3 % din totalul transportului intermodal în Uniune. Aceste operațiuni nu beneficiază în prezent de măsurile de sprijin prevăzute de Directiva 92/106/CEE din cauza domeniului de aplicare limitat al definiției transportului combinat. Cu toate acestea, efectul negativ al operațiunilor de transport rutier național și, în special, emisiile de gaze cu efect de seră și congestiunea traficului au un impact dincolo de frontierele naționale. Prin urmare, este necesar să se extindă domeniul de aplicare al Directivei 92/106/CEE la operațiunile naționale (în interiorul statelor membre) de transport combinat, pentru a sprijini dezvoltarea în continuare a transportului combinat în Uniune și, prin urmare, să se intensifice transferul modal de la transportul rutier la transportul feroviar, la transportul pe căi navigabile interioare și la transportul maritim pe distanțe scurte.

Amendamentul

(6) Volumul operațiunilor naționale intermodale naționale constituie 19,3 % din totalul transportului intermodal în Uniune. Aceste operațiuni nu beneficiază în prezent de măsurile de sprijin prevăzute de Directiva 92/106/CEE din cauza domeniului de aplicare limitat al definiției transportului combinat. Cu toate acestea, efectul negativ al operațiunilor de transport rutier național și, în special, emisiile de gaze cu efect de seră și congestiunea traficului au un impact dincolo de frontierele naționale. Prin urmare, este necesar să se extindă domeniul de aplicare al Directivei 92/106/CEE la operațiunile naționale (în interiorul statelor membre) de transport combinat, pentru a sprijini dezvoltarea în continuare a transportului combinat în Uniune și, prin urmare, să se intensifice transferul modal de la transportul rutier la transportul feroviar, la transportul pe căi navigabile interioare și la transportul maritim pe distanțe scurte.

Derogarea de la normele privind cabotajul rămâne totuși limitată la operațiunile internaționale de transport combinat între state membre. Statele membre vor trebui să realizeze controale eficiente, menite să asigure respectarea normelor în cauză, precum și să promoveze condiții sociale și de muncă armonizate în diferitele moduri de transport și în diversele state membre.

Amendamentul 8

Propunere de directivă Considerentul 7 a (nou)

(7a) Pentru a asigura buna funcționare a pieței interne, segmentele rutiere ale unei operațiuni de transport combinat ar trebui să intre sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1071/2009^{1a} al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1072/2009^{1b} al Parlamentului European și al Consiliului, dacă fac parte dintr-o operațiune de transport internațional sau, respectiv, dintr-o operațiune de transport intern. Trebuie, de asemenea, să se asigure protecția socială a conducătorilor auto care efectuează activități în alt stat membru. Dispozițiile privind detașarea conducătorilor auto prevăzute de Directiva 96/71/CE^{1c} a Parlamentului European și a Consiliului și privind asigurarea respectării acestor dispoziții în temeiul Directivei 2014/67/UE^{1d} a Parlamentului European și a Consiliului ar trebui să se aplice transportatorilor care realizează segmentele rutiere din cadrul operațiunilor de transport combinat. Segmentele rutiere ar trebui să fie considerate parte integrantă a unei operațiuni unice de transport combinat. În special, normele privind operațiunile de transport internațional prevăzute în respectivele directive ar trebui să se aplice segmentelor rutiere care fac parte dintr-o operațiune de transport combinat internațional. În plus, în cazul operațiunilor de cabotaj, normele referitoare la cabotaj prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 ar trebui să se aplice segmentelor rutiere care fac parte dintr-o operațiune de transport combinat intern.

^{1a} Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea

ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

^{1b} Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

^{1c} Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO L 18, 21.1.1997, p. 1).

^{1d} Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO L 159, 28.5.2014, p. 11).

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Este necesar să se clarifice că remorcile și semiremorcile care pot fi ridicate cu macaraua sunt autorizate să aibă o greutate brută de 44 tone dacă unitățile de încărcare sunt identificate în conformitate cu standardele internaționale ISO6346 și EN13044.

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Utilizarea depășită a ștampilelor pentru a face dovada efectuării operațiunii 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. Utilizarea și transmiterea informațiilor electronice privind transportul, care ar trebui să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea lor de către autoritățile relevante, ar trebui încurajate. Formatul utilizat ar trebui să fie de încredere și autentic. Cadrul de reglementare și inițiativele de simplificare a procedurilor administrative, precum și digitalizarea aspectelor legate de transport, ar trebui să țină seama de evoluțiile la nivelul Uniunii.

Amendamentul

(11) Utilizarea depășită a ștampilelor pentru a face dovada efectuării operațiunii 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 **combinat** are loc ar trebui să fie de asemenea clarificate, precum și mijloacele prin care sunt furnizate aceste elemente. Utilizarea și transmiterea informațiilor electronice privind transportul, care ar trebui să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea lor de către autoritățile relevante, ar trebui încurajate **pentru a elimina treptat folosirea documentelor pe suport de hârtie în viitor**. Formatul utilizat ar trebui să fie de încredere și autentic. Cadrul de reglementare și inițiativele de simplificare a procedurilor administrative, precum și digitalizarea aspectelor legate de transport ar trebui să țină seama de evoluțiile la nivelul Uniunii.

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Pentru ca transportul combinat să devină competitiv și atractiv pentru operatori, în special pentru întreprinderile foarte mici și pentru întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri), ar trebui să se reducă la minimum potențialele sarcini administrative pe care le implică o operațiune de transport combinat în

comparație cu o operațiune de transport unimodal.

Amendamentul 12

Propunere de directivă Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Domeniul de aplicare al actualelor măsuri de sprijin economic definite în Directiva 92/106/CEE este foarte limitat, constând din măsuri fiscale (și anume, rambursarea sau reducerea taxelor) care privesc numai operațiunile de transport combinat feroviar/rutier. Astfel de măsuri ar trebui extinse la operațiunile de transport combinat care acoperă transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim. Alte tipuri de măsuri relevante, cum ar fi măsurile de sprijin pentru investițiile în infrastructură sau diferitele măsuri de sprijin economic ar trebui să fie, de asemenea, susținute.

Amendamentul

(12) Domeniul de aplicare al actualelor măsuri de sprijin economic definite în Directiva 92/106/CEE este foarte limitat, constând din măsuri fiscale (și anume, rambursarea sau reducerea taxelor) care privesc numai operațiunile de transport combinat feroviar/rutier. Astfel de măsuri ar trebui extinse la operațiunile de transport combinat care acoperă transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim. Alte tipuri de măsuri relevante, cum ar fi măsurile de sprijin pentru investițiile în infrastructură **și în tehnologiile digitale** sau diferitele măsuri de sprijin economic ar trebui să fie, de asemenea, susținute. **În ceea ce privește tehnologiile digitale, ar fi trebui să se prevadă o perioadă de tranziție pentru dematerializarea documentelor care atestă efectuarea transportului combinat. În această perioadă, instrumentele autorităților de control ar trebui adaptate din punct de vedere tehnologic. Statele membre ar trebui să acorde prioritate investițiilor în terminale de transbordare pentru a reduce congestiunea traficului rutier, a atenua izolarea zonelor industriale care nu dispun de astfel de infrastructuri, a îmbunătăți accesibilitatea și conectivitatea digitală și fizică a instalațiilor de manipulare a mărfurilor.**

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 13

(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, cel puțin de-a lungul rețelei TEN-T centrale și cuprinzătoare existente este încă insuficientă, însă 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. Prin urmare, statele membre ar trebui să garanteze, în coordonare cu statele membre învecinate și cu Comisia, că se vor construi sau vor fi puse la dispoziția operatorilor de transport mai multe terminale de transbordare pentru transportul combinat și o capacitate suplimentară de transbordare. Acest lucru ar stimula utilizarea alternativelor la transportul de mărfuri și ar duce la creșterea transferului modal, astfel încât operațiunile de transport combinat să devină mai competitive decât operațiunile de transport exclusiv rutier. Creșterea acoperirii și a capacității terminalelor de transbordare ar trebui, cel puțin, să fie stabilită de-a lungul rețelelor TEN-T centrale și cuprinzătoare existente. Ar trebui să existe, 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.

(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 **și este agravat de lipsa unei implementări coerente a rețelei TEN-T**. Actuala distribuție și acoperire a terminalelor de transbordare în Uniune, cel puțin de-a lungul rețelei TEN-T centrale și cuprinzătoare existente este încă insuficientă, însă 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. Prin urmare, statele membre ar trebui să garanteze, în coordonare cu statele membre învecinate și cu Comisia, că **se vor extinde, dacă este necesar, terminalele de transbordare existente și** se vor construi sau vor fi puse la dispoziția operatorilor de transport mai multe terminale de transbordare pentru transportul combinat și o capacitate suplimentară de transbordare **sau se vor instala puncte de transbordare în zonele în care acestea sunt necesare**. Acest lucru ar stimula utilizarea alternativelor la transportul de mărfuri și ar duce la creșterea transferului modal, astfel încât operațiunile de transport combinat să devină mai competitive decât operațiunile de transport exclusiv rutier. Creșterea acoperirii și a capacității terminalelor de transbordare ar trebui, cel puțin, să fie stabilită de-a lungul rețelelor TEN-T centrale și cuprinzătoare existente. Ar trebui să existe, 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. **Transportul**

combinat ar trebui să beneficieze de veniturile provenite din perceperea taxelor bazate pe costurile externe prevăzute la articolul 2 din Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}.

Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Statele membre ar trebui să acorde prioritate investițiilor în terminale de transbordare pentru a reduce blocajele și numărul zonelor de congestie, în special în apropierea zonelor urbane și periurbane, în scopul de a facilita traversarea unor obstacole naturale, cum ar fi zonele montane, a consolida conexiunile transfrontaliere, a reduce emisiile de poluanți atmosferici și a îmbunătăți accesul la și dinspre zonele industriale care nu dispun de astfel de infrastructuri.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14) Statele membre ar trebui să pună în

(14) Statele membre ar trebui să pună în

aplicare măsuri de sprijin economic suplimentare, pe lângă cele deja existente, care să vizeze diferitele segmente ale unei operațiuni de transport combinat, pentru a reduce transportul rutier de mărfuri și pentru a încuraja utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, reducând astfel poluarea atmosferică, emisiile de gaze cu efect de seră, accidentele de trafic rutier, zgomotul și congestionarea traficului. Astfel de măsuri pot include reducerea anumitor impozite sau taxe de transport, **a granturilor** pentru **transportul efectiv al unităților** de încărcare intermodale în cadrul operațiunilor de transport combinat sau rambursarea parțială a costurilor de transbordare.

aplicare măsuri de sprijin economic suplimentare, pe lângă cele deja existente, care să vizeze diferitele segmente ale unei operațiuni de transport combinat, pentru a reduce transportul rutier de mărfuri și pentru a încuraja utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, reducând astfel poluarea atmosferică, emisiile de gaze cu efect de seră, accidentele de trafic rutier, zgomotul și congestionarea traficului **și care să încurajeze acțiunile de stimulare și realizare a digitalizării sectorului și a pieței interne**. Astfel de măsuri pot include, **printre altele**, reducerea anumitor impozite sau taxe de transport, **granturi** pentru **unitățile** de încărcare intermodale **transportate efectiv** în cadrul operațiunilor de transport combinat sau rambursarea parțială a costurilor de transbordare. **Astfel de măsuri ar putea include încurajarea integrării sistemelor conectate și a automatizării operațiunilor, precum și a investițiilor în logistica digitală, sistemele inovatoare de manipulare a mărfurilor, tehnologiile informației și comunicațiilor și sistemele inteligente de transport, în vederea facilitării fluxurilor de informații. Astfel de măsuri ar putea include și stimularea performanței de mediu, eficacității și a sustenabilității transportului combinat, prin promovarea utilizării de vehicule nepoluante sau cu emisii scăzute și de combustibili alternativi, sprijinind eficiența energetică și utilizarea energiei din surse regenerabile de-a lungul lanțului de transport combinat și reducând neplăcerile cauzate de transport, cum ar fi zgomotul.**

Amendamentul 16

Propunere de directivă

Considerentul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Diversele fonduri ale Uniunii și programele de finanțare a cercetării ar trebui să sprijine în continuare statele membre să îndeplinească obiectivele prezentei directive.

Amendamentul 17

**Propunere de directivă
Considerentul 14 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14b) Investițiile în logistică constituie, de asemenea, o pârghie importantă pentru îmbunătățirea competitivității transportului combinat. Utilizarea mai sistematică a soluțiilor digitale, inclusiv a tehnologiilor informației și comunicațiilor și a sistemelor conectate inteligente, ar facilita schimbul de date, ar contribui la îmbunătățirea eficienței și costului operațiunilor de transbordare și ar reduce timpul necesar pentru acestea.

Amendamentul 18

**Propunere de directivă
Considerentul 14 c (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14c) Investițiile în formarea forței de muncă din cadrul lanțului logistic, în special în cazul terminalelor de transbordare, ar permite, de asemenea, consolidarea competitivității transportului combinat.

Amendamentul 19

Propunere de directivă Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Măsurile de sprijin pentru operațiunile de transport combinat ar trebui să fie puse în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Amendamentul

(15) Măsurile de sprijin pentru operațiunile de transport combinat ar trebui să fie puse în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). ***Ajutoarele de stat facilitează dezvoltarea activităților economice, în cazul în care nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și sunt un instrument util pentru promovarea realizării unor proiecte importante de interes european comun în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE. Prin urmare, în astfel de cazuri, Comisia ar trebui să ia în considerare o derogare parțială pentru statele membre de la obligația de a informa Comisia prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.***

Amendamentul 20

Propunere de directivă Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Măsurile de sprijin ar trebui să fie coordonate, după caz, între statele membre și Comisie.

Amendamentul

(16) ***Pentru a garanta evitarea eventualelor suprapuneri în materie de investiții între statele membre foarte apropiate, măsurile de sprijin ar trebui să fie coordonate, după caz, între statele membre și Comisie, prin intermediul unei strânse cooperări între autoritățile competente ale statelor membre.***

Amendamentul 21

Propunere de directivă Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Măsurile de sprijin ar trebui, de asemenea, să fie revizuite periodic de către statele membre pentru a garanta eficacitatea și eficiența lor.

Amendamentul

(17) Măsurile de sprijin ar trebui, de asemenea, să fie revizuite periodic de către statele membre pentru a garanta eficacitatea și eficiența lor **și ar trebui evaluat impactul lor global asupra sectorului european al transporturilor, în acord cu strategia europeană pentru mobilitatea cu emisii scăzute. Ar trebui luate măsuri corective în funcție de necesități. Comisia ar trebui să realizeze, pe baza informațiilor comunicate de statele membre, o evaluare a diferitelor măsuri luate de statele membre și a eficacității acestora și ar trebui să promoveze schimbul de bune practici.**

Amendamentul 22

Propunere de directivă Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) Lipsa de date statistice comparabile și fiabile constituie în prezent un obstacol în calea evaluării transportului combinat în Uniune și a adoptării de măsuri pentru valorificarea potențialului său.

Amendamentul 23

Propunere de directivă Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) Pentru a face față evoluției transportului din Uniune și, în special, a pieței de transport combinat, statele membre ar trebui să colecteze datele și informațiile relevante și să le raporteze Comisiei în mod regulat, iar Comisia ar trebui să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului, **la fiecare** patru ani, cu privire la aplicarea prezentei directive.

Amendamentul

(19) Pentru a face față evoluției transportului din Uniune și, în special, a pieței de transport combinat, statele membre ar trebui să colecteze datele și informațiile relevante și să le raporteze Comisiei în mod regulat, iar Comisia ar trebui să prezinte un raport Parlamentului European, Consiliului și **autorităților competente ale statelor membre, din patru în patru** ani, cu privire la aplicarea prezentei directive.

Amendamentul 24

**Propunere de directivă
Considerentul 19 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19a) Comisia ar trebui să fie responsabilă de aplicarea corespunzătoare a prezentei directive și de realizarea obiectivului de dezvoltare a transportului combinat la nivelul UE până în 2030 și, respectiv, 2050. În acest scop, Comisia ar trebui să evalueze în mod regulat progresele legate de creșterea ponderii transportului combinat în fiecare dintre statele membre, pe baza informațiilor comunicate de către acestea și ar trebui, dacă este necesar, să prezinte o propunere de modificare a prezentei directive în vederea realizării obiectivului la nivelul Uniunii.

Amendamentul 25

**Propunere de directivă
Considerentul 22**

(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 mai degrabă, 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 respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective

(22) Întrucât obiectivele prezentei directive, **în special cel de a consolida competitivitatea transportului combinat în raport cu transportul rutier**, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, mai degrabă, 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 respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective

Amendamentul 26

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 2 – litera a

(a) **într-un** remorcă sau semiremorcă, cu sau fără tractor, cu o caroserie mobilă sau un container, **identificate** în conformitate cu regimul de identificare stabilit în conformitate cu standardele internaționale ISO6346 și EN13044, în cazul în care unitatea de încărcare este transbordată între diferitele moduri de transport; sau

(a) **într-o** remorcă sau semiremorcă, cu sau fără tractor, cu o caroserie mobilă sau un container, **identificată** în conformitate cu regimul de identificare stabilit în conformitate cu standardele internaționale ISO6346 și EN13044, **inclusiv semiremorcile care pot fi ridicate cu macaraua cu o greutate brută maximă autorizată de 44 de tone**, în cazul în care

unitatea de încărcare **intermodală neînsoțită** este transbordată între diferitele moduri de transport (**operațiune de transport combinat neînsoțit**); sau

Amendamentul 27

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) cu un vehicul rutier care este transportat pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare pentru segmentul nerutier al călătoriei.

Amendamentul

(b) cu un vehicul rutier care este **însoțit de conducătorul său auto și este** transportat pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare pentru segmentul nerutier al călătoriei (**operațiune de transport însoțit**).

Amendamentul 28

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prin derogare, litera (a) de la prezentul alineat se aplică până la [JO: a se introduce data: 5 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive] și remarcilor și semiremorcilor care nu pot fi ridicate cu macaraua utilizate în transportul combinat neînsoțit, care nu sunt

identificate în conformitate cu regimul de identificare stabilit în temeiul standardelor internaționale ISO6346 și EN13044.

Amendamentul 29

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Segmentele nerutiere care utilizează transportul pe căi navigabile interioare sau transportul maritim, pentru care nu există alternativă de transport rutier echivalentă sau ***care sunt inevitabile în cadrul unei operațiuni de transport viabile*** din punct de vedere comercial, nu sunt luate în considerare în scopul desfășurării operațiunilor de transport combinat.

Amendamentul

Segmentele nerutiere care utilizează transportul pe căi navigabile interioare sau transportul maritim, pentru care nu există alternativă de transport rutier echivalentă sau ***viabilă*** din punct de vedere comercial, nu sunt luate în considerare în scopul desfășurării operațiunilor de transport combinat.

Amendamentul 30

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Fiecare segment rutier menționat la alineatul (2) nu trebuie să depășească ***cea mai mare dintre următoarele distanțe*** pe teritoriul Uniunii:

- (a) 150 km distanță în linie dreaptă;***
- (b) 20 % din distanța în linie dreaptă***

Amendamentul

Fiecare segment rutier menționat la alineatul (2) nu trebuie să depășească ***distanța de 150 km*** pe teritoriul Uniunii:

dintre punctul de încărcare pentru segmentul inițial și punctul de descărcare pentru segmentul final, atunci când acesta ajunge la mai mult decât distanța la care se face referire la litera (a).

Amendamentul 31

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 3 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Limita de distanță pentru segmentul rutier poate fi depășită pentru operațiunile de transport combinat feroviar/rutier, în cazul în care statul membru sau statele membre pe teritoriul cărora are loc segmentul rutier autorizează acest lucru, pentru a ajunge la terminalul de transport cel mai apropiat din punct de vedere geografic care are capacitatea operațională necesară de transbordare pentru încărcare sau descărcare în ceea ce privește echipamentele de transbordare, capacitatea terminalului și serviciile adecvate de transport feroviar de mărfuri.

Amendamentul

Depășirea limitei de distanță pentru segmentul rutier menționată la prezentul alineat pentru operațiunile de transport combinat feroviar/rutier este autorizată de către statul membru sau statele membre pe teritoriul cărora are loc segmentul rutier, dacă acest lucru este necesar pentru a ajunge la terminalul de transport sau la punctul de transbordare cel mai apropiat din punct de vedere geografic care are capacitatea operațională necesară de transbordare pentru încărcare sau descărcare în ceea ce privește echipamentele de transbordare, capacitatea terminalului, programul de lucru al acestuia și serviciile adecvate de transport feroviar de mărfuri, în absența unui terminal sau a unui punct de transbordare care să îndeplinească toate aceste condiții și să fie situat în limita de distanță. O astfel de depășire ar trebui justificată în mod corespunzător în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) litera (ea). Din motive de protecție a mediului, statele membre pot reduce distanța de 150 km a segmentului rutier cu până la 50 % în cazul operațiunilor combinate feroviare/rutiere pe o parte a teritoriului lor definită în mod exact, cu

condiția să existe un terminal adecvat în limita respectivă de distanță.

Amendamentul 32

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2

Directiva 92/106/CEE

Articolul 1 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. O operațiune de transport se consideră că are loc în Uniune în cazul în care operațiunea sau o parte a acesteia care are loc în Uniune îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3).”

Amendamentul

4. O operațiune de transport se consideră că are loc în Uniune în cazul în care operațiunea sau o parte a acesteia care are loc în Uniune îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3).” ***În sensul prezentei directive, segmentul rutier și/sau nerutier sau partea acestuia care se desfășoară în afara teritoriului Uniunii nu este considerat ca făcând parte din operațiunea de transport combinat.***

Amendamentul 33

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că transportul rutier este considerat ca făcând parte dintr-o operațiune de transport combinat reglementată de prezenta directivă numai ***în cazul în care***

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că transportul rutier este considerat ca făcând parte dintr-o operațiune de transport combinat reglementată de prezenta directivă numai ***dacă*** transportatorul poate

transportatorul poate **aduce** dovezi clare conform cărora transportul rutier constituie un segment rutier al unei operațiuni de transport combinat, **inclusiv transportul de unități de încărcare goale înainte și după** transportul de **mărfuri**.

furniza informații care aduc dovezi clare conform cărora transportul rutier constituie un segment rutier al unei operațiuni de transport combinat **și dacă respectivele informații sunt transmise în mod corespunzător operatorului de transport care realizează** transportul **înainte de începerea operațiunii**.

Amendamentul 34

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. **Dovezile** menționate la alineatul (1) cuprind următoarele elemente pentru fiecare operațiune de transport combinat:

Amendamentul

2. **Pentru a fi considerate dovezi clare, informațiile** menționate la alineatul (1) **sunt prezentate sau transmise în formatul specificat la alineatul (5) și** cuprind următoarele elemente pentru fiecare operațiune de transport combinat:

Amendamentul 35

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – paragraful 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) dacă sunt diferite de cele ale expeditorului, numele, adresa, datele de contact și semnătura operatorului

*responsabil pentru itinerariului
operațiunii de transport combinat;*

Amendamentul 36

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*(ea) dacă distanța respectivă depășește
limitele menționate la articolul 1 alineatul
(3), o justificare în conformitate cu
criteriile prevăzute la ultimul paragraf;*

Amendamentul 37

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 - alineatul 2 - litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(f) o descriere, ***semnată de expeditor***, a itinerariului operațiunii de transport combinat, ***incluzând*** cel puțin următoarele detalii pentru fiecare segment al operațiunii de pe teritoriul Uniunii, inclusiv pentru fiecare mod de transport care constituie segmentul nerutier:

(f) o descriere a itinerarului operațiunii de transport combinat, ***semnată de operatorul responsabil pentru planificare, inclusiv prin semnătură electronică, precizând*** cel puțin următoarele detalii pentru fiecare segment al operațiunii de pe teritoriul Uniunii, inclusiv pentru fiecare mod de transport care constituie segmentul nerutier:

Amendamentul 38

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera f – punctul ii

Textul propus de Comisie

- numele, adresa și informațiile de contact ale transportatorului;

Amendamentul

- (ii) numele, adresa și informațiile de contact ale transportatorului
(transportatorilor);

Amendamentul 39

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera h – punctul i

Textul propus de Comisie

- **(i) locul de transbordare către segmentul nerutier;**

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 40

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera h – punctul ii

Textul propus de Comisie

- (ii) lungimea segmentului rutier inițial **în linie dreaptă** între locul de

Amendamentul

- (ii) lungimea segmentului rutier inițial între locul de expediere și primul terminal

expediere și primul terminal de transbordare;

de *transport sau punct de* transbordare;

Amendamentul 41

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera h – punctul iii

Textul propus de Comisie

- (iii)dacă segmentul rutier inițial este finalizat, semnătura **transportatorului** care să confirme că operațiunea de transport rutier a fost efectuată;

Amendamentul

- (iii)dacă segmentul rutier inițial este finalizat, semnătura **operatorului de transport** care să confirme că operațiunea de transport **afertă segmentului** rutier a fost efectuată;

Amendamentul 42

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera i – punctul ii

Textul propus de Comisie

- (ii)lungimea segmentului rutier final **în linie dreaptă** între locul de transbordare și locul unde se încheie operațiunea de transport combinat în Uniune);

Amendamentul

- lungimea segmentului rutier final între locul de transbordare și locul unde se încheie operațiunea de transport combinat în Uniune;

Amendamentul 43

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera j – punctul ii

Textul propus de Comisie

- (ii) în cazul în care este disponibilă, semnătura sau sigiliul **autorităților** feroviare **sau portuare** relevante din terminalele în cauză (**stație de cale ferată** sau port) de pe întreaga operațiune de transport nerutier, care să confirme că partea relevantă a segmentului nerutier a fost finalizată.

Amendamentul

- (ii) în cazul în care este disponibilă, semnătura sau sigiliul **autorității** feroviare relevante **sau a organismului responsabil** din terminalele în cauză (**gară** sau port) de pe întreaga operațiune de transport nerutier, care să confirme că partea relevantă a segmentului nerutier a fost finalizată.

Amendamentul 44

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 2 – litera ja (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ja) când se depășește limita de distanță a segmentului rutier în conformitate cu articolul 1 alineatul (3), o justificare care să prezinte motivele.

Amendamentul 45

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Dovezile menționate la alineatul (1) trebuie prezentate sau transmise la solicitarea agentului de control autorizat al statului membru în care este efectuat controlul. În cazul controalelor în trafic, acestea trebuie prezentate pe durata unui astfel de control. Dovezile se prezintă în limba oficială a statului membru respectiv sau în limba engleză. În cursul unui control în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care îl poate ajuta prin furnizarea **dovezilor** menționate la alineatul (2).

Amendamentul

4. Dovezile menționate la alineatul (1) trebuie prezentate sau transmise la solicitarea agentului de control autorizat al statului membru în care este efectuat controlul, **în formatul menționat la alineatul (5)**. În cazul controalelor în trafic, acestea trebuie prezentate pe durata unui astfel de control, **în cel mult 45 de minute. Dacă nu pot fi puse la dispoziție în momentul controlului rutier, semnăturile menționate la alineatul (2) litera (h) punctul (iii) și la alineatul (2) litera (j) sunt prezentate sau transmise autorității competente din statul membru în cauză în termen de 5 de zile lucrătoare de la control**. Dovezile se prezintă în limba oficială a statului membru respectiv sau în limba engleză. În cursul unui control în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care îl poate ajuta prin furnizarea **informațiilor** menționate la alineatul (2).

Amendamentul 46

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Dovezile pot fi furnizate prin intermediul **unui document de transport care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 din Regulamentul nr. 11 al Consiliului sau prin intermediul altor documente** de transport existente, cum ar fi **documentul de transport vizat de**

Amendamentul

Dovezile pot fi furnizate prin intermediul **documentelor** de transport existente, cum ar fi **scrisorile de trăsură prevăzute în temeiul convențiilor** de transport **internaționale sau naționale în vigoare, până când Comisia stabilește un formular standardizat prin intermediul actelor de**

Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR) sau documentul de transport vizat de Normele uniforme privind contractul de transport feroviar internațional de mărfuri (CIM).

punere în aplicare.

Amendamentul 47

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 5 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Astfel de dovezi pot fi prezentate sau transmise electronic, prin utilizarea unui format structurat modificabil ce poate fi folosit în mod direct pentru stocarea și prelucrarea informatică, inclusiv pentru completarea scrisorii electronice de trăsură (eCMR) vizată de *Convenției* referitoare la *contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele pentru segmentul rutier.*

Amendamentul

Astfel de dovezi pot fi prezentate sau transmise electronic, prin utilizarea unui format structurat modificabil ce poate fi folosit în mod direct pentru stocarea și prelucrarea informatică, inclusiv pentru completarea scrisorii electronice de trăsură (eCMR) vizată de *convențiile de transport internaționale sau naționale existente. Autoritățile statelor membre sunt obligate să accepte informațiile în format electronic referitoare la dovezi. Atunci când schimburile de informații între autorități și operatori sunt efectuate prin instrumente electronice, astfel de schimburi și stocarea informațiilor aferente se realizează prin utilizarea tehnicilor de prelucrare electronică a datelor.*

Amendamentul 48

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre trec la o dematerializare treptată a documentației și prevăd o perioadă de tranziție până la renunțarea completă la utilizarea formatului pe suport de hârtie.

Amendamentul 49

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3

Directiva 92/106/CEE

Articolul 3 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6. În scopul controalelor în trafic, este permisă, dacă este justificată în mod corespunzător, o discrepanță între operațiunea de transport și dovezile furnizate, în special în ceea ce privește informațiile privind itinerariul prevăzute la alineatul (2) **litera (g)**, în caz de circumstanțe excepționale care nu pot fi controlate de **transportator (transportatori)** și care provoacă schimbări în operațiunea de transport combinat. În acest scop, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi justificări suplimentare privind această discrepanță între dovezile furnizate și desfășurarea reală a operațiunii.

6. În scopul controalelor în trafic, este permisă, dacă este justificată în mod corespunzător, o discrepanță între operațiunea de transport și dovezile furnizate, în special în ceea ce privește informațiile privind itinerariul prevăzute la alineatul (2) **literele (f), (h) și (i)**, în caz de circumstanțe excepționale care nu pot fi controlate de **operatorul de transport (operatorii de transport)** și care provoacă schimbări în operațiunea de transport combinat. În acest scop, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi justificări suplimentare privind această discrepanță între dovezile furnizate și desfășurarea reală a operațiunii.

Amendamentul 50

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre prezintă Comisiei, în primă instanță, până la [xx/xx/xxxx - **18** luni de la data transpunerii directivei] și, ulterior, **la fiecare** doi ani, un raport care conține următoarele informații referitoare la operațiunile de transport combinat care intră sub incidența prezentei directive pe teritoriul lor:

Amendamentul

1. Statele membre prezintă Comisiei, în primă instanță, până la [xx/xx/xxxx - **12** luni de la data transpunerii directivei] și, ulterior, **din doi în doi** ani, un raport care conține următoarele informații referitoare la operațiunile de transport combinat care intră sub incidența prezentei directive pe teritoriul lor:

Amendamentul 51

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) **legăturile** de transport național și transfrontalier **pentru** utilizate în operațiunile de transport combinat;

Amendamentul

(a) **coridoarele** de transport național și transfrontalier utilizate în operațiunile de transport combinat;

Amendamentul 52

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie

(b) volumul în echivalent douăzeci de picioare (TUE) și în tone-kilometri de operațiuni de transport combinat, în funcție de tipul de operațiune (***transport feroviar, rutier, pe căi navigabile interioare, etc...***) și în funcție de acoperirea geografică (la nivel național și în interiorul Uniunii);

Amendamentul

(b) volumul ***total și anual*** în echivalent douăzeci de picioare (TUE) și în tone-kilometri de operațiuni de transport combinat, în funcție de tipul de operațiune (***segment rutier/nerutier, în special pe rute feroviare, navigabile interioare și maritime***) și în funcție de acoperirea geografică (la nivel național și în interiorul Uniunii);

Amendamentul 53

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Textul propus de Comisie

(c) numărul și acoperirea geografică a terminalelor care deservesc operațiuni de transport combinat și numărul anual de transbordări ***efectuate în cadrul terminalelor respective***;

Amendamentul

(c) ***numărul de transbordări efectuate prin tehnologii bimodale și acoperirea geografică a acestor puncte de transbordare, precum și numărul, amplasarea și acoperirea geografică a terminalelor care deservesc operațiuni de transport combinat, cu o defalcare în funcție de tipul operațiunilor per terminal (segmentul rutier/nerutier, în special pe rute feroviare, navigabile interioare și maritime) și numărul anual de transbordări și o evaluare a capacității utilizate în terminale***;

Amendamentul 54

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) evoluția ponderii transportului combinat și a diverselor moduri de transport pe teritoriu;

Amendamentul 55

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) o prezentare generală a tuturor măsurilor naționale de sprijin utilizate și avute în vedere, inclusiv adoptarea lor și evaluarea impactului.

(d) o prezentare generală a tuturor măsurilor naționale de sprijin utilizate și avute în vedere, inclusiv adoptarea lor și evaluarea impactului ***asupra utilizării transportului combinat, precum și efectele acestora asupra sustenabilității sociale și ecologice, blocajelor, congestionării, siguranței și asupra eficienței.***

Amendamentul 56

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) numărul și amplasarea geografică a operațiunilor care depășesc limita de distanță a segmentului rutier menționată la articolul 1 alineatul (3).

Amendamentul 57

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) originile și destinațiile, la nivel NUTS 3, ale fluxurilor de transport rutier de mărfuri din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013*;

*** Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348 20.12.2013, p. 1).**

Justificare

Statele membre colectează, direct sau prin organisme desemnate de ele, informații privind fluxurile de transport rutier de mărfuri de pe axele majore din UE. Sub rezerva protejării confidențialității informațiilor comerciale ale transportatorilor rutieri, o astfel de măsură ar sprijini crearea de noi servicii de transport combinat și ar încuraja transferul modal.

Amendamentul 58

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Comisia publică datele transmise de statele membre, într-o formă care face posibilă realizarea de comparații între statele membre.

Amendamentul 59

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Pe baza unei analize a rapoartelor naționale, în primă instanță până la [xx/xx/xxxx - 9 luni de la **data limită** de înaintare a rapoartelor de către statele membre] și la doi ani după aceea, Comisia întocmește și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

3. Pe baza unei analize a rapoartelor naționale **și a datelor statistice obținute în temeiul unor indicații și metodologii comune la nivelul întregii Uniunii**, în primă instanță până la [xx/xx/xxxx - 9 luni de la **data-limită** de înaintare a rapoartelor de către statele membre] și **o dată** la doi ani după aceea, Comisia întocmește și prezintă un raport Parlamentului European, Consiliului **și autorităților competente ale statelor membre** cu privire la:

Amendamentul 60

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) dezvoltarea economică a transportului combinat, în special având în vedere evoluția performanței de mediu a diferitelor moduri de transport;

Amendamentul

(a) dezvoltarea economică a transportului combinat, **la nivelul statelor membre și al Uniunii**, în special având în vedere evoluția performanței de mediu a diferitelor moduri de transport;

Amendamentul 61

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) eficacitatea și eficiența măsurilor de sprijin prevăzute la articolul 6,

Amendamentul

(c) eficacitatea și eficiența măsurilor de sprijin prevăzute la articolul 6, **specificând măsurile pe care le consideră a fi cele mai eficiente pentru a servi scopului inițial al prezentei directive și bunele practici din statele membre;**

Amendamentul 62

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 3 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) evoluția ponderii transportului combinat în fiecare dintre statele membre și la nivelul Uniunii, în vederea realizării obiectivelor Uniunii în domeniul transporturilor până în 2030, respectiv 2050;

Amendamentul 63

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 92/106/CEE

Articolul 5 – alineatul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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.”

(d) eventuale măsuri ulterioare, inclusiv o revizuire a definiției transportului combinat, astfel cum este prevăzută la articolul 1, ***ameliorări ale colectării datelor și publicării acestor date la nivelul Uniunii*** și o adaptare a listei măsurilor prevăzute la articolul 6, ***inclusiv eventuale modificări ale normelor privind ajutoarele de stat.***

Amendamentul 64

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 a (nou)

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul în vigoare

Amendamentul

1. Statele membre adoptă măsurile necesare pentru ca taxele prevăzute la alineatul (3), care sunt aplicabile vehiculelor rutiere (camioane, tractoare, remorci *sau* semiremorci), în cazul în care acestea sunt folosite în domeniul transporturilor combinate, să fie reduse sau rambursate, fie printr-o sumă standard, fie proporțional cu parcursurile străbătute de aceste vehicule pe calea ferată, în limitele și în conformitate cu condițiile și regulile pe care le *stabilește prin consultare* cu Comisia.

(4a) La articolul 6 alineatul (1), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„1. Statele membre adoptă măsurile necesare pentru ca taxele prevăzute la alineatul (3), care sunt aplicabile vehiculelor rutiere (camioane, tractoare, remorci, semiremorci, *containere pentru transportul pe căi navigabile interioare sau unități de încărcare multimodale*), în cazul în care acestea sunt folosite în domeniul transporturilor combinate, să fie reduse sau rambursate, fie printr-o sumă standard, fie proporțional cu parcursurile străbătute de aceste vehicule pe calea ferată *sau pe căi navigabile interioare*, în limitele și în conformitate cu condițiile și regulile pe care le *stabilesc după consultarea* cu Comisia.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A31992L0106>)

Amendamentul 65

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 b (nou)

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul în vigoare

Reducerile sau rambursările menționate la primul paragraf se acordă de statul în care au fost înregistrate vehiculele, pe baza transporturilor pe calea ferată efectuate în interiorul acestui stat.

Amendamentul

(4b) La articolul 6 alineatul (1), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Reducerile sau rambursările menționate la primul paragraf se acordă de statul în care au fost înregistrate vehiculele, pe baza transporturilor pe calea ferată *sau pe căile navigabile interioare* efectuate în interiorul acestui stat.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A31992L0106>)

Amendamentul 66

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4 c (nou)

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul în vigoare

Cu toate acestea, statele membre pot acorda aceste reduceri sau rambursări pe baza transporturilor pe calea ferată efectuate parțial sau total în afara statului membru în care sunt înregistrate vehiculele.

Amendamentul

(4c) La articolul 6 alineatul (1), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Cu toate acestea, statele membre pot acorda aceste reduceri sau rambursări pe baza transporturilor pe calea ferată **sau pe căile navigabile interioare** efectuate parțial sau total în afara statului membru în care sunt înregistrate vehiculele.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A31992L0106>)

Amendamentul 67

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

4. În cazul în care este necesar pentru realizarea scopului menționat la articolul (8), statele membre iau măsurile necesare pentru a sprijini investițiile în terminalele de transbordare în ceea ce privește:

Amendamentul

4. În cazul în care este necesar pentru realizarea scopului menționat la articolul (8), statele membre iau măsurile necesare pentru a sprijini investițiile în terminalele de **transport și în punctele de** transbordare în ceea ce privește:

Amendamentul 68

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie

(a) construirea și, *dacă este necesar*, *extinderea transportului combinat, cum ar fi terminalele de transbordare;*

Amendamentul

(a) *în zone în care nu sunt disponibile instalații adecvate în limita de distanță menționată la articolul 1 alineatul (3), construirea terminalelor de transport sau instalarea punctelor de transbordare pentru transportul combinat, cu excepția cazului în care nu este nevoie de astfel de instalații din cauza lipsei de importanță economică sau din motive legate de caracteristicile geografice sau naturale dintr-o anumită zonă;*

Amendamentul 69

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

(aa) *în zonele în care este necesară capacitatea suplimentară a terminalelor, extinderea terminalelor existente sau instalarea de puncte de transbordare suplimentare și, în urma unei evaluări a impactului economic, care să arate că piața nu ar fi afectată negativ și că sunt necesare noi terminale și cu condiția să se fi ținut seama de preocupările legate de mediu, construirea de noi terminale pentru transportul combinat;*

Amendamentul

Amendamentul 70

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) creșterea eficienței operaționale în terminalele existente.

Amendamentul

(b) creșterea eficienței operaționale în terminalele existente, ***inclusiv prin asigurarea accesului la terminalele respective.***

Amendamentul 71

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Măsurile de sprijinire a transportului combinat sunt considerate compatibile cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) din TFUE și sunt scutite de obligația de informare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, cu condiția să nu reprezinte mai mult de 35 % din costurile totale ale operațiunii.

Amendamentul 72

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie

Statele membre asigură coordonarea cu statele membre învecinate și cu Comisia și se asigură că, în cazul în care astfel de măsuri sunt puse în aplicare, se trece la asigurarea cu titlu prioritar a unei distribuții geografice echilibrate și suficiente a instalațiilor corespunzătoare în Uniune, în special în ceea ce privește rețelele TEN-T centrale și cuprinzătoare, permițând ca orice loc din Uniune să nu se situeze la o distanță mai mare **de 150 km** de un astfel de terminal.

Amendamentul

Statele membre asigură coordonarea cu statele membre învecinate și cu Comisia și se asigură că, în cazul în care astfel de măsuri sunt puse în aplicare, se trece la asigurarea cu titlu prioritar a unei distribuții geografice echilibrate și suficiente a instalațiilor corespunzătoare în Uniune, în special în ceea ce privește rețelele TEN-T centrale și cuprinzătoare, permițând ca orice loc din Uniune să nu se situeze la o distanță mai mare **decât limita menționată la articolul 1 alineatul (3) litera (a)** de un astfel de terminal. **Atunci când iau măsurile menționate la prezentul alineat, statele membre țin seama în mod corespunzător de necesitatea de:**

(a) a reduce congestionarea traficului, în special în apropierea zonelor urbane și periurbane sau în zonele care se confruntă cu constrângeri naturale;

(b) a îmbunătăți legăturile transfrontaliere;

(c) a atenua izolarea zonelor care nu au infrastructură, ținând seama totodată de nevoile și constrângerile specifice regiunilor periferice și ultraperiferice;

(d) a îmbunătăți accesibilitatea și conectivitatea, în special în ceea ce privește infrastructura de acces la terminalele de transbordare; și

(e) a accelera tranziția către digitalizare; precum și

(f) a reduce impactul transportului de mărfuri asupra mediului și asupra sănătății publice, promovând, de exemplu, eficiența vehiculelor, folosirea unor combustibili alternativi și mai puțin poluanți, utilizarea energiilor regenerabile, inclusiv în terminale, sau

utilizarea mai eficientă a rețelelor de transport prin aplicarea tehnologiilor informației și comunicațiilor.

Amendamentul 73

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Statele membre pot stabili condiții suplimentare de eligibilitate pentru sprijin.

Amendamentul

Statele membre pot stabili condiții suplimentare de eligibilitate pentru sprijin. ***Ele aduc la cunoștința părților interesate aceste condiții.***

Amendamentul 74

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Statele membre ***pot lua*** măsuri suplimentare, ***care să permită îmbunătățirea*** competitivității operațiunilor de transport combinat în raport cu operațiunile alternative de transport echivalente.

Amendamentul

Până la 31 decembrie 2021, statele membre ***iau*** măsuri suplimentare ***de natură economică și legislativă în vederea îmbunătățirii*** competitivității operațiunilor de transport combinat în raport cu operațiunile alternative de transport echivalente, ***în special pentru reducerea timpului necesar pentru operațiunile de transbordare și a costurilor aferente acestora.***

Amendamentul 75

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 5 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Cu scopul de a reduce timpul necesar pentru operațiunile de transport combinat și a costurilor aferente acestora, măsurile menționate la primul paragraf includ unul sau mai multe dintre următoarele stimulente:

(a) scutirea operatorilor de transport de costurile externe și/sau taxele de congestiare menționate la articolul 2 din Directiva 1999/62/CE, avantajând în special vehiculele alimentate cu combustibili alternativi, menționate la articolul 2 din Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a};

(b) rambursarea taxelor de folosire a anumitor infrastructuri pentru întreprinderile care efectuează operațiuni ca parte a transportului combinat;

(c) scutirea operatorilor de transport de restricțiile impuse în temeiul interdicțiilor naționale de circulație.

^{1a} Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

Amendamentul 76

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 5 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Atunci când iau măsuri suplimentare, statele membre țin seama în mod corespunzător și de necesitatea de a accelera tranziția către digitalizarea sectorului transportului combinat și, în special:

(a) promovează integrarea sistemelor conectate și automatizarea operațiunilor;

(b) îmbunătățesc investițiile în logistica digitală, tehnologiile informației și comunicațiilor și sistemele de transport inteligente; și

(c) elimină treptat utilizarea documentelor pe suport de hârtie în viitor.

Amendamentul 77

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Aceste măsuri suplimentare oferă stimulente pentru utilizarea segmentelor nerutiere de transport. Statele membre includ măsuri de consolidare a competitivității transportului naval, de exemplu stimulente financiare pentru utilizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte sau a căilor navigabile interioare sau pentru crearea de noi legături maritime scurte.

Justificare

Transportul maritim pe distanțe scurte și transportul pe căile navigabile interioare ar trebui să fie incluse printre modurile de transport eligibile pentru stimulente naționale într-un mod nediscriminatoriu.

Amendamentul 78

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 92/106/CEE

Articolul 6 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. Statele membre se asigură că măsurile de sprijin pentru operațiunile de transport combinat vizează reducerea transportului rutier de mărfuri și încurajează utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, reducând astfel poluarea atmosferică, emisiile de gaze cu efect de seră, accidentele de trafic rutier, zgomotul și congestiunea traficului.”;

Amendamentul

8. Statele membre se asigură că măsurile de sprijin pentru operațiunile de transport combinat vizează reducerea transportului rutier de mărfuri și încurajează utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim ***sau vehiculele cu emisii reduse, recurgerea la combustibili alternativi cu emisii mai scăzute, cum ar fi biocombustibilii, electricitatea din surse regenerabile, gazul natural sau pilele cu hidrogen***, reducând astfel poluarea atmosferică, emisiile de gaze cu efect de seră, accidentele de trafic rutier, zgomotul și congestiunea traficului.

Amendamentul 79

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 92/106/CEE

Articolul 9a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Statele membre publică, într-un mod ușor accesibil și gratuit, informațiile relevante privind măsurile adoptate în temeiul articolului 6, precum și alte informații relevante în scopul aplicării prezentei directive.

Amendamentul

3. Statele membre publică, într-un mod ușor accesibil și gratuit, **pe internet**, informațiile relevante privind măsurile adoptate în temeiul articolului 6, precum și alte informații relevante în scopul aplicării prezentei directive.

Amendamentul 80

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 92/106/CEE

Articolul 9a – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Comisia publică și actualizează, dacă este necesar, lista autorităților competente menționate la alineatul (1), precum și o listă cu măsurile menționate la articolul 6.”;

Amendamentul

4. Comisia publică **pe internet** și actualizează, dacă este necesar, lista autorităților competente menționate la alineatul (1), precum și o listă cu măsurile menționate la articolul 6.”;

Amendamentul 81

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8

Directiva 92/106/CEE

Articolul 10a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Competența de a adopta **actele** delegate **menționate** la articolul 5 alineatul (2) **i** se conferă Comisiei pentru o perioadă de **timp nedeterminată începând** de la [**a se introduce** data intrării în vigoare a

Amendamentul

2. Competența de a adopta **acte** delegate **menționată** la articolul 5 alineatul (2) se conferă Comisiei pentru o perioadă de **cinci ani** de la **data de ...** [data intrării în vigoare a prezentei directive (de modificare)]. **Comisia prezintă un raport**

prezentei directive (de modificare)].

privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.