

Bruxelles, 21 novembre 2018
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0290(COD)**

13871/1/18
REV 1

**TRANS 503
CODEC 1882**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. Comm.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Oggetto:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (Testo rilevante ai fini del SEE) – Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 10 novembre 2017 la Commissione ha adottato la proposta in oggetto nel quadro del pacchetto sulla mobilità "L'Europa in movimento". La proposta rientra nelle iniziative della Commissione per una mobilità a basse emissioni e consiste in una revisione della direttiva 92/106/CEE¹ (direttiva sui trasporti combinati), che è l'unico strumento giuridico a livello dell'Unione che prevede incentivi diretti per il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni come le vie navigabili interne, il trasporto marittimo e ferroviario.

¹ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, GU L 368 del 17.12.1992, pagg. 38-42.

II. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

2. L'obiettivo principale della proposta è migliorare ulteriormente la competitività del trasporto combinato rispetto al trasporto stradale di merci su lunghe distanze e, di conseguenza, rafforzare il passaggio dal trasporto di merci su strada verso altri modi di trasporto.
3. La proposta si prefigge di raggiungere tale obiettivo:
 - ampliando il campo di applicazione dell'attuale direttiva 92/106/CEE per includere le operazioni intermodali nazionali;
 - semplificando la definizione di operazione di trasporto combinato e introducendo maggiore flessibilità per quanto riguarda la lunghezza del tragitto stradale;
 - precisando i requisiti relativi alle prove da fornire per le operazioni di trasporto combinato;
 - estendendo le misure di sostegno economico, principalmente investimenti nei terminali di trasbordo, in particolare lungo la rete centrale e la rete globale TEN-T esistenti. Gli Stati membri dovrebbero attuare misure aggiuntive di sostegno economico (ad esempio esenzioni fiscali) e coordinarsi tra loro e con la Commissione.
4. L'iniziativa contribuisce al programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) in quanto mira ad aggiornare e semplificare la direttiva attuale.

III. LAVORI NELL'AMBITO DEL PARLAMENTO EUROPEO

5. Nel 2017 il Parlamento europeo ha chiesto alla Commissione norme chiare, moderne e comprensibili in materia di trasporto combinato che le autorità possano attuare. Nello specifico, il Parlamento ha chiesto alla Commissione di rivedere la direttiva sui trasporti combinati per aumentare il trasporto multimodale, eliminare le pratiche sleali e garantire il rispetto della legislazione sociale relativamente ai trasporti combinati.

6. La proposta legislativa è stata assegnata alla commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento, che ha designato Daniela Aiuto (EFDD, Italia) come relatrice. Il 25 aprile 2018 la relatrice ha presentato un progetto di relazione alla commissione. Le modifiche proposte nella relazione appoggiano in larga misura la proposta della Commissione e riconoscono i risultati della precedente valutazione REFIT. Nella relazione si suggerisce addirittura di rafforzare la proposta della Commissione per quanto riguarda una serie di aspetti, quali gli obblighi di comunicazione degli Stati membri, gli incentivi fiscali che gli Stati membri possono offrire per le operazioni di trasporto combinato oppure gli investimenti a favore dello sviluppo dei terminali di trasbordo o dell'ampliamento di quelli esistenti. La votazione in sede di commissione ha avuto luogo il 10 luglio 2018.
7. Il Comitato economico e sociale ha adottato il suo parere sulla proposta il 19 aprile 2018.

IV. LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO

8. La proposta è stata presentata dalla Commissione il 27 novembre 2017 in sede di Gruppo "Trasporti intermodali" (in appresso il "Gruppo") ed è stata successivamente oggetto di un primo scambio di opinioni. La valutazione d'impatto della proposta è stata esaminata approfonditamente il 12 e il 25 gennaio 2018.
9. Il fascicolo è stato ampiamente discusso durante la presidenza bulgara. In linea generale, le delegazioni hanno accolto con favore la revisione prevista della direttiva, la cui pertinenza è andata scemando nel corso degli anni. Le delegazioni hanno convenuto sulla necessità di accelerare il trasferimento modale verso modi di trasporto diversi da quello su strada allo scopo di ridurre la congestione stradale e le emissioni. Tuttavia varie delegazioni hanno sollevato dubbi sulla manifesta importanza che la proposta attribuisce al tragitto stradale. Quanto alle misure di sostegno in generale, le delegazioni avrebbero auspicato che la valutazione d'impatto fornisse maggiori indicazioni esplicite su come svilupparle maggiormente. Per quanto riguarda il sostegno agli investimenti, molte delegazioni hanno contestato l'obiettivo proposto di una distribuzione geografica dei terminali di trasbordo, asserendo che l'installazione dei terminali e gli investimenti in tali infrastrutture dovrebbero essere stabiliti in funzione delle esigenze di mercato.

10. Inoltre molte delegazioni hanno segnalato che il nesso esistente tra questa proposta e alcune proposte contenute nel primo pacchetto sulla mobilità avrebbe dovuto essere oggetto di maggiore attenzione. A tale riguardo, hanno evidenziato il possibile aumento delle operazioni di cabotaggio in conseguenza del fatto che le limitazioni del cabotaggio previste dal regolamento (CE) n. 1072/2009 (il cosiddetto regolamento sull'"*accesso al mercato*") non si applicano ai tragitti stradali dei trasporti combinati. Hanno poi sottolineato che il nesso tra la proposta sui trasporti combinati e le norme specifiche relative al distacco dei conducenti stabilite nelle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE avrebbe dovuto essere oggetto di ulteriore valutazione. Di conseguenza, hanno insistito sulla necessità di garantire la coerenza tra le corrispondenti disposizioni dei suddetti fascicoli e di svolgere a tal fine i relativi lavori in parallelo.
11. Il 7 giugno 2018 il Consiglio TTE ha adottato una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori sul fascicolo in questione. Sulla scorta della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori della presidenza bulgara, la presidenza austriaca ha proseguito i lavori sul fascicolo nelle riunioni del Gruppo del 24 ottobre e del 7 novembre 2018, parallelamente a un elevato numero di discussioni bilaterali, con l'intento di chiarire le posizioni delle delegazioni sulle questioni principali legate al fascicolo e trovare il miglior compromesso possibile per giungere a un orientamento generale.
12. Sulla base delle osservazioni e dei suggerimenti formulati dalle delegazioni, il testo di compromesso della presidenza austriaca propone soluzioni e chiarimenti su tutta una serie di questioni. Di seguito quelle principali:
 - limitare il *campo di applicazione della direttiva* alle operazioni *internazionali* di trasporto combinato, segnatamente tra Stati membri oppure tra Stati membri e un paese terzo. In pratica, viene mantenuto il campo di applicazione dell'attuale direttiva sui trasporti combinati (ovvero tra Stati membri), ma viene chiarito l'aspetto relativo alle operazioni in paesi terzi, a seguito della sentenza della CGUE nella causa C-2/84 (a condizione che siano soddisfatte le condizioni di ammissibilità per le operazioni di trasporto combinato);

- i requisiti di *identificazione* ai fini delle operazioni di trasporto combinato: è richiesta l'identificazione delle unità di carico intermodali ai sensi delle norme internazionali ISO 6346 e EN 130344 per i semirimorchi senza veicolo trattore, casse mobili o container, mentre per i rimorchi, per i veicoli con veicolo trattore e per i semirimorchi non "gruabili" tale obbligo non sussiste;
- *l'estensione al di là del limite dei 150 km per ciascun tragitto stradale* sarà a discrezione di ciascuno Stato membro in base alle rispettive specificità regionali. Poiché la geografia e l'ubicazione dei terminali di trasbordo degli Stati membri varia sensibilmente, ciascuno Stato membro avrà la possibilità di stabilire le norme che consentono di superare il limite dei 150 km sui tragitti stradali al fine di raggiungere il terminale idoneo più vicino nel loro territorio. Per aiutare gli operatori del trasporto combinato, gli Stati membri saranno tenuti a rendere pubbliche le suddette norme;
- *Accesso non discriminatorio ai terminali di trasbordo che beneficiano del sostegno pubblico* per almeno 5 anni. Questa disposizione riflette le perplessità sollevate da alcuni Stati membri dovute al fatto che essi possono garantire l'accesso non discriminatorio ai terminali cofinanziati o che beneficiano di finanziamento pubblico soltanto per un determinato periodo, laddove non diversamente specificato in un contratto. Cionondimeno gli Stati membri disporranno della flessibilità necessaria per prorogare l'accesso aperto al di là dei cinque anni;
- l'obbligo, da parte della Commissione, di valutare la possibilità di *semplificare le norme sugli aiuti di Stato* applicabili alle operazioni di trasporto combinato.

V. LA PRINCIPALE QUESTIONE IN SOSPESO

Nesso con il primo pacchetto sulla mobilità in merito alle norme sul cabotaggio e al distacco dei conducenti

13. La proposta della Commissione lascia invariato l'articolo 2 della direttiva per quanto concerne i contingenti nazionali e il divieto di autorizzazioni nazionali per le operazioni di trasporto combinato. La proposta della Commissione lascia altresì invariato l'articolo 4, secondo cui i vettori stradali (che possiedono i requisiti stabiliti dai regolamenti (CE) n. 1071/2009 e n. 1072/2009) hanno il diritto di effettuare il cabotaggio nei tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte del trasporto combinato, fra Stati membri, ma anche all'interno dei confini di uno Stato membro.
14. Sin dall'avvio delle discussioni su questa proposta in sede di Consiglio, diverse delegazioni hanno proposto di ritornare al campo di applicazione della direttiva vigente (ossia le operazioni internazionali di trasporto combinato) perché, a loro parere, ciò equivarrebbe a liberalizzare il cabotaggio nazionale. Dette delegazioni mettono in discussione la scelta strategica di incentivare le operazioni di trasporto combinato a scapito del potenziale aumento del cabotaggio illegale o della concorrenza sleale dovuto a servizi meno costosi offerti da taluni vettori stradali. Di conseguenza, propongono di sopprimere l'articolo 4 dell'attuale direttiva sui trasporti combinati. Altre delegazioni sono invece contrarie.
15. La maggior parte delle delegazioni concorda sul fatto che, per quanto concerne i tragitti stradali delle operazioni di trasporto combinato, esiste uno stretto legame tra la questione del cabotaggio in questa direttiva e nel regolamento (CE) n. 1072/2009 (il cosiddetto regolamento sull'"accesso al mercato"), come pure con le norme specifiche sul *distacco dei conducenti* stabilite nelle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE² (le cosiddette "*lex specialis*"). A tal proposito, hanno costantemente sottolineato la necessità di garantire la coerenza tra le corrispondenti disposizioni di tali fascicoli e di svolgere a tal fine i relativi lavori in parallelo. L'applicazione delle norme sul distacco per i tragitti stradali iniziali e terminali di un'operazione di trasporto combinato è oggi disciplinata dalla proposta che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda le prescrizioni di applicazione e fissa norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti, ovvero le cosiddette "*lex specialis*"(articolo 2, paragrafo 2 ter, e considerando 12 sexies).

² Proposta della Commissione: COM(2017) 278 final - 2017/0121 (COD)

16. Nella riunione del Coreper del 14 novembre 2018 due Stati membri, sostenuti da diverse altre delegazioni, hanno sottolineato nuovamente la necessità di sopprimere l'articolo 4 dell'attuale direttiva. Un altro gruppo di Stati membri ha ribadito la sua contrarietà alla soppressione dell'articolo 4. Di conseguenza, la presidenza propone un compromesso che modifichi l'articolo 4 dando la possibilità agli Stati membri di limitare il periodo durante il quale un veicolo può fornire servizi nei tragitti stradali iniziali e/o terminali all'interno di uno Stato membro ospitante.
17. Altre questioni in sospeso sono indicate nelle note a piè di pagina del testo di cui all'allegato della presente relazione.
18. Tutte le delegazioni e la Commissione hanno formulato una riserva generale di esame sull'ultima versione del testo (allegata alla presente relazione). Le modifiche rispetto alla versione precedente del testo (documento 13871/18) sono così segnalate: aggiunte in **grassetto**, parti soppresse con [...].
19. La Commissione si riserva di prendere posizione sull'intera proposta di compromesso in attesa dei negoziati con il Parlamento europeo.
20. DK, MT e UK hanno formulato una riserva di esame parlamentare sulla proposta.

VI. CONCLUSIONI

21. Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a esaminare il testo di cui all'allegato della presente relazione e, se possibile, a risolvere le questioni in sospeso, così da consentire al Consiglio di raggiungere un orientamento generale sulla proposta nella sessione del 3 dicembre 2018.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni
trasporti combinati di merci tra Stati membri**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo³,

visto il parere del Comitato delle regioni⁴,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) L'impatto negativo dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, sulle emissioni di gas a effetto serra, sugli incidenti, sull'inquinamento acustico e sulla congestione continua a costituire un problema per l'economia, la salute e il benessere dei cittadini europei. Malgrado il trasporto su strada sia la principale causa di tali effetti negativi, si prevede un aumento del trasporto merci su strada del 60% entro il 2050.

³ GU C del , pag. .

⁴ GU C del , pag. .

- (2) Ridurre l'impatto negativo delle attività di trasporto resta uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti dell'Unione. La direttiva 92/106/CEE del Consiglio⁵, che stabilisce provvedimenti volti a promuovere lo sviluppo del trasporto combinato, è l'unico strumento giuridico dell'Unione che incentiva direttamente il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni come la navigazione interna, il trasporto marittimo e ferroviario.
- (3) Per quanto riguarda l'obiettivo di trasferire il 30 % del trasporto merci su strada su distanze superiori a 300 km verso altri modi di trasporto, come il trasporto ferroviario o per vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050, al fine di ottimizzare il funzionamento delle catene logistiche multimodali, anche rafforzando l'uso di modi di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico, i progressi sono stati più lenti del previsto e secondo le proiezioni attuali, l'obiettivo non sarà raggiunto.
- (4) La direttiva 92/106/CEE ha contribuito allo sviluppo della politica dell'Unione in materia di trasporto combinato e ha agevolato il trasferimento di una quantità considerevole di merci dalla strada verso altri modi di trasporto. Le carenze nell'attuazione di tale direttiva, in particolare formulazioni ambigue e disposizioni obsolete, e la portata limitata delle misure di sostegno, hanno notevolmente ridotto il suo impatto.
- (5) La direttiva 92/106/CEE dovrebbe essere semplificata e la sua attuazione migliorata attraverso la revisione degli incentivi economici per il trasporto combinato, al fine di incoraggiare il trasferimento delle merci dal trasporto su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri, più efficienti sul piano energetico e che provocano una minore congestione del traffico.
- (6) [...] ⁶

⁵ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

⁶ COM nutre una riserva sulla riduzione del campo di applicazione, in linea con la riserva sull'articolo 1, paragrafo 1.

- (6 bis) L'articolo 2 della direttiva 92/106/CEE vieta contingenti e autorizzazioni nazionali per le operazioni di trasporto combinato. **La direttiva non pregiudica gli accordi bilaterali conclusi dagli Stati membri con paesi terzi in merito alle operazioni di trasporto combinato. [...].**
- (7) **Se da un lato la maggiore liberalizzazione contenuta all'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE rispetto al cabotaggio di cui al regolamento (UE) n. 1072/2009 ha consentito di promuovere il trasporto combinato e dovrebbe, in linea di principio, essere preservata, dall'altro è necessario far sì che non se ne faccia un uso improprio. L'esperienza dimostra che tale disposizione, in talune parti dell'Unione, è stata utilizzata in maniera sistematica per eludere la natura temporanea del cabotaggio nonché come base per la continua presenza di veicoli in uno Stato membro diverso da quello in cui detti veicoli sono stabiliti. Dette pratiche sleali rischiano di portare al dumping sociale e compromettere il rispetto del quadro giuridico relativo al cabotaggio. È pertanto opportuno modificare l'articolo 4 della direttiva 92/106/CEE dando agli Stati membri la possibilità di affrontare detti problemi mediante l'introduzione di un limite proporzionato alla continua presenza di veicoli all'interno del loro territorio.**
- (8) La definizione di trasporto combinato contenuta nella direttiva 92/106/CEE prevede limiti spaziali diversi per i tragitti stradali di un'operazione di trasporto combinato, a seconda del modo utilizzato sul tragitto non stradale. Per il tragitto ferroviario, non ci sono limiti spaziali fissi, bensì il concetto indefinito di "terminale idoneo più vicino", che prevede una certa flessibilità per tenere conto di situazioni specifiche. Tale limitazione ha suscitato numerose difficoltà di attuazione a causa delle diverse interpretazioni e delle specifiche difficoltà a stabilire le condizioni di attuazione. È opportuno eliminare tali ambiguità garantendo nel contempo che sia mantenuto un certo grado di flessibilità. In particolare, si potrebbe semplificare la pianificazione delle operazioni di trasporto combinato consentendo un uguale bacino di utenza per tutte le combinazioni modali e agevolando l'attuazione grazie alla semplicità di misurare la distanza del tragitto stradale in linea retta sulla base degli indirizzi o delle coordinate GNSS del punto iniziale e terminale di un tragitto stradale (avvalendosi ad esempio degli strumenti esistenti).

(8 bis) Gli obiettivi della presente direttiva relativi ad un'ulteriore promozione del trasferimento dal trasporto su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, che consente di ridurre gli effetti negativi del sistema di trasporto dell'Unione, dovrebbero essere conseguiti su tutto il territorio dell'Unione europea. Il limite spaziale di 150 km in linea d'aria consente in linea di massima un uguale bacino di utenza per tutti i modi di trasporto in tutti gli Stati membri, ma è necessario prendere in considerazione le differenze regionali dovute a criteri geografici ed economici, nonché alla densità di popolazione. Potrebbe essere necessaria una certa flessibilità per superare tale limite spaziale del tragitto stradale nel caso in cui non sia possibile trovare entro tale distanza un terminale ferroviario-stradale idoneo in termini di impianti di trasbordo e/o capacità. Allo stesso modo, è necessaria una certa flessibilità per ridurre tale limite spaziale del tragitto stradale in casi specifici chiaramente definiti al fine di garantire che tutti gli Stati membri possano passare dal trasporto su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e di evitare che alcune regioni beneficino di un trasferimento modale e altre, per contro, si trovino in una situazione di ulteriore aumento del trasporto su strada: nel caso in cui un tragitto stradale transiti nel territorio di uno Stato membro senza carico o scarico di merci, lo Stato membro in questione può scegliere di non considerare tale operazione un trasporto combinato e pertanto di non applicare le misure di sostegno previste dalla presente direttiva e/o dalla direttiva 96/53/CEE per quanto riguarda le esenzioni relative al peso applicabili al trasporto combinato⁷.

⁷ Riserva della Commissione su questo considerando, in linea con le sue riserve sull'articolo 1, paragrafi 3 bis e 3 ter.

- (9) Nella definizione di trasporto combinato contenuta nella direttiva 92/106/CEE, la distanza minima di 100 km per il tragitto non stradale di un'operazione di trasporto combinato garantisce la copertura della maggior parte delle operazioni di trasporto combinato. I tragitti ferroviari e di trasporto marittimo a corto raggio generalmente coprono distanze più grandi per poter competere con il trasporto unimodale su strada. La distanza minima garantisce inoltre che siano escluse dal campo di applicazione operazioni specifiche quali brevi traversate mediante traghetti che verrebbero comunque effettuate. Tuttavia, con tale limitazione spaziale minima, varie operazioni su vie navigabili interne in prossimità dei porti e all'interno e in prossimità degli agglomerati, che contribuiscono notevolmente a decongestionare la rete stradale presso i porti marittimi e nell'immediato entroterra e a ridurre gli oneri ambientali negli agglomerati, non rientrano nel campo di applicazione della direttiva sui trasporti combinati. Sarebbe pertanto utile sopprimere il limite relativo alla distanza minima, pur mantenendo l'esclusione dei tragitti non stradali il cui solo scopo è superare un ostacolo naturale e che non comportano un trasferimento modale nell'UE. Tali tragitti non stradali esclusi comprendono le traversate dirette tra isole mediante traghetti (come Cork-Roscoff o da Puttgarden a Rødby) o via tunnel (come l'Eurotunnel) in cui non esiste un'alternativa stradale al tragitto non stradale e i casi in cui esiste in teoria un'alternativa stradale al tragitto non stradale dell'operazione, ma questo tragitto stradale non è sostenibile dal punto di vista commerciale in quanto è notevolmente più lungo e provoca prezzi e ritardi non competitivi, come le traversate mediante traghetto da Tallinn a Stoccolma o da Bari a Dubrovnik. D'altro canto, se la ferrovia o le vie navigabili interne sono utilizzate prima di una traversata mediante traghetto e sono soddisfatte le condizioni per i tragitti stradali iniziali/finali, la catena di trasporto dallo speditore al destinatario dovrebbe essere parimenti considerata trasporto combinato. Inoltre, i tragitti non stradali consistenti in collegamenti con isole, in cui il trasportatore sceglie di spostarsi mediante traghetto verso un porto più distante anziché verso quello più vicino, evitando così un trasporto stradale su una distanza notevole, ad esempio scegliendo di andare da Cork a Santander anziché guidare da Roscoff verso la Spagna, non dovrebbero essere esclusi e dovrebbero poter beneficiare di un sostegno, in quanto comportano un trasferimento modale.

- (9 bis) Per di più, mentre l'attuale definizione di trasporto combinato contempla solo le operazioni tra Stati membri, una parte di un'operazione di trasporto intermodale tra Stati membri e un paese terzo dovrebbe essere considerata coperta dalla direttiva se la parte dell'operazione che si svolge nell'Unione soddisfa le condizioni stabilite nella definizione di trasporto combinato, in quanto comporta un trasferimento modale nell'Unione. In tal caso, tuttavia, il tragitto non stradale che attraversa una frontiera dell'Unione europea deve avere una lunghezza di almeno 100 km sul territorio dell'UE. Per fugare qualsiasi dubbio, è necessario un chiarimento a tal fine.
- (9 ter) Mentre la parte di operazioni di trasporto intermodale con inizio o termine nei paesi terzi che ha luogo nell'Unione è contemplata dalla presente direttiva a determinate condizioni, le condizioni di accesso al mercato o alla professione applicabili ai trasportatori di paesi terzi continuano ad essere soggette ad accordi dell'Unione o degli Stati membri con paesi terzi, contenenti disposizioni sul trasporto stradale.
- (10) La dimensione minima delle unità di carico intermodali attualmente specificata nella definizione di trasporto combinato potrebbe ostacolare il futuro sviluppo di soluzioni intermodali innovative per il trasporto urbano ed è pertanto opportuno eliminare ogni limite di dimensioni o formato dei container. D'altra parte, il fatto di poter individuare unità di carico intermodali attraverso mezzi d'identificazione esistenti e ampiamente utilizzati potrebbe accelerare la loro movimentazione nei terminali e agevolare lo svolgimento delle operazioni di trasporto combinato. Le dimensioni massime autorizzate per le unità di carico intermodali sui tragitti iniziali e finali sono disciplinate dalle disposizioni della direttiva 96/53/CE.

- (11) L'uso obsoleto di timbri per provare che l'operazione di trasporto combinato è stata effettuata impedisce l'efficacia nell'esecuzione o nella verifica dell'ammissibilità alle misure di cui alla direttiva 92/106/CEE. Dovrebbero essere forniti chiarimenti in merito alle prove necessarie per dimostrare che è in corso un'operazione di trasporto combinato, nonché ai mezzi con cui tali prove sono presentate. È importante ribadire in particolare che tali prove possono essere fornite, in tutto o in parte, attraverso i documenti di trasporto esistenti come le lettere di vettura previste da varie convenzioni internazionali. Sarebbe opportuno promuovere l'utilizzo e la presentazione delle informazioni di trasporto con mezzi elettronici come le lettere di vettura elettroniche eCMR⁸, in quanto ciò semplifica la fornitura delle prove pertinenti. Al riguardo è importante assicurare l'accettazione delle informazioni elettroniche da parte delle autorità competenti. Le prove fornite, su carta o in formato elettronico, dovrebbero essere affidabili e autenticate, a seconda del formato, con una firma scritta, un timbro o un metodo di autenticazione elettronico. Il quadro normativo, le iniziative di semplificazione delle procedure amministrative e gli aspetti della digitalizzazione nei trasporti dovrebbero tenere conto degli sviluppi a livello dell'Unione.
- (12) La portata delle attuali misure di sostegno economico definite nella direttiva 92/106/CEE è molto limitata, costituita da misure fiscali (vale a dire il rimborso o la riduzione delle imposte) che riguardano solo alcuni tipi di operazioni di trasporto combinato strada/ferrovia. Si dovrebbero inoltre incoraggiare altre misure pertinenti per tutte le combinazioni modali al fine di ridurre la quota di trasporto stradale di merci e di incentivare l'utilizzo di altri modi di trasporto come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto marittimo in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas a effetto serra, gli incidenti stradali, l'inquinamento acustico e la congestione.

⁸ Previste nel protocollo addizionale alla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) relativo alla lettera di vettura elettronica.

- (13) La principale strozzatura infrastrutturale che ostacola il trasferimento dal trasporto merci su strada verso altri modi di trasporto si trova a livello dei terminali di trasbordo. L'attuale distribuzione e copertura dei terminali di trasbordo nell'Unione, incluso lungo la rete centrale e globale TEN-T esistente, sono insufficienti, mentre la capacità dei terminali di trasbordo esistenti, che sta attualmente raggiungendo i suoi limiti, dovrà essere ampliata per far fronte alla crescita complessiva del traffico merci. Investire nella capacità dei terminali di trasbordo può ridurre i costi generali di trasbordo e, di conseguenza, determinare un trasferimento modale, come dimostrato in alcuni Stati membri. Gli Stati membri possono adottare misure di sostegno agli investimenti intese a garantire che i trasportatori dispongano di una rete di terminali di trasbordo efficienti per il trasporto combinato, dotati di capacità di trasbordo sufficiente ad assorbire la domanda futura di infrastrutture di trasporto. Tali misure potrebbero consistere in una pianificazione della politica nazionale dei trasporti, una pianificazione territoriale dedicata, partenariati pubblico-privato, locazione di terreni nazionali o comunali per finalità specifiche o differenti misure di aiuto di Stato. In questo modo si renderebbero le operazioni di trasporto combinato più competitive rispetto a quelle di trasporto unimodale, incentivando il ricorso ad alternative per il trasporto merci e incrementando il trasferimento modale.
- (13 bis) Una maggiore copertura, efficienza e capacità dei terminali di trasbordo dovrebbero essere garantite almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T esistente. Affinché le operazioni possano beneficiare della presente direttiva, e tenuto debitamente conto della densità di popolazione, dei vincoli geografici e naturali, delle condizioni di mercato e dei flussi commerciali e di merci, un obiettivo a lungo termine dovrebbe essere avere in media almeno un terminale di trasbordo idoneo per il trasporto combinato ubicato a non più di 150 km da qualsiasi sede di spedizione nell'Unione. Un coordinamento tra gli Stati membri e, se del caso, la Commissione faciliterebbe il conseguimento di tale obiettivo.

- (13 ter) In particolare, quando un terminale beneficia di un sostegno finanziario pubblico, appare importante concedere un accesso aperto e non discriminatorio a tutti gli utenti del trasporto combinato, almeno per un certo periodo. Un periodo minimo di cinque anni sembra appropriato in quanto, ad esempio, i contratti di cofinanziamento di terminali nell'ambito del programma dei fondi SIE contengono tale disposizione⁹. Tuttavia un periodo più lungo potrebbe essere previsto da altri contratti, programmi e/o dagli Stati membri. Misure che documentino tale accesso aperto e non discriminatorio (come la pubblicazione di informazioni sui costi dei servizi nei terminali) potrebbero contribuire all'ulteriore promozione del trasporto intermodale e quindi determinare un trasferimento modale.
- (14) Oltre alle misure di sostegno economico esistenti gli Stati membri possono attuarne altre, riguardanti i vari tragitti ed elementi di un'operazione di trasporto combinato. Fatti salvi gli articoli da 29 a 37 della direttiva 2012/34/UE, tali misure possono includere, ad esempio, la riduzione di talune imposte, costi d'accesso alle infrastrutture, oneri per i costi esterni, oneri connessi alla congestione o altre spese di trasporto, la concessione di sovvenzioni dirette per il trasporto di unità di carico intermodali in operazioni di trasporto combinato, il rimborso parziale dei costi di trasbordo, l'esenzione dai divieti di circolazione, un sostegno agli investimenti in soluzioni digitali per il trasporto combinato.
- (15) Le misure di sostegno per le operazioni di trasporto combinato devono essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Inoltre, tenendo conto dell'importanza di tale sostegno per lo sviluppo del trasporto combinato, la Commissione dovrebbe¹⁰ [...] valutare la possibilità di definire criteri relativi alla compatibilità di taluni tipi di aiuti a favore del trasporto combinato con il mercato interno, alla luce dell'esperienza acquisita.
- (16) [...] *(spostato al considerando 13 bis)*
- (17) Le misure di sostegno dovrebbero inoltre essere riesaminate periodicamente dagli Stati membri al fine di garantirne l'efficacia e l'efficienza.

⁹ Come previsto dal regolamento (UE) n. 1303/2013, in particolare dall'articolo 71.

¹⁰ In linea con le osservazioni sull'articolo 6, paragrafo 8 bis, la Commissione è contraria alla sostituzione del termine "può" con "dovrebbe".

- (18) Ai sensi della presente direttiva, non dovrebbe essere operata nessuna distinzione tra il trasporto combinato per conto terzi e il trasporto combinato per conto proprio.
- (19) Per affrontare e permettere una valutazione dell'evoluzione del settore dei trasporti nell'Unione, e in particolare quella del mercato del trasporto combinato, a livello di Unione¹¹ e di Stati membri si dovrebbero raccogliere dati e informazioni pertinenti, comparabili e affidabili e trasmetterli alla Commissione a scadenza regolare. Ogni cinque anni la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva. Ove disponibile e per evitare duplicazioni e oneri amministrativi, si dovrebbero riutilizzare a tal fine i pertinenti dati e informazioni relativi al trasporto combinato provenienti da fonti esistenti, quali basi di dati statistici Eurostat o nazionali [...].
- (19 bis) Al fine di garantire condizioni uniformi che facilitino la comunicazione richiesta agli Stati membri, la Commissione dovrebbe adottare orientamenti ad essi destinati, che descrivano i metodi di compilazione e presentazione delle informazioni sulle operazioni di trasporto combinato di cui all'articolo 5, paragrafo 1.
- (20) La trasparenza è importante per tutti i soggetti interessati che intervengono in operazioni di trasporto combinato. A sostegno di tale trasparenza, è importante assicurare la pubblicazione di tutte le pertinenti norme, misure e informazioni di contatto in forma agevole e accessibile.
- (21) [...]

¹¹ Riserva della Commissione su questo considerando, in quanto l'articolo 5 non prevede alcuna raccolta di informazioni a livello di UE.

(22) Poiché gli obiettivi della presente direttiva relativi ad un'ulteriore promozione del trasferimento dal trasporto su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, che consente di ridurre le esternalità negative del sistema di trasporto dell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura prevalentemente transfrontaliera del trasporto combinato di merci e dell'interconnessione delle infrastrutture, nonché dei problemi che la presente direttiva intende affrontare, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(23) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 92/106/CEE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 92/106/CEE è così modificata:

1. il titolo è sostituito dal seguente:

"Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati internazionali di merci";

Nuovo articolo 1 bis:

La presente direttiva si prefigge di contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, delle emissioni di gas ad effetto serra, degli incidenti stradali, dell'inquinamento acustico e della congestione promuovendo lo sviluppo delle operazioni di trasporto combinato e di incoraggiare il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada ad altri modi di trasporto come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto marittimo aumentando la competitività delle operazioni di trasporto combinato rispetto al trasporto stradale di merci.

2. l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

1. La presente direttiva si applica alle operazioni internazionali¹² di trasporto combinato.
2. Ai fini della presente direttiva, per "trasporto combinato internazionale" si intende il trasporto di unità di carico intermodali (cariche o vuote) nell'ambito di un'operazione di trasporto tra Stati membri o tra Stati membri e un paese terzo, comprendente un tragitto stradale all'inizio o alla fine del percorso, oppure sia all'inizio sia alla fine del percorso, nonché uno o più tragitti non stradali effettuati tramite ferrovia, navigazione interna o trasporto marittimo:

Per unità di carico intermodali si intende:

- a) un rimorchio o semirimorchio senza veicolo trattore, cassa mobile o container, identificati in conformità del regime di identificazione ai sensi delle norme internazionali ISO 6346 e EN 13044, in cui l'unità di carico intermodale non accompagnata è trasbordata tra i vari modi di trasporto; o
- b) un veicolo stradale (un autocarro con o senza rimorchio, semirimorchio o veicolo trattore) o un semirimorchio non movimentabile con gru¹³ trasportato per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto marittimo per il tragitto non stradale del percorso.

[...] ¹⁴

2 bis. La presente direttiva si applica unicamente alle operazioni di trasporto combinato in cui per almeno uno dei tragitti non stradali esiste un'alternativa di trasporto stradale equivalente e sostenibile, per cui l'intera operazione comporta un trasferimento modale nell'Unione.

¹² Riserva della Commissione sul campo di applicazione. Secondo la Commissione, riduce il campo di applicazione della proposta del 20%.

¹³ Riserva della Commissione sull'esclusione dei semirimorchi non movimentabili con gru dai requisiti sull'identificazione.

¹⁴ La Commissione, appoggiata da BE, LU e PT, preferirebbe mantenere un obbligo d'identificazione per i semirimorchi non movimentabili con gru dopo un periodo transitorio.

3. Ciascun tragitto stradale di cui al paragrafo 2 non supera 150 km in linea d'aria;¹⁵

Questa limitazione spaziale del tragitto stradale si applica alla lunghezza complessiva di ciascun tragitto stradale, indipendentemente da eventuali prelievi intermedi nel tragitto iniziale ed eventuali consegne intermedie nel tragitto finale del percorso. Il trasporto di unità di carico vuote prima di un tragitto stradale iniziale o finale (ossia provenienti o dirette a un deposito di container) non è considerato parte integrante di un'operazione di trasporto combinato.

3bis. Nel caso in cui non sia possibile trovare entro una distanza di 150 km in linea d'aria un terminale ferroviario/stradale¹⁶ idoneo in termini di impianti di trasbordo e/o capacità del terminale, questo limite spaziale del tragitto stradale può essere superato per operazioni di trasporto combinato, al fine di raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo che dispone della necessaria capacità operativa di trasbordo in conformità delle norme precisate dagli Stati membri. A tal fine gli Stati membri verificano se la necessaria capacità operativa di trasbordo¹⁷ non sia disponibile e individuano idonee alternative¹⁸. Gli Stati membri pubblicano tali norme.

¹⁵ Riserva della Commissione sulla soppressione del limite del 20% e sul relativo riferimento all'articolo 3. PL sostiene la proposta della Commissione su tale questione.

¹⁶ MT, PL e PT suggeriscono di aggiungere i porti marittimi.

¹⁷ Forte riserva della Commissione concernente la riduzione dell'ammissibilità al sostegno al di sotto del livello attuale. La Commissione suggerisce di sostituire questo paragrafo con la seguente formulazione: *"Nel caso in cui non sia possibile trovare entro una distanza di 150 km in linea d'aria un terminale ferroviario/stradale idoneo in termini di impianti di trasbordo, capacità del terminale, orari di apertura del terminale e/o adeguati servizi di trasporto ferroviario di merci, questo limite spaziale del tragitto stradale può essere superato per le operazioni di trasporto combinato, al fine di raggiungere il più vicino terminale di trasporto idoneo che dispone della necessaria capacità operativa di trasbordo."*

¹⁸ La Commissione, sostenuta da BE e LU, preferisce la versione precedente di questo testo, con norme armonizzate a livello dell'UE.

- 3ter. Uno Stato membro può decidere di non applicare le misure di sostegno contemplate dall'articolo 6 della presente direttiva a un tragitto stradale che attraversa il suo territorio senza carico o scarico di merci. Tale Stato membro può decidere che, ai fini della direttiva 96/53/CE, detto tragitto stradale non sia considerato parte integrante di un'operazione di trasporto combinato. Gli Stati membri pubblicano tali norme^{19 20 21}.
4. Qualora un'operazione di trasporto combinato inizi e/o termini al di fuori dell'Unione, la presente direttiva si applica alla parte dell'operazione nell'Unione se:
- a) la parte dell'operazione che si svolge nell'Unione soddisfa le prescrizioni di cui ai paragrafi 2, 2bis, 3, 3bis e 3ter e
 - b) il tragitto non stradale che attraversa una frontiera dell'Unione è lungo almeno 100 km nell'Unione."²²;
- 3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trasporto stradale sia considerato facente parte di un'operazione di trasporto combinato oggetto della presente direttiva solo se il vettore che effettua una data operazione di trasporto su strada può fornire prove che attestino chiaramente che detto trasporto su strada costituisce un tragitto stradale in un'operazione di trasporto combinato.
2. Le prove di cui al paragrafo 1 comprendono le seguenti informazioni:
 - a) nome, indirizzo e recapiti dello speditore o dell'operatore che organizza l'operazione di trasporto combinato per conto dello speditore;

¹⁹ Forte riserva della Commissione su questo paragrafo.

²⁰ IT, PL, SI ed FI hanno espresso una riserva su questo paragrafo.

²¹ SI suggerisce una formulazione alternativa per questo paragrafo: "*Il transito di uno Stato membro dell'UE all'interno del tragitto stradale iniziale o finale di trasporto combinato è consentito/possibile solo se lo Stato membro non dispone di un terminale idoneo di trasporto combinato.*"

²² PL nutre dei dubbi su questo paragrafo, in quanto esclude i terminali che sono vicini alla frontiera.

- b) identificazione dell'unità di carico intermodale trasportata, o nel caso in cui un veicolo stradale sia trasportato in un tragitto non stradale, identificazione di questo veicolo stradale;
- bbis) nome, indirizzo e recapiti del destinatario;
- c) percorso effettuato nell'operazione di trasporto combinato:
- luoghi in cui ciascuno dei differenti tragitti di trasporto combinato iniziano e terminano nell'Unione e rispettive date;
 - le seguenti distanze:
 - i) distanze in linea d'aria per ciascun tragitto stradale nell'Unione;
 - ii) [...] ²³;
 - iii) operazioni di trasporto combinato soggette all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b), distanza del tragitto non stradale nell'Unione;
 - il tragitto stradale può solo superare 150 km in conformità e nel rispetto delle pertinenti norme degli Stati membri di cui all'articolo 1, paragrafo 3bis ²⁴;
 - nel caso di un tragitto stradale iniziale, conferma dal primo/successivo terminale di trasbordo che provi che l'unità di carico intermodale identificata sarà trasbordata tra modi di trasporto, inclusi luogo e data, oppure conferma dal rispettivo operatore o dai rispettivi operatori del tragitto non stradale che l'unità di carico intermodale identificata o il veicolo stradale saranno dagli stessi trasportati nell'ambito di un'operazione di trasporto combinato, inclusi luogo e data del punto di prelievo;

²³ Riserva della Commissione sulla soppressione di questo punto, in relazione alla soppressione del limite del 20% dall'articolo 1, paragrafo 3, lettera b).

²⁴ La Commissione propone di sopprimere questo punto al fine di tener conto della modifica proposta per la nota in calce 15 all'articolo 1, paragrafo 3 e di ripristinare la formulazione che figura nella relazione sullo stato di avanzamento dei lavori della presidenza BG: *"- se il tragitto stradale supera 150 km in linea d'aria, la giustificazione per superare la distanza nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3bis"*.

- nel caso di un tragitto stradale finale, conferma dall'ultimo terminale di trasbordo che provi che l'unità di carico intermodale identificata è stata trasbordata tra modi di trasporto, inclusi luogo e data, oppure conferma dal rispettivo operatore o dai rispettivi operatori del tragitto non stradale che l'unità di carico intermodale identificata o il veicolo stradale sono stati dagli stessi trasportati nell'ambito di un'operazione di trasporto combinato, inclusi luogo e data di consegna.

2bis. Eventuali prove di cui al paragrafo 1 sono debitamente autenticate.

3. Prove o documenti esistenti possono essere utilizzati se sono fornite tutte le informazioni richieste a norma dell'articolo 3, paragrafo 2. In tal caso, non sono richiesti prove o documenti supplementari al fine di dimostrare che il vettore sta effettuando un'operazione di trasporto combinato.

4. Le prove di cui al paragrafo 1 sono presentate su richiesta degli agenti preposti al controllo dello Stato membro in cui è stato eseguito il controllo. Esse devono essere redatte in una lingua ufficiale di tale Stato membro o in inglese.

4bis. Nel caso di controlli su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti, lo speditore o l'operatore che organizza l'operazione di trasporto combinato per conto dello speditore o qualunque altra persona o entità in grado di aiutarlo a fornire le informazioni di cui al paragrafo 2. Queste informazioni sono fornite per la durata del controllo su strada²⁵.

5. Le prove possono essere presentate per via elettronica in un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'archiviazione e il trattamento informatizzati.

²⁵ Allineamento all'ultimo compromesso sull'articolo 8, paragrafo 4bis, del regolamento (CE) n. 1072/2009.

6. Nel caso di controlli su strada, una discrepanza dell'operazione di trasporto rispetto alle prove presentate, in particolare per quanto riguarda le informazioni sul percorso relative al paragrafo 2, lettera c), è consentita se debitamente giustificata, in caso di circostanze eccezionali e impreviste che esulano dal controllo del vettore o dei vettori e determinano cambiamenti nell'operazione di trasporto combinato. Per fornire le prove richieste, il conducente deve poter contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti, lo speditore o l'operatore che organizza l'operazione di trasporto combinato per conto dello speditore, o qualsiasi altra persona o entità in grado di fornire ulteriori giustificazioni per tale discrepanza tra le prove presentate e l'operazione effettiva.";
- 4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

- 1. Tutti i vettori stabiliti in uno Stato membro e che possiedono i requisiti per l'accesso alla professione e al mercato dei trasporti di merci hanno il diritto di effettuare, nel contesto di un'operazione di trasporto combinato internazionale, tragitti stradali iniziali e/o finali.**
- 2. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri possono, ove necessario per evitare abusi effettuando servizi illimitati e continui per i tragitti stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante, prevedere che l'ultimo scarico di tale tragitto stradale avvenga all'interno di un periodo definito dopo che il veicolo è entrato nello Stato membro ospitante. Tale periodo non è inferiore a 5 giorni. Uno Stato membro che si è avvalso di questa possibilità stabilisce altresì il periodo successivo alla fine delle operazioni del vettore relative a detti tragitti stradali durante il quale lo stesso veicolo o, nel caso di una combinazione di veicoli accoppiati, il veicolo a motore della combinazione, non può essere utilizzato in detto Stato membro per tali tragitti stradali iniziali e/o finali od operazioni di cabotaggio quali definiti nel regolamento (CE) n. 1072/2009. Tale periodo non supera 7 giorni.**

3. **Gli Stati membri che si avvalgono della deroga prevista al paragrafo 2, in aggiunta a quanto contemplato dall'articolo 3, garantiscono che il trasporto su strada sia considerato parte integrante di un'operazione di trasporto combinato contemplata dalla presente direttiva solo se il vettore che effettua la data operazione di trasporto su strada può fornire prove che attestino chiaramente le relative operazioni precedenti e il momento in cui il veicolo è entrato nello Stato membro ospitante.**
4. **Gli Stati membri che si avvalgono della deroga prevista al paragrafo 2 ne danno notifica alla Commissione prima di applicare le pertinenti misure nazionali. Rivedono dette norme almeno ogni 5 anni e notificano tale revisione alla Commissione. Rendono pubbliche le norme in maniera trasparente, inclusa la durata dei rispettivi periodi.";**
- 5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione per la prima volta entro il [xx/xx/xxxx - 18 mesi dopo il recepimento della direttiva] e successivamente ogni [cinque] anni una relazione che fornisce informazioni relative alle operazioni di trasporto combinato oggetto della presente direttiva nel loro territorio. La relazione contiene informazioni e statistiche, ove disponibili,²⁶ relative in particolare ai principali corridoi della rete di trasporto nazionale e transfrontaliera utilizzati in operazioni di trasporto combinato, il numero di veicoli (un autotreno è considerato come un unico veicolo), casse mobili e container trasportati, il tonnello trasportato, un elenco di terminali di trasbordo disponibili per le operazioni di trasporto combinato e una panoramica di tutte le misure di sostegno nazionali applicate e previste.
- a) [...];
- b) [...];

²⁶ Riserva della Commissione sul fatto di limitare la relazione alle informazioni prontamente disponibili, riducendo così l'obbligo al di sotto del livello attuale.

- c) [...];
 - d) [...].
2. La Commissione adotta linee direttrici per gli Stati membri che descrivono i metodi di compilazione e di presentazione delle informazioni sulle operazioni di trasporto combinato di cui al paragrafo 1.
3. Sulla base di un'analisi delle relazioni nazionali e dei dati esistenti a livello di Unione, per la prima volta entro il [xx/xx/xxx - 9 mesi dopo il termine di presentazione della relazione da parte degli Stati membri] e successivamente ogni [cinque] anni, la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione riguardante:
- a) lo sviluppo economico del trasporto combinato;
 - b) [...],
 - c) [...],
 - d) eventuali ulteriori misure, tra cui una revisione della definizione di trasporto combinato quale definita all'articolo 1 e un adeguamento dell'elenco di misure di cui all'articolo 6.";

[Articolo 6]

- 6) all'articolo 6 sono aggiunti i seguenti paragrafi 4, 5, 6, 7 e 8:
4. "Gli Stati membri possono adottare²⁷ le misure per il conseguimento dell'obiettivo della presente direttiva per sostenere gli investimenti nei terminali di trasbordo per quanto riguarda:
- a) la costruzione e, se necessario, l'ampliamento dei terminali di trasbordo per il trasporto combinato;

²⁷ La Commissione è contraria a modificare "adottano" in "possono adottare" e propone la seguente formulazione: "... Gli Stati membri adottano le misure necessarie per incoraggiare gli investimenti nei ..."

- b) il miglioramento dell'efficienza operativa dei terminali esistenti.

4bis. [...] ²⁸

Gli Stati membri assicurano che sia concesso il libero accesso a tutti gli operatori senza discriminazione per tutti gli impianti di trasbordo che beneficiano del sostegno pubblico per un periodo minimo di 5 anni o per un periodo più lungo, se del caso e/o se previsto da uno Stato membro e in conformità del diritto dell'Unione. Gli Stati membri possono stabilire ulteriori condizioni di ammissibilità al sostegno.

5. Gli Stati membri possono adottare misure supplementari per migliorare la competitività delle operazioni di trasporto combinato rispetto ad operazioni equivalenti di trasporto su strada.

Fatti salvi gli articoli da 29 a 37 della direttiva 2012/34/UE, tali misure possono riguardare l'intera operazione di trasporto combinato o parte di un'operazione, ad esempio un tragitto stradale o non stradale, il veicolo, la nave o l'unità di carico intermodale utilizzati oppure le operazioni di trasbordo.

6. Gli Stati membri comunicano senza indugio alla Commissione il testo delle misure di sostegno adottate a norma del presente articolo.
7. Gli Stati membri riesaminano periodicamente le esigenze del mercato del trasporto combinato e, se necessario, adattano le misure a sostegno del trasporto combinato.
8. [...]

8bis. La Commissione valuta ²⁹ la possibilità di definire criteri operativi per la compatibilità con il mercato interno di taluni tipi di aiuti per il trasporto combinato alla luce dell'esperienza maturata ³⁰.";

²⁸ La Commissione propone di mantenere il testo in una forma semplificata, come segue: *"Gli Stati membri garantiscono che, nell'attuare tali misure, si intende conseguire in modo prioritario una distribuzione geografica sufficiente di impianti adeguati nell'Unione, in particolare nella rete centrale e globale TEN-T."*

²⁹ La Commissione è contraria all'utilizzo del termine "valuta" e ritiene che debba restare "può valutare".

³⁰ Per quanto concerne gli aiuti di Stato, EL preferisce la formulazione precedente che figura nella relazione della presidenza BG sullo stato di avanzamento dei lavori (doc. 7864/18).

- 7) gli articoli 7 e 9 sono soppressi;
- 8) è inserito il seguente articolo 9 bis:

"Articolo 9 bis

1. [...]
 2. [...]
 3. Gli Stati membri pubblicano in una forma facilmente accessibile e gratuitamente le informazioni rilevanti ai fini dell'applicazione della presente direttiva, incluso il sostegno disponibile per gli operatori economici e i punti di contatto delle pertinenti autorità nazionali. Gli Stati membri notificano alla Commissione il luogo in cui tali informazioni sono pubblicate nonché i recapiti e i differenti compiti delle pertinenti autorità nazionali.
 4. La Commissione europea pubblica e tiene aggiornato un elenco di punti di contatto delle pertinenti autorità nazionali e le misure di attuazione degli Stati membri che le sono state comunicate, incluse quelle di cui all'articolo 1, paragrafi 3bis e 3ter";
- 9) è inserito il seguente articolo:

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi entro il XXXXXX [due anni dall'entrata in vigore della direttiva]. Essi ne informano immediatamente la Commissione. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alla direttiva abrogata dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione di tale indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente
