



A8-0259/2018

19.7.2018

*****I**
INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros
(COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Daniela Aiuto

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto).

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en *cursiva y negrita* en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en *cursiva y negrita* en ambas columnas. El texto nuevo se señala en *cursiva y negrita* en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en *cursiva y negrita*. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo **■** o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en *cursiva y negrita* y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	47
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA	51
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	80
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	81

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2017)0648),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0391/2017),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen motivado presentado por el Parlamento sueco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n° 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en el que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 19 de abril de 2018¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (A8-0259/2018),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(1) ***El objetivo global de la presente Directiva es establecer una red de transporte multimodal eficiente y reducir*** el efecto negativo del transporte sobre la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes, el ruido y la congestión.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Reducir el impacto negativo de las actividades de transporte sigue siendo uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La Directiva 92/106/CEE²¹, que establece medidas para fomentar el desarrollo del transporte combinado, es el único acto legislativo de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con emisiones más bajas, como la navegación interior, la navegación marítima y el ferrocarril.

Enmienda

(2) Reducir el impacto negativo de las actividades de transporte sigue siendo uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La Directiva 92/106/CEE²¹, que establece medidas para fomentar el desarrollo del transporte combinado, es el único acto legislativo de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con emisiones más bajas, como la navegación interior, la navegación marítima y el ferrocarril. ***A fin de reducir aún más los efectos negativos del transporte de mercancías por carretera, deben alentarse el estudio y el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros en materia de soluciones que den lugar a unas mejores rutas, la optimización de la red, el aumento de la eficiencia de la capacidad de carga y las posibilidades de***

²¹ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

²¹ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) El objetivo de alcanzar, a más tardar en 2030, el cambio del 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros modos de transporte, como el ferrocarril o las vías navegables, y de más del 50 % de aquí a 2050, ***con el fin de optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular utilizando en mayor medida modos más eficientes desde el punto de vista energético, ha sido más lento de lo esperado y, según las proyecciones actuales, no se logrará.***

Enmienda

(3) El objetivo de alcanzar, a más tardar en 2030, el cambio del 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros modos de transporte, como el ferrocarril o las vías navegables, y de más del 50 % de aquí a 2050, ***debe lograrse aumentando la eficiencia y mejorando las infraestructuras en el sector del transporte ferroviario y por vías navegables.***

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) La Directiva 92/106/CEE ha contribuido al desarrollo de la política de la Unión en materia de transportes combinados y ha ayudado a trasladar fuera de las carreteras una parte considerable del transporte de mercancías. Su impacto se ha visto significativamente mermado a causa de ciertas deficiencias en la aplicación de dicha Directiva, sobre todo su lenguaje

Enmienda

(4) La Directiva 92/106/CEE ha contribuido al desarrollo de la política de la Unión en materia de transportes combinados y ha ayudado a trasladar fuera de las carreteras una parte considerable del transporte de mercancías. Su impacto se ha visto significativamente mermado a causa de ciertas deficiencias en la aplicación de dicha Directiva, sobre todo su lenguaje

ambiguo y sus disposiciones obsoletas, **además de** lo limitado del alcance de sus medidas de apoyo.

ambiguo y sus disposiciones obsoletas, lo limitado del alcance de sus medidas de apoyo y **las trabas burocráticas y proteccionistas existentes en el sector ferroviario.**

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) La presente Directiva debe allanar el camino hacia unos servicios eficientes de transporte de mercancías multimodales e intermodales, ofreciendo unas condiciones de competencia equitativas para los distintos modos de transporte.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 5

Texto de la Comisión

Enmienda

(5) La Directiva 92/106/CEE debe simplificarse y su aplicación ha de mejorarse mediante la revisión de los incentivos económicos al transporte combinado, con el fin de **favorecer el cambio** del transporte **de mercancías** por **carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, más seguros, más eficientes desde el punto de vista energético y que causen menos congestión.**

(5) La Directiva 92/106/CEE debe simplificarse y su aplicación ha de mejorarse mediante la revisión de los incentivos económicos al transporte combinado, con el fin de **mejorar la competitividad** del transporte **ferroviario y por vías navegables con respecto al transporte por carretera.**

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) El volumen de las operaciones intermodales nacionales representa el 19,3 % del total del transporte intermodal en la Unión. Dichas operaciones no se benefician de las medidas de apoyo previstas por la Directiva 92/106/CEE, debido a lo limitado del ámbito de aplicación de la definición de transportes combinados. Sin embargo, el efecto negativo de las operaciones nacionales de transporte por carretera, y en particular de las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión, tienen unas repercusiones que rebasan las fronteras nacionales. Por lo tanto, conviene ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/106/CEE a las operaciones nacionales (dentro de un Estado miembro) de transporte combinado para apoyar el desarrollo del transporte combinado en la Unión, de ahí el aumento del cambio modal de la carretera al ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia.

Enmienda

(6) El volumen de las operaciones intermodales nacionales representa el 19,3 % del total del transporte intermodal en la Unión. Dichas operaciones no se benefician de las medidas de apoyo previstas por la Directiva 92/106/CEE, debido a lo limitado del ámbito de aplicación de la definición de transportes combinados. Sin embargo, el efecto negativo de las operaciones nacionales de transporte por carretera, y en particular de las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión, tienen unas repercusiones que rebasan las fronteras nacionales. Por lo tanto, conviene ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/106/CEE a las operaciones nacionales (dentro de un Estado miembro) de transporte combinado para apoyar el desarrollo del transporte combinado en la Unión, de ahí el aumento del cambio modal de la carretera al ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia. ***La excepción a las normas de cabotaje sigue estando, no obstante, limitada a las operaciones de transporte combinado internacional efectuadas entre Estados miembros. Se pedirá a los Estados miembros que realicen controles eficaces para garantizar el respeto de estas normas y promover unas condiciones de trabajo y sociales armonizadas entre los diferentes modos de transporte y entre los diferentes Estados miembros.***

Enmienda 8

**Propuesta de Directiva
Considerando 7 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, los

trayectos por carretera de una operación de transporte combinado deberían estar cubiertos por el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1bis} y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo^{1ter} cuando sean parte de una operación de transporte internacional o de una operación de transporte nacional respectivamente. Es necesario también garantizar la protección social de los conductores que realicen actividades en otro Estado miembro. Las disposiciones sobre el desplazamiento de conductores contempladas en la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1quater} y las contempladas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1quinquies} sobre la aplicación de dichas disposiciones se aplicarán a transportistas que operen en trayectos por carretera de operaciones de transporte combinado. Los trayectos por carretera se han de considerar parte integrante de una operación única de transporte combinado. En particular, las normas sobre operaciones de transporte internacional contempladas en esas Directivas se aplicarán a los trayectos por carretera que formen parte de una operación de transporte combinado internacional. Además, en el caso de las operaciones de cabotaje, las normas sobre transporte de cabotaje contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 se aplicarán a los trayectos por carretera que formen parte de una operación de transporte combinado nacional.

^{1 bis} Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

1^{er} Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

1^{quater} Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios (DO L 18 de 21.1.1997, p. 1).

1^{quingies} Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a la garantía de cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior («el Reglamento IMI»), DO L 159 de 28.5.2014, p. 11).

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) Se ha de precisar que está permitido que los remolques móviles y los semirremolques tengan un peso bruto de 44 toneladas cuando las unidades de carga estén identificadas con arreglo a las normas internacionales ISO 6346 y EN 13044.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) El uso, ya anticuado, de sellos para demostrar que se ha efectuado una operación de transporte combinado impide la aplicación efectiva de la Directiva 92/106/CEE o la verificación de la elegibilidad en relación con las medidas previstas en dicha Directiva. Debe aclararse cuáles son las pruebas necesarias para demostrar que se está efectuando una operación de transporte combinado, así como con qué medios se aportan dichas pruebas. Debe fomentarse la utilización y la transmisión de información electrónica sobre el transporte, que debería simplificar el suministro de las pruebas oportunas y su tratamiento por parte de las autoridades pertinentes. El formato utilizado debe ser fiable y auténtico. El marco regulador y las iniciativas tendentes a la simplificación de los procedimientos administrativos y la digitalización de los aspectos relativos al transporte deben tener en cuenta la evolución de la situación a nivel de la Unión.

Enmienda

(11) El uso, ya anticuado, de sellos para demostrar que se ha efectuado una operación de transporte combinado impide la aplicación efectiva de la Directiva 92/106/CEE o la verificación de la elegibilidad en relación con las medidas previstas en dicha Directiva. Debe aclararse cuáles son las pruebas necesarias para demostrar que se está efectuando una operación de transporte combinado, así como con qué medios se aportan dichas pruebas. Debe fomentarse la utilización y la transmisión de información electrónica sobre el transporte, que debería simplificar el suministro de las pruebas oportunas y su tratamiento por parte de las autoridades pertinentes, ***con el fin de eliminar progresivamente el uso de documentos de papel en el futuro***. El formato utilizado debe ser fiable y auténtico. El marco regulador y las iniciativas tendentes a la simplificación de los procedimientos administrativos y la digitalización de los aspectos relativos al transporte deben tener en cuenta la evolución de la situación a nivel de la Unión.

Enmienda 11

**Propuesta de Directiva
Considerando 11 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Para conseguir que el transporte combinado resulte competitivo y atractivo para los operadores, en particular las microempresas y las pequeñas y medianas empresas (pymes), conviene reducir en la mayor medida de lo posible la carga administrativa excesiva que puede suponer la realización de una operación de transporte combinado en comparación con una operación de transporte unimodal.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) El ámbito de aplicación de las actuales medidas de apoyo económico definidas en la Directiva 92/106/CEE es muy limitado y consiste en medidas fiscales (a saber, el reembolso o la reducción de impuestos) que afectan solamente a las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera. Estas medidas deben ampliarse a las operaciones de transporte combinado que incluyen las vías navegables interiores y el transporte marítimo. También han de respaldarse otros tipos de medidas pertinentes, como las de apoyo a la inversión en infraestructuras o diversas medidas de apoyo económico.

Enmienda

(12) El ámbito de aplicación de las actuales medidas de apoyo económico definidas en la Directiva 92/106/CEE es muy limitado y consiste en medidas fiscales (a saber, el reembolso o la reducción de impuestos) que afectan solamente a las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera. Estas medidas deben ampliarse a las operaciones de transporte combinado que incluyen las vías navegables interiores y el transporte marítimo. También han de respaldarse otros tipos de medidas pertinentes, como las de apoyo a la inversión en infraestructuras *y en tecnologías digitales*, o diversas medidas de apoyo económico. ***Por lo que respecta a las tecnologías digitales, es necesario prever un período transitorio para la desmaterialización de los documentos que acrediten la ejecución del transporte combinado. Durante ese período debe procederse a la adecuación tecnológica de los instrumentos de las autoridades encargadas del control. Los Estados miembros deben privilegiar las inversiones en terminales de transbordo para reducir la congestión en las carreteras, mitigar el aislamiento de las zonas industriales con carencia de tales estructuras y mejorar la accesibilidad y la conectividad física y digital de las instalaciones de manipulación de mercancías.***

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Considerando 13

(13) El principal obstáculo de infraestructura que dificulta el cambio del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte se encuentra a nivel de la terminal de transbordo. La actual distribución y cobertura de las terminales de transbordo en la Unión, al menos a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T, es insuficiente, y la capacidad de las terminales de transbordo existentes está llegando a sus límites y tendrá que desarrollarse para hacer frente al crecimiento general del tráfico de mercancías. Invertir en la capacidad de las terminales de transbordo puede reducir los costes globales de transbordo y, por lo tanto, producir un cambio modal, como ha quedado demostrado en algunos Estados miembros. Por consiguiente, los Estados miembros deben velar, en coordinación con los Estados miembros vecinos y con la Comisión, por que se construyan o se pongan a disposición de los operadores de transporte más terminales de transbordo de transporte combinado y capacidad de transbordo. Ello supondría un incentivo para la utilización de alternativas al transporte de mercancías y el aumento del cambio modal, con el resultado de que las operaciones de transporte combinado sean más competitivas que el transporte efectuado únicamente por carretera. El aumento de la cobertura y la capacidad de las terminales de transbordo debe establecerse, como mínimo, a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de expedición en la Unión.

(13) El principal obstáculo de infraestructura que dificulta el cambio del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte se encuentra a nivel de la terminal de transbordo **y se ve agravado por la falta de ejecución coherente de la red RTE-T**. La actual distribución y cobertura de las terminales de transbordo en la Unión, al menos a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T, es insuficiente, y la capacidad de las terminales de transbordo existentes está llegando a sus límites y tendrá que desarrollarse para hacer frente al crecimiento general del tráfico de mercancías. Invertir en la capacidad de las terminales de transbordo puede reducir los costes globales de transbordo y, por lo tanto, producir un cambio modal, como ha quedado demostrado en algunos Estados miembros. Por consiguiente, los Estados miembros deben velar, en coordinación con los Estados miembros vecinos y con la Comisión, por que se **amplíen, cuando sea necesario, las terminales de transbordo existentes y se construyan o se pongan a disposición de los operadores de transporte más terminales de transbordo de transporte combinado y capacidad de transbordo o que se instalen puntos de transbordo en las zonas donde se necesiten**. Ello supondría un incentivo para la utilización de alternativas al transporte de mercancías y el aumento del cambio modal, con el resultado de que las operaciones de transporte combinado sean más competitivas que el transporte efectuado únicamente por carretera. El aumento de la cobertura y la capacidad de las terminales de transbordo debe establecerse, como mínimo, a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de

expedición en la Unión. *El transporte combinado debe beneficiarse de los ingresos generados por la percepción de las tasas por costes externos contempladas en el artículo 2 de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{1bis}.*

^{1 bis} Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.07.1999, p. 42).

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Los Estados miembros deben dar prioridad a la inversión en terminales de transbordo para reducir los estrangulamientos y las zonas de congestión, en especial cerca de las zonas urbanas y suburbanas, con el fin de facilitar el cruce de barreras naturales, como las zonas montañosas, mejorar las conexiones transfronterizas, reducir las emisiones nocivas para la atmósfera y mejorar el acceso a y desde las zonas industriales que carecen de dichas infraestructuras.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva Considerando 14

Texto de la Comisión

Enmienda

(14) Los Estados miembros deben

(14) Los Estados miembros deben

aplicar medidas adicionales de apoyo económico además de las ya existentes, centrándose en los diversos trayectos de una operación de transporte combinado, con el fin de reducir el transporte de mercancías por carretera y de fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión. Dichas medidas pueden incluir la reducción de determinados impuestos o gravámenes sobre el transporte, subvenciones para las unidades intermodales de carga efectivamente transportadas en operaciones de transporte combinado o el reembolso parcial del coste de los transbordos.

aplicar medidas adicionales de apoyo económico además de las ya existentes, centrándose en los diversos trayectos de una operación de transporte combinado, con el fin de reducir el transporte de mercancías por carretera y de fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión, ***así como favorecer las acciones destinadas a fomentar y aplicar la digitalización del sector y el mercado interior.*** Dichas medidas pueden incluir la reducción de determinados impuestos o gravámenes sobre el transporte, subvenciones para las unidades intermodales de carga efectivamente transportadas en operaciones de transporte combinado o el reembolso parcial del coste de los transbordos, ***entre otras. Dichas medidas pueden incluir la promoción de la integración de los sistemas conectados y la automatización de las operaciones, así como las inversiones en logística digital, sistemas innovadores de manipulación de mercancías, tecnologías de la información y la comunicación y sistemas de transporte inteligente, a fin de favorecer los flujos de información. Dichas medidas también pueden incluir la mejora del comportamiento medioambiental, la eficacia y la sostenibilidad del transporte combinado, fomentando la utilización de vehículos limpios o con un nivel bajo de emisiones y de carburantes alternativos, apoyando el recurso a la eficiencia energética y a las energías renovables en toda la cadena del transporte combinado y reduciendo las molestias ocasionadas por el transporte, como por ejemplo el ruido.***

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 bis) *Los diferentes fondos y programas de la Unión para la financiación de la investigación deben seguir apoyando a los Estados miembros en la consecución de los objetivos de la presente Directiva.*

Enmienda 17

Propuesta de Directiva Considerando 14 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 ter) *La inversión en logística representa asimismo una importante herramienta para aumentar la competitividad del transporte combinado. El recurso de manera más sistemática a las soluciones digitales, como por ejemplo las tecnologías de la comunicación y de la información o los sistemas conectados inteligentes, permitiría facilitar el intercambio de datos, mejorar la eficacia y el coste de las operaciones de transbordo y reducir los plazos.*

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Considerando 14 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 quater) *La inversión en la formación de la mano de obra de la cadena logística, en particular la de las terminales de transbordo, permitiría asimismo aumentar la competitividad del transporte combinado.*

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) Las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Enmienda

(15) Las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). ***Las ayudas públicas facilitan el desarrollo de actividades económicas cuando no afectan a las condiciones de los intercambios en una medida contraria al interés común en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, y constituyen una herramienta útil para promover la ejecución de proyectos importante de interés común europeo en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE. Por lo tanto, en esos casos la Comisión estudiará la posibilidad de eximir parcialmente a los Estados miembros de la obligación de informarla, contemplada en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.***

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Las medidas de apoyo deben coordinarse, en la medida de lo necesario, entre los Estados miembros y la Comisión.

Enmienda

(16) ***Para evitar posibles solapamientos de las inversiones entre Estados miembros muy próximos, las medidas de apoyo deben coordinarse, en la medida de lo necesario, entre los Estados miembros y la Comisión mediante una estrecha cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros.***

Enmienda 21

**Propuesta de Directiva
Considerando 17**

Texto de la Comisión

(17) Las medidas de apoyo deben ser asimismo objeto de revisión periódica por los Estados miembros para garantizar su eficacia y su eficiencia.

Enmienda

(17) Las medidas de apoyo deben ser asimismo objeto de revisión periódica por los Estados miembros para garantizar su eficacia y su eficiencia, **y debe evaluarse su impacto global en el sector europeo del transporte, como se refleja en la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones. Deben adoptarse medidas correctivas cuando ello sea necesario. Basándose en la información comunicada por los Estados miembros, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de las diferentes medidas aplicadas en los Estados miembros, así como de su eficacia, y favorecer el intercambio de buenas prácticas.**

Enmienda 22

**Propuesta de Directiva
Considerando 18 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) La falta de datos estadísticos comparables y fiables representa actualmente un freno a la evaluación del transporte combinado en la Unión y a la adopción de medidas destinadas a liberar su potencial.

Enmienda 23

**Propuesta de Directiva
Considerando 19**

Texto de la Comisión

Enmienda

(19) Para afrontar la evolución del transporte, y en particular del mercado del transporte combinado, los Estados miembros deben recopilar los datos y la

(19) Para afrontar la evolución del transporte, y en particular del mercado del transporte combinado, los Estados miembros deben recopilar los datos y la

información pertinentes y transmitirlos periódicamente a la Comisión, que debe presentar un informe al Parlamento Europeo y *al Consejo* sobre la aplicación de la presente Directiva cada cuatro años.

información pertinentes y transmitirlos periódicamente a la Comisión, que debe presentar un informe al Parlamento Europeo, *al Consejo y a las autoridades competentes de los Estados miembros* sobre la aplicación de la presente Directiva cada cuatro años.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 bis) *La Comisión debe ser responsable de la correcta aplicación de la presente Directiva y de la consecución del objetivo europeo relativo al desarrollo del transporte combinado en la perspectiva de 2030 y 2050. Para ello, debe evaluar regularmente la evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado en cada uno de los Estados miembros, basándose en las informaciones que estos últimos le han comunicado, y en caso necesario, debe presentar una propuesta para modificar la presente Directiva, con el fin de alcanzar dicho objetivo europeo.*

Enmienda 25

Propuesta de Directiva Considerando 22

Texto de la Comisión

Enmienda

(22) Los objetivos de la presente Directiva consisten en *promover el cambio del* transporte por carretera *a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas del sistema de transportes de la Unión*; dado que los Estados miembros no pueden lograr dichos objetivos de manera suficiente, sino que,

(22) Los objetivos de la presente Directiva consisten *principalmente en hacer que el transporte combinado sea competitivo con respecto al* transporte por carretera; dado que los Estados miembros no pueden lograr dichos objetivos de manera suficiente, sino que, debido a la naturaleza esencialmente transfronteriza del transporte combinado de mercancías y

debido a la naturaleza esencialmente transfronteriza del transporte combinado de mercancías y de las infraestructuras interrelacionadas, así como a los problemas que pretende resolver la presente Directiva, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

de las infraestructuras interrelacionadas, así como a los problemas que pretende resolver la presente Directiva, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) en un remolque o semirremolque, con o sin unidad tractora, caja móvil o contenedor, identificados de conformidad con el régimen de identificación establecido con arreglo a lo dispuesto en las normas internacionales ISO 6346 y EN 13044, si la unidad de carga se transborda entre los diferentes modos de transporte; o

Enmienda

a) en un remolque o semirremolque, con o sin unidad tractora, caja móvil o contenedor, identificados de conformidad con el régimen de identificación establecido con arreglo a lo dispuesto en las normas internacionales ISO 6346 y EN 13044, ***incluidos los semirremolques movibles con una tara máxima de peso bruto de 44 toneladas***, si la unidad de carga ***intermodal no acompañada*** se transborda entre los diferentes modos de transporte (***operación de transporte combinado no acompañado***); o

Enmienda 27

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) en un vehículo de carretera transportado por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo en el trayecto del viaje no efectuado por carretera.

Enmienda

b) en un vehículo de carretera ***acompañado por su conductor*** y transportado por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo en el trayecto del viaje no efectuado por carretera (***operación de transporte acompañado***).

Enmienda 28

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

No obstante, hasta [DO insértese la fecha correspondiente a 5 años tras la entrada en vigor de la presente Directiva], la letra a) de este apartado se aplicará también a los remolques y semirremolques inamovibles con grúa en el transporte combinado no acompañado que no estén identificados de conformidad con el régimen de identificación establecido con arreglo a lo dispuesto en las normas internacionales ISO 6346 y EN 13044.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Los trayectos no efectuados por carretera utilizando vías navegables interiores o transporte marítimo para los que no exista transporte por carretera alternativo equivalente o que sean inevitables en una operación de transporte viable desde el

Los trayectos no efectuados por carretera utilizando vías navegables interiores o transporte marítimo para los que no exista transporte por carretera alternativo equivalente ***o comercialmente viable*** no se tendrán en cuenta a los efectos de las

punto de vista comercial no se tendrán en cuenta a los efectos de las operaciones de transporte combinado.

operaciones de transporte combinado.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Cada trayecto por carretera mencionado en el apartado 2 no superará **la más larga de las distancias siguientes** en el territorio de la Unión:

- a) **150 km de distancia en línea recta;**
- b) **el 20 % de la distancia en línea recta entre el punto de carga en el trayecto inicial y el punto de descarga en el trayecto final, cuando equivalga a una distancia superior a la que se refiere la letra a).**

Enmienda

Cada trayecto por carretera mencionado en el apartado 2 no superará **los 150 km de distancia** en el territorio de la Unión.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 3 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Para las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera, podrá rebasarse el límite de la distancia del trayecto efectuado por carretera si lo autorizan el Estado miembro o los Estados miembros en cuyo territorio se realice el trayecto efectuado por carretera, con el fin de alcanzar la terminal de transporte geográficamente más próxima que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo para la carga o descarga en lo referente al equipo de transbordo, la

Enmienda

Para las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera se permitirá rebasar el límite de la distancia del trayecto efectuado por carretera si lo autorizan el Estado miembro o los Estados miembros en cuyo territorio se realice el trayecto efectuado por carretera, de ser necesario para llegar a la terminal de transporte o el punto de transbordo geográficamente más próximo que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo para la carga o descarga en lo

capacidad de la terminal y los servicios adecuados de transporte ferroviario de mercancías.

referente al equipo de transbordo, la capacidad de la terminal, los horarios de apertura de la terminal y los servicios adecuados de transporte ferroviario de mercancías, en ausencia de una terminal o punto de transbordo que cumpla todas estas condiciones dentro del límite de la distancia. Este exceso debe estar debidamente justificado de conformidad con el artículo 3, apartado 2, letra e) bis. Siempre que una terminal apropiada esté situada dentro esa distancia límite, los Estados miembros podrán reducir la distancia de 150 km del trayecto efectuado por carretera hasta un 50 % para las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera en una parte de su territorio definida con precisión por razones de carácter ambiental.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Se considerará que tiene lugar una operación de transporte combinado en la Unión cuando la operación o la parte de esta que tenga lugar en la Unión cumpla los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3.

Enmienda

4. Se considerará que tiene lugar una operación de transporte combinado en la Unión cuando la operación o la parte de esta que tenga lugar en la Unión cumpla los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3. ***Para los fines de la presente Directiva, no se considerará parte de la operación de transporte combinado el trayecto por carretera o el trayecto por otras vías o la parte del mismo que se realice fuera del territorio de la Unión.***

Enmienda 33

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros velarán por que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado a que se refiere la presente Directiva solamente si el transportista puede presentar pruebas claras de que dicho transporte por carretera constituye un trayecto de una operación de transporte combinado efectuado por carretera, ***incluido el transporte de unidades de carga en vacío antes y después del transporte de mercancías.***

Enmienda

1. Los Estados miembros velarán por que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado a que se refiere la presente Directiva solamente si el transportista puede presentar ***información que aporte*** pruebas claras de que dicho transporte por carretera constituye un trayecto de una operación de transporte combinado efectuado por carretera y ***si dicha información se transmite debidamente al transportista que efectúa la operación de transporte antes del comienzo de la operación.***

Enmienda 34

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. ***Las*** pruebas a que se refiere el apartado 1 incluirán los siguientes datos relativos a cada operación de transporte combinado:

Enmienda

2. ***Para que se consideren*** pruebas ***claras, la información*** a que se refiere el apartado 1 ***se presentará o transmitirá en el formato mencionado en el apartado 5 e*** incluirá los siguientes datos relativos a cada operación de transporte combinado:

Enmienda 35

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) si fuera diferente del expedidor, nombre, dirección, datos de contacto y

firma del operador responsable de la ruta de la operación de transporte combinado;

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) si esa distancia excede los límites mencionados en el artículo 1, apartado 3, una justificación con arreglo a los criterios previstos en el último párrafo;

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

f) una descripción, firmada por el *expedidor*, de la operación de transporte combinado que incluya al menos los siguientes detalles para cada trayecto, incluido para cada modo de transporte que constituya el trayecto no efectuado por carretera, de la operación en el territorio de la Unión:

f) una descripción de la operación de transporte combinado, firmada por el *operador responsable de la planificación, pudiendo ser una firma electrónica*, que incluya al menos los siguientes detalles para cada trayecto, incluido para cada modo de transporte que constituya el trayecto no efectuado por carretera, de la operación en el territorio de la Unión:

Enmienda 38

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra f – inciso ii

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) nombre, dirección y datos de contacto

ii) nombre, dirección y datos de contacto

del transportista;

del transportista *o los transportistas*;

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra h – inciso i

Texto de la Comisión

Enmienda

i) el lugar de transbordo para el trayecto no efectuado por carretera;

suprimido

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra h – inciso ii

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) la distancia del trayecto inicial del transporte efectuado por carretera *en línea recta* entre el lugar de expedición y la primera terminal de transbordo;

ii) la distancia del trayecto inicial del transporte efectuado por carretera entre el lugar de expedición y la primera *terminal de transporte o el punto de la* terminal de transbordo;

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra h – inciso iii

Texto de la Comisión

Enmienda

iii) en caso de que se haya completado el trayecto inicial por carretera, una firma del transportista que confirme que se ha efectuado la operación de transporte del trayecto por carretera;

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 42

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra i – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) la distancia del trayecto final de transporte efectuado por carretera ***en línea recta*** entre el lugar de transbordo y el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;

Enmienda

ii) la distancia del trayecto final de transporte efectuado por carretera entre el lugar de transbordo y el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;

Enmienda 43

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra j – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) cuando se disponga de ellos, una firma o un sello de ***las autoridades ferroviarias o portuarias competentes*** en las terminales pertinentes correspondientes (estación de ferrocarril o puerto) a lo largo del trayecto no efectuado por carretera confirmando que se ha completado la parte pertinente del trayecto no efectuado por carretera.

Enmienda

ii) cuando se disponga de ellos, una firma o un sello de ***la autoridad ferroviaria competente o del organismo responsable*** en las terminales pertinentes correspondientes (estación de ferrocarril o puerto) a lo largo del trayecto no efectuado por carretera confirmando que se ha completado la parte pertinente del trayecto no efectuado por carretera.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 2 – letra j bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j bis) cuando se rebasen los límites de la distancia del trayecto efectuado por carretera con arreglo al artículo 1, apartado 3, párrafo 3, las razones que lo justifiquen.

Enmienda 45

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Las pruebas a las que se refiere el apartado 1 deberán ser presentadas o transmitidas a petición del agente encargado de la inspección del Estado miembro en que se efectúe el control. En caso de controles de carretera, se presentarán en el transcurso de dicho control. Las pruebas deberán estar redactadas en una lengua oficial de dicho Estado miembro o en inglés. Durante un control de carretera, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda ayudarlo a aportar **las pruebas mencionadas** en el apartado 2.

Enmienda

4. Las pruebas a las que se refiere el apartado 1 deberán ser presentadas o transmitidas a petición del agente encargado de la inspección del Estado miembro en que se efectúe el control **y en el formato mencionado en el apartado 5**. En caso de controles de carretera, se presentarán en el transcurso de dicho control, **y en un tiempo máximo de 45 minutos. Si no pudieran presentarse en el momento del control de carretera, las firmas a que se refiere el apartado 2, letra h), inciso iii), y letra j), se presentarán o transmitirán en el plazo de 5 días laborables a partir del control a la autoridad competente del Estado miembro en cuestión**. Las pruebas deberán estar redactadas en una lengua oficial de dicho Estado miembro o en inglés. Durante un control de carretera, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda ayudarlo a aportar **la información mencionada** en el apartado 2.

Enmienda 46

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Las pruebas podrán proporcionarse mediante **un documento de transporte que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 6 del Reglamento n.º 11 del**

Enmienda

Las pruebas podrán proporcionarse mediante documentos de transporte existentes, como **las cartas de porte previstas en los convenios de transporte**

Consejo, o mediante otros documentos de transporte existentes, como el del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) o el de las Reglas uniformes relativas al Contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM).

internacionales o nacionales en vigor, hasta que la Comisión establezca un formulario normalizado mediante actos de ejecución.

Enmienda 47

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 5 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Dichas pruebas podrán ser presentadas o transmitidas por vía electrónica, utilizando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informáticos, incluyendo los elementos complementarios de la carta de porte electrónica con arreglo *al Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (eCMR) para la parte del trayecto por carretera.*

Enmienda

Dichas pruebas podrán ser presentadas o transmitidas por vía electrónica, utilizando un formato estructurado revisable que pueda utilizarse directamente para su almacenamiento y tratamiento informáticos, incluyendo los elementos complementarios de la carta de porte electrónica con arreglo *a los convenios de transporte internacionales o nacionales en vigor. Se exigirá a las autoridades de los Estados miembros que acepten la información electrónica relativa a estas pruebas. Cuando los intercambios de información entre las autoridades y los operadores se realicen por medios electrónicos, dichos intercambios y el almacenamiento de la información se efectuarán utilizando técnicas electrónicas de tratamiento de datos.*

Enmienda 48

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 5 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros avanzarán hacia una desmaterialización progresiva de la documentación, previendo un período transitorio hasta el completo abandono del formato en papel.

Enmienda 49

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 92/106/CEE

Artículo 3 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. A los efectos de los controles de carretera, se permitirá una discrepancia entre la operación de transporte y las pruebas presentadas, sobre todo por lo que se refiere a la información sobre la ruta prevista en **la letra g)** del apartado 2, si está debidamente justificada, en caso de circunstancias excepcionales que escapen al control del transportista o transportistas y que provoquen cambios en la operación de transporte combinado. Con tal finalidad, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda aportar una justificación adicional sobre esta discrepancia entre las pruebas presentadas y la operación real.

Enmienda

6. A los efectos de los controles de carretera, se permitirá una discrepancia entre la operación de transporte y las pruebas presentadas, sobre todo por lo que se refiere a la información sobre la ruta prevista en **las letras f), h) e i)** del apartado 2, si está debidamente justificada, en caso de circunstancias excepcionales que escapen al control del transportista o transportistas y que provoquen cambios en la operación de transporte combinado. Con tal finalidad, el conductor estará autorizado a ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte o cualquier otra persona o entidad que pueda aportar una justificación adicional sobre esta discrepancia entre las pruebas presentadas y la operación real.

Enmienda 50

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx - **18** meses a partir de la transposición de la Directiva], y cada

Enmienda

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx - **12** meses a partir de la transposición de la Directiva], y cada

dos años a partir de entonces, un informe en relación con las operaciones de transporte combinado a que se refiere la presente Directiva efectuadas en su territorio y que contenga la siguiente información:

dos años a partir de entonces, un informe en relación con las operaciones de transporte combinado a que se refiere la presente Directiva efectuadas en su territorio y que contenga la siguiente información:

Enmienda 51

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) los **enlaces** de la red de transporte nacional y transfronteriza utilizados en las operaciones de transporte combinado;

Enmienda

a) los **corredores** de la red de transporte nacional y transfronteriza utilizados en las operaciones de transporte combinado;

Enmienda 52

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) el volumen en unidades equivalentes a veinte pies (TEU) y en toneladas/kilómetro de las operaciones de transporte combinado desglosado por tipo de operación (**ferroviario**, por carretera y por vías navegables interiores, *etc.*) y por distribución geográfica (nacional y dentro de la Unión);

Enmienda

b) el volumen **anual total** en unidades equivalentes a veinte pies (TEU) y en toneladas/kilómetro de las operaciones de transporte combinado desglosado por tipo de operación (**trayecto** por carretera/**por otra vía, principalmente ferroviario**, por vías navegables interiores y **por rutas marítimas**) y por distribución geográfica (nacional y dentro de la Unión);

Enmienda 53

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) el número y la distribución geográfica de las terminales que se utilizan en las operaciones de transporte combinado y el número anual de operaciones de transbordo *efectuadas en dichas* terminales;

Enmienda

c) el número *de transbordos realizados mediante tecnologías bimodales y la distribución geográfica de estos puntos de transbordo, así como la localización* y la distribución geográfica de las terminales que se utilizan en las operaciones de transporte combinado, *con un desglose por tipo de operaciones por terminal (trayecto por carretera/por otra vía, principalmente ferroviario, por vías navegables interiores, por rutas marítimas)* y el número anual de operaciones de transbordo y *una evaluación de la capacidad utilizada en las* terminales;

Enmienda 54

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) la evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado y de los diferentes modos de transporte en el territorio,

Enmienda 55

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) un resumen de todas las medidas nacionales de apoyo utilizadas y previstas, incluyendo el correspondiente grado de utilización y su evaluación de impacto.

d) un resumen de todas las medidas nacionales de apoyo utilizadas y previstas, incluyendo el correspondiente grado de utilización y su evaluación de impacto *sobre la utilización del transporte*

combinado y su incidencia en la sostenibilidad social, medioambiental, cuellos de botella, congestión, seguridad y eficacia.

Enmienda 56

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) el número y la localización geográfica de las operaciones que rebasen los límites de la distancia del trayecto efectuado por carretera mencionado en el artículo 1, apartado 3;

Enmienda 57

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d ter) los lugares de origen y destino, en el nivel NUTS 3, de los flujos de mercancías por las carreteras de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo;*

** Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).*

Justificación

Los Estados miembros recopilarán, directamente o a través de organismos designados por ellos, información sobre los flujos de mercancías efectuados por las carreteras de los ejes principales de la Unión. Al mismo tiempo que se preserva el carácter confidencial de la información comercial de los transportistas por carretera, dicha medida ayudaría a diseñar nuevos servicios de transporte combinado y a promover el cambio modal.

Enmienda 58

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. La Comisión publicará los datos transmitidos por los Estados miembros en un formato que permita la comparación entre Estados miembros.

Enmienda 59

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. A partir de un análisis de los informes nacionales, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx — 9 meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros], y dos años a partir de entonces, la Comisión elaborará y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre:

3. A partir de un análisis de los informes nacionales ***y de datos estadísticos definidos con arreglo a indicaciones y metodologías comunes a nivel europeo***, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx — 9 meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros], y ***cada*** dos años a partir de entonces, la Comisión elaborará y presentará un informe al Parlamento Europeo, al Consejo ***y a las autoridades competentes de los Estados miembros*** sobre:

Enmienda 60

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) el desarrollo económico del transporte combinado, en particular a la luz de la evolución del comportamiento medioambiental de los diferentes modos de transporte;

Enmienda

a) el desarrollo económico del transporte combinado, ***a nivel de los Estados miembros y de la Unión***, en particular a la luz de la evolución del comportamiento medioambiental de los diferentes modos de transporte;

Enmienda 61

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3 – letra c

Texto de la Comisión

c) la eficacia y la eficiencia de las medidas de apoyo previstas en el artículo 6;

Enmienda

c) la eficacia y la eficiencia de las medidas de apoyo previstas en el artículo 6, ***precisando las medidas que considere más eficaces para la consecución del objetivo original de la presente Directiva y las buenas prácticas en los Estados miembros***;

Enmienda 62

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) La evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado en cada uno de los Estados miembros y a nivel de la Unión, con vistas a la consecución de los objetivos de la Unión en la perspectiva de 2030 y 2050;

Enmienda 63

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3 – letra d

Texto de la Comisión

d) otras posibles medidas, incluida una revisión de la definición de transporte combinado tal como consta en el artículo 1, y una adaptación de la lista de medidas previstas en el artículo 6.

Enmienda

d) otras posibles medidas, incluida una revisión de la definición de transporte combinado tal como consta en el artículo 1, ***mejoras en la recopilación y publicación de tales datos en el ámbito de la Unión***, y una adaptación de la lista de medidas previstas en el artículo 6, ***incluidas posibles modificaciones de las normas en materia de ayudas estatales***.

Enmienda 64

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 bis (nuevo)

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 1

Texto en vigor

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los impuestos indicados en el apartado 3, aplicables a los vehículos de carretera (camiones, tractores, remolques o semirremolques), cuando utilicen el transporte combinado, sean reducidos o reembolsados, bien globalmente, bien a prorrata a los recorridos que dichos vehículos efectúen por ferrocarril, dentro de los límites y de acuerdo con las condiciones y las modalidades que ellos fijen tras haber consultado a la Comisión.

Enmienda

4 bis) En el artículo 6, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los impuestos indicados en el apartado 3, aplicables a los vehículos de carretera (camiones, tractores, remolques, semirremolques, ***contenedores por vías navegables interiores o unidades de carga multimodales***), cuando utilicen el transporte combinado, sean reducidos o reembolsados, bien globalmente, bien a prorrata a los recorridos que dichos vehículos efectúen por ferrocarril ***o vías navegables interiores***, dentro de los límites y de acuerdo con las condiciones y las modalidades que ellos fijen tras haber

consultado a la Comisión.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Enmienda 65

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 ter (nuevo)

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 2

Texto en vigor

Las reducciones o los reembolsos contemplados en el párrafo primero serán concedidos por el Estado de matriculación de los vehículos, tomando como base los recorridos por ferrocarril efectuados dentro de dicho Estado.

Enmienda

4 ter) En el artículo 6, apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las reducciones o los reembolsos contemplados en el párrafo primero serán concedidos por el Estado de matriculación de los vehículos, tomando como base los recorridos por ferrocarril **o vías navegables interiores** efectuados dentro de dicho Estado.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)

Enmienda 66

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 quater (nuevo)

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 3

Texto en vigor

No obstante, los Estados miembros podrán conceder estas reducciones o reembolsos teniendo en cuenta los recorridos por ferrocarril efectuados, bien parcialmente, bien en su totalidad, fuera del Estado miembro de matriculación de los vehículos.

Enmienda

4 quater) En el artículo 6, apartado 1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante, los Estados miembros podrán conceder estas reducciones o reembolsos teniendo en cuenta los recorridos por ferrocarril **o vías navegables interiores** efectuados, bien parcialmente, bien en su totalidad, fuera del Estado miembro de matriculación de los vehículos.»

Enmienda 67

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

4. Cuando sea necesario para la consecución del objetivo a que se refiere el apartado 8, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para apoyar la inversión en terminales de transbordo en lo que respecta a:

Enmienda

4. Cuando sea necesario para la consecución del objetivo a que se refiere el apartado 8, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para apoyar la inversión en terminales de ***transporte y puntos de*** transbordo en lo que respecta a:

Enmienda 68

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) la construcción y, en *caso necesario, la ampliación de dichas terminales* de transbordo para el transporte combinado;

Enmienda

a) La construcción, *en zonas en las que no se disponga de instalaciones adecuadas en las distancia límite mencionada en el artículo 1, apartado 3, de terminales de transporte o la instalación de puntos* de transbordo para el transporte combinado, *a menos que tales instalaciones no sean necesarias debido a la falta de interés económico o por motivos relacionados con las características geográficas o naturales de una zona concreta;*

Enmienda 69

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) la ampliación, en zonas en las que se necesite una capacidad de la terminal adicional, de terminales existentes o de instalaciones de puntos de transbordo adicionales y, tras una evaluación de impacto que demuestre que el mercado no se verá afectado negativamente y que las nuevas terminales son necesarias, y a condición de que se hayan tenido en cuenta las preocupaciones medioambientales, la construcción de nuevas terminales para el transporte combinado;

Enmienda 70

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

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

b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes y del acceso a estas, *en particular garantizando el acceso a esas terminales.*

Enmienda 71

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Las medidas de apoyo al transporte combinado se considerarán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del TFUE y estarán exentas de los requisitos de

notificación previstos en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, siempre que no supongan más del 35 % de los costes de toda la operación.

Enmienda 72

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior **a 150 km** de una terminal.

Enmienda

Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior **al límite a que se hace referencia en el artículo 1, apartado 3, letra a)**, de una terminal. **Al tomar las medidas mencionadas en este apartado, los Estados miembros tendrán debidamente en cuenta la necesidad de:**

a) reducir la congestión, en especial cerca de las zonas urbanas y suburbanas o en zonas con limitaciones naturales;

b) mejorar las conexiones transfronterizas;

c) aliviar el aislamiento de las zonas que carecen de infraestructura teniendo al mismo tiempo en cuenta las necesidades y limitaciones específicas de las zonas periféricas y ultraperiféricas;

d) mejorar la accesibilidad y la conectividad, en especial en lo relativo a la infraestructura de acceso a las terminales de transbordo; y

e) acelerar la transición a la digitalización; y

f) reducir el impacto del transporte de mercancías en el medio ambiente y la salud pública, promoviendo, por ejemplo, la eficiencia de los vehículos, el uso de combustibles alternativos menos contaminantes, el uso de energías renovables, también en las terminales, o el uso más eficiente de las redes de transporte mediante la aplicación de tecnologías de la información y la comunicación.

Enmienda 73

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 4

Texto de la Comisión

Los Estados miembros podrán establecer condiciones suplementarias de elegibilidad en cuanto a las medidas de apoyo.

Enmienda

Los Estados miembros podrán establecer condiciones suplementarias de elegibilidad en cuanto a las medidas de apoyo. ***Darán a conocer esas condiciones a las partes interesadas.***

Enmienda 74

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

El 31 de diciembre de 2021, a más tardar, los Estados miembros ***adoptarán*** medidas adicionales ***de carácter económico y normativo*** a fin de mejorar la competitividad de las operaciones de transporte combinado en comparación con las operaciones equivalentes alternativas de transporte por carretera, ***en particular con miras a reducir el tiempo y los costes necesarios en las operaciones de***

transbordo.

Enmienda 75

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 5 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Con miras a reducir el tiempo y los costes necesarios en las operaciones de transporte combinado, las medidas mencionadas en el párrafo primero incluirán, como mínimo, uno o varios de los siguientes incentivos:

- a) eximir a los transportistas de las tasas de externalidad y las tasas de congestión a que se refiere el artículo 2 de la Directiva 1999/62/CE, favoreciendo en particular los vehículos impulsados por combustibles alternativos a tenor del artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y el Consejo^{1bis};*
- b) reembolsar a las empresas que realicen operaciones como parte de una operación de transporte combinado los derechos percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras;*
- c) eximir a los transportistas de las limitaciones impuestas en virtud de las prohibiciones nacionales de circulación.*

^{1 bis} *Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).*

Enmienda 76

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 5 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Al adoptar medidas adicionales, los Estados miembros también tendrán debidamente en cuenta la necesidad de acelerar el cambio hacia la digitalización del sector del transporte combinado y, en concreto, deberán:

a) fomentar la integración de los sistemas conectados y la automatización de las operaciones;

b) mejorar las inversiones en logística digital, en tecnologías de la información y la comunicación y en sistemas de transporte inteligentes; y

c) eliminar gradualmente el uso de documentos en papel en el futuro.

Enmienda 77

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. Tales medidas adicionales incluirán incentivos que favorezcan la utilización de trayectos de transporte no efectuados por carretera. Los Estados miembros incluirán medidas para reforzar la competitividad del transporte por vías navegables, como incentivos financieros para la utilización de rutas de transporte marítimo de corta distancia o de vías navegables interiores o para la creación de nuevas conexiones marítimas de corta distancia.

Justificación

El transporte marítimo de corta distancia o el transporte por vías navegables interiores debe figurar entre los modos de transporte admisibles para recibir incentivos nacionales de forma no discriminatoria.

Enmienda 78

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. Los Estados velarán por que las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado tengan como objetivos reducir el transporte de mercancías por carretera y fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión.»;

Enmienda

8. Los Estados velarán por que las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado tengan como objetivos reducir el transporte de mercancías por carretera y fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, ***los vehículos con un nivel bajo de emisiones, o el recurso a combustibles alternativos con bajas emisiones, como los biocombustibles, la electricidad procedente de fuentes renovables, el gas natural o las pilas de hidrógeno,*** reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión.»;

Enmienda 79

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 92/106/CEE

Artículo 9 bis – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros publicarán de manera fácilmente accesible y gratuita la información pertinente sobre las medidas

Enmienda

3. Los Estados miembros publicarán de manera fácilmente accesible ***en internet*** y gratuita la información pertinente sobre

adoptadas de conformidad con el artículo 6, así como cualquier otra información pertinente a efectos de la aplicación de la presente Directiva.

las medidas adoptadas de conformidad con el artículo 6, así como cualquier otra información pertinente a efectos de la aplicación de la presente Directiva.

Enmienda 80

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 92/106/CEE

Artículo 9 bis – apartado 4

Texto de la Comisión

4. La Comisión publicará y actualizará, cuando sea necesario, la lista de las autoridades competentes a que se refiere el apartado 1, así como una lista de las medidas mencionadas en el artículo 6.

Enmienda

4. La Comisión publicará ***en internet*** y actualizará, cuando sea necesario, la lista de las autoridades competentes a que se refiere el apartado 1, así como una lista de las medidas mencionadas en el artículo 6.

Enmienda 81

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Directiva 92/106/CEE

Artículo 10 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La competencia para adoptar actos delegados contemplada en el artículo 5, apartado 2, se confiere a la Comisión por un período ***indefinido*** a partir de [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva (modificativa)].

Enmienda

2. La competencia para adoptar actos delegados contemplada en el artículo 5, apartado 2, se confiere a la Comisión por un período ***de cinco años*** a partir de [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva (modificativa)]. ***La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.***

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Propuesta de la Comisión

La Directiva 92/106/CEE (sobre transportes combinados), en la que se fijan normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías, tiene como objetivo reducir el transporte por carretera combinando el transporte ferroviario y por navegación interior y marítima. Dicha Directiva es el único instrumento jurídico de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con menores emisiones. El transporte intermodal recurre en gran medida a modos de transporte (como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo) que generan menos externalidades negativas (emisiones, ruido y accidentes).

La revisión de las presentes normas se produce tras un control de adecuación de la legislación vigente por parte de la Comisión, que incluye consultas a los Estados miembros y las partes interesadas. Este control demostró que, a pesar de que los efectos de la Directiva sobre transporte combinado han sido modestos, se trata de uno de los instrumentos que mejora la aceptación del transporte intermodal de mercancías. Sería posible mejorar su eficacia y eficiencia abordando algunas carencias detectadas. En la situación actual, los principales problemas son: 1) condiciones menos favorables en comparación con el transporte por carretera; y 2) capacidad y densidad insuficientes de la infraestructura intermodal. En particular, la Directiva revisada:

- aclarará y ampliará la definición de transporte combinado;
- mejorará el seguimiento de las condiciones de elegibilidad y ejecución;
- mejorará las condiciones de notificación y seguimiento de la Directiva; y
- aumentará la eficacia de los incentivos;

La Comisión propone ampliar el ámbito de aplicación al transporte nacional. Cada trayecto por carretera de la operación de transporte combinado no excederá los 150 km de distancia en línea recta o el 20 % de la distancia total en línea recta del itinerario de transporte combinado, si supera los 150 km. Los Estados miembros pueden permitir una derogación en casos concretos. Las exenciones de cabotaje deben aplicarse únicamente a los vehículos que transporten en tramos de carretera que formen parte de operaciones de transporte combinado internacionales.

Deben presentarse pruebas claras para definir una operación de transporte combinado. La Comisión propone una lista de los documentos que el transportista debe poner a disposición en los controles de carretera, que pueden presentarse o transmitirse por vía electrónica.

Con arreglo a la propuesta de la Comisión, los Estados miembros deben presentar a la Comisión un informe que incluya datos relativos a las operaciones de transporte combinado en su territorio. La Comisión elaborará y presentará un informe en el que se evalúe el desarrollo económico, los efectos de la aplicación de la Directiva, la eficacia y la eficiencia de las medidas de apoyo adoptadas por los Estados miembros, posibles medidas adicionales, incluida una revisión de la definición de transporte combinado.

En cuanto al aumento de la eficacia de los incentivos, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para apoyar la inversión en terminales de transbordo, a fin de garantizar que cualquier punto de la Unión se encuentre como máximo a una distancia de 150 km de las

terminales.

Finalmente, los Estados miembros designarán la autoridad o autoridades competentes para garantizar la aplicación de la presente Directiva.

Posición de la ponente

La ponente subraya la importancia de favorecer el transporte combinado para la entrega de mercancías.

El transporte combinado puede ser un medio importante para reducir las repercusiones del transporte sobre la salud y el medio ambiente, favorecer el cambio a modalidades menos contaminantes y contribuir a alcanzar los objetivos en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por lo tanto, el transporte combinado es una oportunidad para modernizar el sector del transporte y mejorar la logística de mercancías, descongestionar el tráfico y mejorar la gestión de las terminales de transbordo. Son necesarias medidas relativas a las inversiones en infraestructuras e incentivos económicos.

La ponente apoya en general la propuesta de la Comisión y reconoce las conclusiones de la evaluación REFIT que la precede, pero considera que existen varios ámbitos en los que es necesario reforzar la propuesta y, en consecuencia, modificarla. Una ulterior labor técnica para aclarar la definición de transporte combinado facilitará también la aplicación de las normas actualizadas en los Estados miembros.

Ámbito de aplicación y definición

La ponente propone definir mejor los vehículos que se incluyen en el ámbito de aplicación de la Directiva, distinguiendo entre vehículos y unidades de carga acompañadas o no por sus conductores.

A fin de evitar la discriminación entre los operadores y problemas de competencia entre Estados miembros, debe ser obligatorio que todos los Estados miembros permitan, como norma general, superar el límite máximo de distancia por carretera pero con condiciones y criterios muy claros que se apliquen a toda la Unión.

Es necesaria una mayor claridad al definir las operaciones de transporte combinado con terceros países, en especial para calcular el límite de distancia de cada tramo por carretera. La ponente aclara que los tramos fuera del territorio de la Unión no deben tenerse en cuenta a efectos de la presente Directiva.

Pruebas y medios digitales

La ponente acoge con satisfacción la lista detallada de información que deben facilitar los transportistas en los controles de carretera.

Sin embargo, es necesario permitir una cierta flexibilidad para los controles ex post en el caso de algunas pruebas relacionadas con el tramo de transporte inicial por carretera y el tramo fuera de la carretera.

La digitalización aumentará considerablemente la eficiencia y la competitividad de las operaciones de transporte combinado. La ponente propone una serie de medidas para ayudar a eliminar progresivamente el uso de sistemas en papel y facilitar que operadores y Estados miembros efectúen más rápidamente el cambio. Reducciones de costes, una carga administrativa menor y más eficiencia ayudarán a impulsar las ventajas del transporte

combinado, en lugar de otras modalidades.

Cabotaje y desplazamiento de conductores

La ponente opina que las normas de exención de cabotaje para los tramos de carretera internacional ayudan a impulsar el sector del transporte combinado, pero desea garantizar que se aplique correctamente la legislación vigente a fin de evitar operaciones ilegales de cabotaje.

La exención de cabotaje, tal como se define en el artículo 4, se aplica a las operaciones de transporte transfronterizo, pero no a los tramos por carretera de las operaciones de transporte combinado nacionales. Las primeras operaciones compiten directamente con el transporte transfronterizo solo por carretera.

A fin de garantizar la protección social de los conductores que realizan actividades en otro Estado miembro, las disposiciones en materia de desplazamiento de los conductores previstas en las Directivas 96/71/CE y 2014/67/UE deben aplicarse a los tramos de carretera en todos los tipos de operaciones.

Asimismo, la ponente propone una mayor claridad en la aplicación de las exenciones de cabotaje y en el desplazamiento de conductores.

Presentación de informes de los Estados miembros y evaluación de la Comisión

La ponente acoge con satisfacción el sistema de notificación propuesto por la Comisión y considera que una recopilación de datos más precisos ayudará a evaluar los efectos de la aplicación de la Directiva en el desarrollo del transporte combinado.

La ponente propone una referencia explícita a los objetivos nacionales con el fin de garantizar más transparencia, eficiencia y coherencia con los objetivos de la Directiva. Los objetivos estarán vinculados en concreto con el desarrollo del transporte combinado, los efectos sobre la salud y el medio ambiente, la reducción de la congestión viaria y el aumento de la seguridad del transporte.

Debe garantizarse la transparencia y deben publicarse datos comparables a escala de la Unión. La Comisión debe valorar la posibilidad de mejorar la recopilación de datos y la publicación modificando el Reglamento de Eurostat.

Incentivos fiscales

La ponente opina que los Estados miembros deben adoptar nuevas medidas fiscales a fin de crear una ventaja económica para el transporte combinado en comparación con otros modos de transporte. Podrían crearse exenciones posibles a las tasas por el uso de la infraestructura (para los tramos en ferrocarril y por carretera), de externalidad y de congestión, en especial para los vehículos propulsados por combustibles alternativos.

Medidas de apoyo a la inversión en infraestructuras y operaciones

La ponente acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de garantizar una distribución geográfica equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas en la Unión, y sobre todo en cuanto a las redes global y básica de la RTE-T. Los Estados miembros deben tomar debidamente en consideración la necesidad de reducir la congestión, mejorar las conexiones transfronterizas, mejorar la accesibilidad y la conectividad y acelerar la transición a la digitalización.

Es necesario distinguir entre la construcción de terminales nuevas para el transporte combinado y la ampliación de las ya existentes, pues las necesidades son distintas según la

zona geográfica. En zonas en las que se necesite una capacidad adicional de la terminal, debe considerarse la ampliación de terminales de transbordo existentes y, en caso necesario, la creación de nuevas terminales.

En caso de que se ofrezcan ayudas estatales para la construcción de terminales nuevas, los Estados miembros deben comprobar que ello no afectará a las existentes, por ejemplo efectuando, si es necesario, pruebas de equilibrio económico.

17.5.2018

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))

Ponente de opinión: Michel Dantin

BREVE JUSTIFICACIÓN

En su Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», la Unión se fijaba como objetivo pasar el 30 % del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte como el ferrocarril o la navegación de aquí a 2030, y más del 50 % de aquí a 2050.

La Directiva 1992/106/CEE es el único instrumento jurídico europeo que regula la transferencia modal y sigue siendo totalmente pertinente más de 25 años después de su entrada en vigor. En la Unión Europea, la contaminación atmosférica es responsable cada año de 400 000 muertes prematuras, los accidentes de tráfico provocan 26 000 víctimas mortales y se estima que la congestión tiene un coste equivalente al 1,1 % del PIB europeo. El transporte combinado es uno de los instrumentos que permiten hacer frente a los efectos nefastos del transporte.

No obstante, a la vista de la evolución del sector de los transportes, la difusión de nuevas tecnologías, la falta de claridad y la obsolescencia de algunas disposiciones del texto, así como de las insuficiencias que existen en la aplicación por parte de los Estados miembros, conviene llevar cabo una revisión de la actual Directiva para aprovechar al máximo el potencial del transporte combinado en Europa.

En términos generales, el ponente acoge favorablemente la propuesta de la Comisión, que da respuesta a las numerosas deficiencias que existen en la actualidad, aclarando el texto y suprimiendo algunos obstáculos al desarrollo del transporte modal. El ponente apoya, en particular, la revisión de la definición de transporte combinado, la extensión a las operaciones nacionales, la utilización de los documentos electrónicos por parte de los operadores, un

aumento de las medidas de apoyo, el refuerzo de la cooperación entre los Estados miembros en materia de inversiones en infraestructuras y el intercambio de información sobre las actividades de transferencia modal.

El ponente propone un refuerzo del texto en algunos de sus apartados principales:

Precisiones jurídicas

El ponente propone varias precisiones para evitar divergencias en la interpretación, que se refieren, en particular, a las normas de cabotaje en el transporte combinado y los criterios para la aplicación de una exención a la norma de los 150 km.

Racionalización de las inversiones en infraestructura

El ponente considera que las inversiones en infraestructuras de transporte combinado deberían ser prioritarias en el caso de las terminales de transbordo. Debería darse, asimismo, prioridad al desarrollo y la mejora del rendimiento de las infraestructuras existentes. Por lo que se refiere a la creación de nuevas terminales, el ponente se muestra a favor de la elaboración de un estudio de impacto previo para garantizar la pertinencia económica y medioambiental de estas inversiones, teniendo en cuenta las limitaciones geográficas y naturales del territorio.

Mejora de la logística

El coste de las operaciones de transbordo y el tiempo necesario para su realización se encuentran entre los principales factores a los que se debe la falta de competitividad del transporte combinado en comparación con el transporte unimodal. En opinión del ponente, la mejora de la logística mediante el recurso a soluciones digitales, a las tecnologías de la comunicación y la información, a los sistemas conectados de transporte o a una mejor formación de la mano de obra permitiría aumentar el atractivo del transporte combinado.

Promover las energías y las tecnologías limpias

Aunque entre los objetivos de la Directiva se encuentra la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos, el texto actual no prevé ninguna medida para incentivar el recurso a la eficiencia energética de los vehículos y las infraestructuras, a las energías procedentes de fuentes renovables, así como a las tecnologías innovadoras y a las soluciones digitales. El ponente formula algunas propuestas en este sentido, precisando, en particular, el ámbito de aplicación de las medidas de apoyo posibles.

Refuerzo de las medidas de apoyo a los operadores

El ponente desea hacer vinculante la adopción de, como mínimo, una medida de apoyo adicional en cada uno de los Estados miembros, de aquí al 31 de diciembre de 2021, en particular para reducir el impacto del transporte de mercancías en el medio ambiente y la salud pública.

El ponente propone una orientación más precisa de las medidas de apoyo. Los Estados miembros deberían dar prioridad a las inversiones en las terminales de transbordo que permitan reducir los cuellos de botella y las zonas de congestión, en particular en las proximidades de las zonas urbanas y periurbanas, favorecer el cruce de las barreras naturales,

como por ejemplo las zonas montañosas, reforzar las conexiones transfronterizas, reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y garantizar que se acabe con el aislamiento de las zonas industriales que carecen de infraestructura.

Datos estadísticos y objetivo europeo de transferencia modal

La Unión se ha fijado como objetivo la transferencia modal del 30 % del transporte de mercancías en 2030, y del 50 % en 2050. El seguimiento y la evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado en el seno de los Estados miembros y a nivel de la Unión sigue teniendo, no obstante, lagunas, en particular debido a la poca calidad de los datos estadísticos disponibles. El ponente refuerza las obligaciones de información que incumben a los Estados miembros y pide a la Comisión que vele por que se realice un seguimiento del logro de los objetivos europeos en materia de transporte combinado.

ENMIENDAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(1) El efecto negativo del transporte sobre la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes, el ruido y la congestión siguen planteando problemas a la economía, a la salud y al bienestar de los ciudadanos europeos. ***Los transportes representan actualmente alrededor del 23,2% del total de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y en 2014 el transporte por carretera fue responsable del 72,8% de las emisiones de gases de efecto invernadero de los transportes de la Unión. En la Unión, la contaminación atmosférica es responsable cada año de 400 000 muertes prematuras, los accidentes de tráfico provocan 26 000 víctimas mortales y se estima que la congestión tiene un coste equivalente al 1,1% del PIB europeo.*** Pese a que el transporte por carretera es el principal causante de esos efectos negativos, existen

estimaciones de que el transporte de mercancías por carretera [en la Unión] podría crecer un 60 % hasta 2050.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Reducir el impacto negativo de las actividades de transporte sigue siendo uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La Directiva 92/106/CEE²¹, que establece medidas para fomentar el desarrollo del transporte combinado, es el único acto legislativo de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con emisiones más bajas, como la navegación interior, la navegación marítima y el ferrocarril.

²¹ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Enmienda

(2) Reducir el impacto negativo de las actividades de transporte sigue siendo uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La Directiva 92/106/CEE²¹, que establece medidas para fomentar el desarrollo del transporte combinado, es el único acto legislativo de la Unión que incentiva directamente el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte con emisiones más bajas, como la navegación interior, la navegación marítima y el ferrocarril. ***A fin de reducir aún más las externalidades negativas del transporte de mercancías por carretera, deben alentarse el estudio y el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros en materia de soluciones para unas mejores rutas, la optimización de la red, los incrementos en la eficiencia de la capacidad de carga y las posibilidades de imputación de costes externos.***

²¹ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) El objetivo de alcanzar, a más tardar en 2030, el cambio del 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros modos de transporte, como el ferrocarril o las vías navegables, y de más del 50 % de aquí a 2050, con el fin de optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular utilizando en mayor medida modos más eficientes desde el punto de vista energético, ha sido más lento de lo esperado y, según las proyecciones actuales, no se logrará.

Enmienda

(3) El objetivo de alcanzar, a más tardar en 2030, el cambio del 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros modos de transporte, como el ferrocarril o las vías navegables, y de más del 50 % de aquí a 2050, con el fin de optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, en particular utilizando en mayor medida modos más eficientes desde el punto de vista energético, ha sido más lento de lo esperado y, según las proyecciones actuales, no se logrará. ***A la vista del potencial todavía sin explotar del transporte combinado, la mejora de la presente Directiva representa una baza importante para la contribución de este sector al logro de los objetivos del Acuerdo de París sobre el cambio climático.***

Enmienda 4

**Propuesta de Directiva
Considerando 4 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) La presente Directiva debe allanar el camino hacia unos servicios eficientes de transporte de mercancías multimodales e intermodales ofreciendo unas condiciones de competencia equitativas para los distintos modos de transporte.

Enmienda 5

**Propuesta de Directiva
Considerando 5**

Texto de la Comisión

Enmienda

(5) La Directiva 92/106/CEE debe simplificarse y su aplicación ha de

(5) La Directiva 92/106/CEE debe simplificarse y su aplicación ha de

mejorarse mediante la revisión de los incentivos económicos al transporte combinado, con el fin de favorecer el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, más seguros, más eficientes desde el punto de vista energético y que causen menos congestión.

mejorarse mediante la revisión *y el desarrollo* de los incentivos económicos al transporte combinado, con el fin de favorecer el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte *menos contaminantes* y más respetuosos con el medio ambiente, más seguros, más eficientes desde el punto de vista energético y que causen menos congestión. *En este sentido, debe alentarse el estudio y el intercambio de mejores prácticas en relación con la transición del transporte por carretera hacia el transporte ferroviario.*

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) El volumen de las operaciones intermodales nacionales representa el 19,3 % del total del transporte intermodal en la Unión. Dichas operaciones no se benefician de las medidas de apoyo previstas por la Directiva 92/106/CEE, debido a lo limitado del ámbito de aplicación de la definición de transportes combinados. Sin embargo, el efecto negativo de las operaciones nacionales de transporte por carretera, y en particular de las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión, tienen unas repercusiones que rebasan las fronteras nacionales. Por lo tanto, conviene ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/106/CEE a las operaciones nacionales (dentro de un Estado miembro) de transporte combinado para apoyar el desarrollo del transporte combinado en la Unión, de ahí el aumento del cambio modal de la carretera al ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia.

Enmienda

(6) El volumen de las operaciones intermodales nacionales representa el 19,3 % del total del transporte intermodal en la Unión. Dichas operaciones no se benefician de las medidas de apoyo previstas por la Directiva 92/106/CEE, debido a lo limitado del ámbito de aplicación de la definición de transportes combinados. Sin embargo, el efecto negativo de las operaciones nacionales de transporte por carretera, y en particular de las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión, tienen unas repercusiones que rebasan las fronteras nacionales. Por lo tanto, conviene ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/106/CEE a las operaciones nacionales (dentro de un Estado miembro) de transporte combinado para apoyar el desarrollo del transporte combinado en la Unión, de ahí el aumento del cambio modal de la carretera al ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia. *La excepción a las normas de cabotaje sigue estando, no obstante, limitada a las operaciones de transporte combinado internacional*

efectuadas entre varios Estados miembros. Los Estados miembros deben realizar controles eficaces para garantizar el respeto de estas normas y promover unas condiciones de trabajo y sociales armonizadas entre los diferentes modos de transporte y entre los diferentes Estados miembros.

Justificación

El artículo 4 de la Directiva 92/106/CEE, relativo a la excepción a las normas de cabotaje, no se ha modificado en la propuesta de la Comisión. Dado que el ámbito de aplicación de la Directiva se está ampliando para cubrir las operaciones de transporte combinado nacionales, debería aclararse explícitamente que la excepción no se aplica a las operaciones nacionales.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) La definición actual de transporte combinado contempla diferentes límites de distancia en relación con los trayectos de una operación de transporte combinado efectuados por carretera, según el modo del trayecto no efectuado por carretera, y en el caso del ferroviario, no establece un límite de distancia fija, pero en su lugar tiene en cuenta el concepto de «terminal apropiada más próxima» a fin de ofrecer cierta flexibilidad y tener en cuenta situaciones específicas. Dicha definición ha planteado muchas dificultades para ser aplicada debido a distintas interpretaciones y dificultades específicas para establecer las condiciones de aplicación. Sería conveniente suprimir dichas ambigüedades, sin dejar de garantizar que se mantiene cierto grado de flexibilidad.

Enmienda

(8) La definición actual de transporte combinado contempla diferentes límites de distancia en relación con los trayectos de una operación de transporte combinado efectuados por carretera, según el modo del trayecto no efectuado por carretera, y en el caso del ferroviario, no establece un límite de distancia fija, pero en su lugar tiene en cuenta el concepto de «terminal apropiada más próxima» a fin de ofrecer cierta flexibilidad y tener en cuenta situaciones específicas. Dicha definición ha planteado muchas dificultades para ser aplicada debido a distintas interpretaciones y dificultades específicas para establecer las condiciones de aplicación. Sería conveniente suprimir dichas ambigüedades, sin dejar de garantizar que se mantiene cierto grado de flexibilidad. ***La Comisión debe precisar los criterios aplicables en caso de recurso a esta flexibilidad, con el fin de garantizar unas condiciones de aplicación iguales entre los Estados miembros. Conviene, en***

particular, tener en cuenta la disponibilidad y el rendimiento de las infraestructuras y los servicios de transporte combinado.

Justificación

Esta flexibilidad es esencial para no limitar las oportunidades del transporte combinado. Sin embargo, es preciso aclarar los criterios que regulan el ámbito de aplicación de la excepción a escala de la Unión con el fin de evitar diferencias de interpretación entre Estados miembros y garantizar la igualdad de trato de todos los operadores en el mercado interior.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Para conseguir que el transporte combinado resulte competitivo y atractivo para los operadores, en particular las microempresas y las pequeñas y medianas empresas (pymes), conviene reducir en la mayor medida de lo posible la carga administrativa excesiva que puede suponer la realización de una operación de transporte combinado en comparación con una operación de transporte unimodal.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

Enmienda

(12) El ámbito de aplicación de las actuales medidas de apoyo económico definidas en la Directiva 92/106/CEE es muy limitado y consiste en medidas fiscales (a saber, el reembolso o la reducción de impuestos) que afectan solamente a las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera. Estas medidas deben ampliarse a las operaciones

(12) El ámbito de aplicación de las actuales medidas de apoyo económico definidas en la Directiva 92/106/CEE es muy limitado y consiste en medidas fiscales (a saber, el reembolso o la reducción de impuestos) que afectan solamente a las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera. Estas medidas deben ampliarse a las operaciones

de transporte combinado que incluyen las vías navegables interiores y el transporte marítimo. También han de respaldarse otros tipos de medidas pertinentes, como las de apoyo a la inversión en infraestructuras o diversas medidas de apoyo económico.

de transporte combinado que incluyen las vías navegables interiores y el transporte marítimo. También han de respaldarse otros tipos de medidas pertinentes, como las de apoyo a la inversión en infraestructuras **y tecnologías digitales** o diversas medidas de apoyo económico.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) El principal obstáculo de infraestructura que dificulta el cambio del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte se encuentra a nivel de la terminal de transbordo. La actual distribución y cobertura de las terminales de transbordo en la Unión, al menos a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T, es insuficiente, y la capacidad de las terminales de transbordo existentes está llegando a sus límites **y tendrá que desarrollarse para** hacer frente al crecimiento general del tráfico de mercancías. Invertir en la capacidad de las terminales de transbordo puede reducir los costes globales de transbordo y, por lo tanto, producir un cambio modal, como ha quedado demostrado en algunos Estados miembros. **Por consiguiente, los Estados miembros deben velar, en coordinación con los Estados miembros vecinos y con la Comisión, por que se construyan o se pongan a disposición de los operadores de transporte más terminales de transbordo de transporte combinado y capacidad de transbordo. Ello supondría un incentivo para la utilización de alternativas al transporte de mercancías y el aumento del cambio modal, con el resultado de que las operaciones de transporte combinado sean más competitivas que el transporte efectuado únicamente por carretera. El**

Enmienda

(13) El principal obstáculo de infraestructura que dificulta el cambio del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte se encuentra a nivel de la terminal de transbordo. La actual distribución y cobertura de las terminales de transbordo en la Unión, al menos a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T, es **en algunos casos** insuficiente, y la capacidad de las terminales de transbordo existentes está llegando a sus límites, **mientras que otras terminales no se aprovechan con arreglo a su capacidad real, lo que permitiría** hacer frente al crecimiento general del tráfico de mercancías. Invertir en la capacidad de las terminales de transbordo, **la optimización de la red y el desarrollo de nuevas técnicas de transbordo** puede reducir los costes globales de transbordo y, por lo tanto, producir un cambio modal, como ha quedado demostrado en algunos Estados miembros.

aumento de la cobertura y la capacidad de las terminales de transbordo debe establecerse, como mínimo, a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km de cualquier punto de expedición en la Unión.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Los Estados miembros deben velar, en coordinación con los Estados miembros vecinos y con la Comisión, por que se ponga a disposición de los operadores de transporte una red de terminales eficaces, modernizadas y plenamente aprovechadas, con el fin de responder a la demanda actual y futura en materia de infraestructuras de transporte. Ello supondría un incentivo para la utilización de alternativas al transporte de mercancías y el aumento del cambio modal, con el resultado de que las operaciones de transporte combinado sean más competitivas que el transporte efectuado únicamente por carretera. La cobertura y el aumento de la capacidad de las terminales de transbordo debe establecerse, como mínimo, a lo largo de la red básica y la red global existentes de la RTE-T. Como promedio, debe existir al menos una terminal apropiada de transbordo para el transporte combinado situada como máximo a 150 km en línea recta de cualquier punto de expedición en la Unión, atendiendo también a criterios económicos.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva

Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Los Estados miembros deben aplicar medidas adicionales de apoyo económico además de las ya existentes, centrándose en los diversos trayectos de una operación de transporte combinado, con el fin de reducir el transporte de mercancías por carretera y de fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión. Dichas medidas pueden incluir la reducción de determinados impuestos o gravámenes sobre el transporte, subvenciones para las unidades intermodales de carga efectivamente transportadas en operaciones de transporte combinado o el reembolso parcial del coste de los transbordos.

Enmienda

(14) Los Estados miembros deben aplicar medidas adicionales de apoyo económico además de las ya existentes, centrándose en los diversos trayectos de una operación de transporte combinado, con el fin de reducir el transporte de mercancías por carretera y de fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, ***o de disminuir las emisiones de carbono procedentes del transporte por carretera,*** reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión. Dichas medidas ***deben aplicarse principalmente a las zonas sensibles, como las regiones montañosas, los grandes nodos urbanos industriales, las conexiones transfronterizas o las zonas industriales que carecen de dichas infraestructuras y terminales de transbordo, a fin de reducir los cuellos de botella y la congestión. Pueden*** incluir la reducción de determinados impuestos o gravámenes sobre el transporte, subvenciones para las unidades intermodales de carga efectivamente transportadas en operaciones de transporte combinado o el reembolso parcial del coste de los transbordos, ***lo que contribuirá a reducir los costes socioeconómicos del transporte y los riesgos para la salud asociados a la contaminación y el ruido, a la vez que favorece los intereses de los ciudadanos, las empresas y el medio ambiente.***

Enmienda 13

Propuesta de Directiva

Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 bis) Los Estados miembros deben aplicar medidas adicionales para mejorar el comportamiento medioambiental, la eficacia y la sostenibilidad del transporte combinado, fomentando la utilización de modos de transporte de emisión cero o bajas emisiones y de carburantes alternativos, apoyando el recurso a la eficiencia energética y a las energías renovables en toda la cadena del transporte combinado y reduciendo las molestias ocasionadas por el transporte, como por ejemplo el ruido, en particular en el sector ferroviario y en las proximidades de las zonas urbanas.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 14 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 ter) Los Fondos europeos y los programas de financiación de la investigación de la Unión deben seguir apoyando a los Estados miembros en la consecución de los objetivos de la presente Directiva.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva Considerando 14 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 quater) La inversión en logística representa asimismo una importante herramienta para aumentar la competitividad del transporte combinado. El recurso de manera más sistemática a las soluciones digitales, como por ejemplo las tecnologías de la comunicación y de la información o los sistemas conectados

inteligentes, permitiría facilitar el intercambio de datos, mejorar la eficacia y el coste de las operaciones de transbordo y reducir los plazos.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Considerando 14 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 quinquies) La inversión en la formación de la mano de obra de la cadena logística, en particular la de las terminales de transbordo, permitiría asimismo aumentar la competitividad del transporte combinado.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva Considerando 15

Texto de la Comisión

Enmienda

(15) Las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado *deben adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).*

(15) *Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas sobre ayudas estatales contenidas en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), debe aplicarse un cierto grado de flexibilidad a las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado con el fin de fomentar la utilización de las ayudas estatales.*

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Considerando 16

Texto de la Comisión

Enmienda

(16) Las medidas de apoyo deben coordinarse, en la medida de lo necesario, entre los Estados miembros y la Comisión.

(16) *Para evitar posibles solapamientos de las inversiones entre Estados miembros muy próximos, las medidas de apoyo deben coordinarse, en la medida de lo necesario, entre los Estados miembros y la*

Comisión *mediante una estrecha cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros.*

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) Las medidas de apoyo deben ser asimismo objeto de revisión periódica por los Estados miembros para garantizar su eficacia y su eficiencia.

Enmienda

(17) Las medidas de apoyo deben ser asimismo objeto de revisión periódica por los Estados miembros para garantizar su eficacia y su eficiencia *adoptando, en caso necesario, medidas correctoras. Basándose en la información comunicada por los Estados miembros, la Comisión debe presentar un análisis de las diferentes medidas aplicadas en los Estados miembros, así como de su eficacia, y favorecer el intercambio de buenas prácticas.*

Justificación

La difusión de buenas prácticas, es decir, aquellas medidas de apoyo adoptadas por los Estados miembros que resulten especialmente eficaces, debe intensificarse a fin de proporcionar a los Estados miembros información útil a la hora de seleccionar las inversiones y las medidas de apoyo en el ámbito del transporte combinado.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) *La falta de datos estadísticos comparables y fiables representa actualmente un freno a la evaluación del transporte combinado en la Unión y a la adopción de medidas destinadas a liberar su potencial.*

Enmienda 21

Propuesta de Directiva Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Para afrontar la evolución del transporte, y en particular del mercado del transporte combinado, los Estados miembros deben recopilar los datos y la información pertinentes y transmitirlos periódicamente a la Comisión, que debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva cada cuatro años.

Enmienda

(19) Para afrontar la evolución del transporte, y en particular del mercado del transporte combinado, los Estados miembros deben recopilar los datos y la información pertinentes y transmitirlos periódicamente a la Comisión, que debe presentar un informe al Parlamento Europeo, al Consejo **y a las autoridades competentes de los Estados miembros** sobre la aplicación de la presente Directiva cada cuatro años.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 bis) La Comisión debe ser responsable de la correcta aplicación de la presente Directiva y de la consecución del objetivo europeo relativo al desarrollo del transporte combinado en la perspectiva de 2030 y 2050. Para ello, debe evaluar regularmente la evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado en cada uno de los Estados miembros, basándose en las informaciones que estos últimos le han comunicado, y en caso necesario, debe proponer modificaciones de la presente Directiva, con el fin de alcanzar dicho objetivo europeo.

Justificación

La Comisión debe participar en mayor medida en el seguimiento de los objetivos europeos en materia de transporte combinado, tomando, de ser necesario, medidas correctoras.

Enmienda 23

Propuesta de Directiva Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) La transparencia es importante para todas las partes interesadas que participan en operaciones de transporte combinado, y en particular para aquellas afectadas por la presente Directiva. Al objeto de apoyar dicha transparencia y de promover una mayor cooperación, **deben** identificarse **las autoridades competentes** en cada Estado miembro.

Enmienda

(20) La transparencia es importante para todas las partes interesadas que participan en operaciones de transporte combinado, y en particular para aquellas afectadas por la presente Directiva. Al objeto de apoyar dicha transparencia y de promover una mayor cooperación, **debe** identificarse **una autoridad competente** en cada Estado miembro.

Justificación

Con vistas a mejorar la visibilidad del punto de contacto, garantizar una aplicación coherente de la directiva, reducir las duplicaciones administrativas y facilitar el seguimiento de la aplicación, conviene limitarse a una autoridad competente por Estado miembro.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva Considerando 22

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

Enmienda 25

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 92/106/CEE

Artículo 1 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Para las operaciones de transporte combinado *ferrocarril/carretera*, podrá rebasarse el límite de la distancia del trayecto efectuado por carretera *si lo autorizan el Estado miembro o los Estados miembros en cuyo territorio se realice el trayecto efectuado por carretera*, con el fin de alcanzar la terminal de *transporte* geográficamente más próxima que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo para la carga o descarga en lo referente al equipo de transbordo, la capacidad de la terminal y los servicios adecuados de transporte *ferroviario* de mercancías.

Enmienda

Para las operaciones de transporte combinado podrá rebasarse el límite de la distancia del trayecto efectuado por carretera, con el fin de alcanzar la terminal de *transbordo* geográficamente más próxima, *incluso si está situada en otro Estado miembro*, que tenga la capacidad operativa necesaria de transbordo para la carga o descarga en lo referente al equipo de transbordo, la capacidad de la terminal, *el horario de apertura de la terminal* y los servicios adecuados de transporte de mercancías. *Para evitar divergencias de interpretación entre los Estados miembros, la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 10 bis que complemente la presente Directiva, en el que establezca los criterios aplicables a los operadores de transporte combinado que regulan la superación de la distancia límite del trayecto efectuado por carretera para operaciones de transporte combinado. Los Estados miembros serán responsables de garantizar que los operadores respeten estas normas y notificarán a la Comisión la información necesaria sobre las autorizaciones, incluida la justificación para la concesión de excepciones y la duración de estas.*

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Texto de la Comisión

4. Se considerará que tiene lugar una operación de transporte combinado en la Unión cuando la operación o la parte de esta que tenga lugar en la Unión cumpla los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3.

Enmienda

4. Se considerará que tiene lugar una operación de transporte combinado en la Unión cuando la operación o la parte de esta que tenga lugar en la Unión cumpla los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3. ***Una operación de transporte combinado en virtud de la presente Directiva puede empezar o acabar en un tercer país, o incluir un tramo de un tercer país.***

Enmienda 27

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4
Directiva 92/106/CEE
Artículo 5 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) el número y la ***distribución*** geográfica de las terminales que se utilizan en las operaciones de transporte combinado y el número anual de operaciones de transbordo efectuadas en dichas terminales;

Enmienda

c) el número y la ***ubicación*** geográfica de las terminales que se utilizan en las operaciones de transporte combinado y el número anual de operaciones de transbordo efectuadas en dichas terminales ***en relación con la capacidad utilizada respectiva;***

Justificación

Es necesario disponer de información sobre la ubicación real y la accesibilidad de las terminales en cuestión, así como de una evaluación actualizada de su capacidad utilizada respectiva o de las mejoras potenciales.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4
Directiva 92/106/CEE
Artículo 5 - apartado 1 - letra c bis (nueva)

c bis) la evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado y de los diferentes modos de transporte en el territorio,

Enmienda 29

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. A partir de un análisis de los informes nacionales, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx — 9 meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros], y cada dos años a partir de entonces, la Comisión elaborará y presentará un informe al Parlamento Europeo y *al Consejo* sobre:

3. A partir de un análisis de los informes nacionales, *que incluirán también datos estadísticos definidos con arreglo a indicaciones y metodologías comunes a nivel europeo*, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx — 9 meses después del plazo de presentación del informe de los Estados miembros], y cada dos años a partir de entonces, la Comisión elaborará y presentará un informe al Parlamento Europeo, *al Consejo y a las autoridades competentes de los Estados miembros* sobre:

Justificación

La enmienda pone de relieve la importancia de los datos estadísticos que deben proporcionar los Estados miembros sobre la base de una metodología común a escala de la Unión.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) el desarrollo económico del transporte combinado, en particular a la luz

a) el desarrollo económico del transporte combinado, *a nivel de los*

de la evolución del comportamiento medioambiental de los diferentes modos de transporte;

Estados miembros y de la Unión, en particular a la luz de la evolución del comportamiento medioambiental de los diferentes modos de transporte;

Enmienda 31

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 – apartado 3 – letra c

Texto de la Comisión

c) la eficacia y la eficiencia de las medidas de apoyo previstas en el artículo 6;

Enmienda

c) la eficacia y la eficiencia de las medidas de apoyo previstas en el artículo 6, *precisando las medidas que se consideran más eficaces para la consecución del objetivo original de la presente Directiva y las buenas prácticas en los Estados miembros,*

Enmienda 32

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 92/106/CEE

Artículo 5 - apartado 3 - letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) La evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado en cada uno de los Estados miembros y a nivel de la Unión, con vistas a la consecución de los objetivos de la Unión en la perspectiva de 2030 y 2050,

Justificación

La Comisión debe participar en mayor medida en el seguimiento de los objetivos europeos en materia de transporte combinado, tomando, de ser necesario, medidas correctoras.

Enmienda 33

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión

a) la **construcción** y, en caso necesario, la **ampliación** de dichas terminales de transbordo para **el transporte combinado**;

Enmienda

a) la **ampliación de dichas terminales de transbordo o**, en caso necesario, la **creación de nuevas terminales para el transporte combinado. Estas inversiones irán precedidas de un estudio de impacto destinado a garantizar el logro de los objetivos de la presente Directiva y la pertinencia económica y medioambiental de dichas inversiones, teniendo debidamente en cuenta las limitaciones geográficas y naturales del territorio en cuestión. Los Estados miembros darán prioridad a la inversión en el desarrollo de nuevas técnicas de transbordo y el desarrollo de terminales de transbordo para reducir los cuellos de botella y las zonas de congestión**;

Enmienda 34

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5
Directiva 92/106/CEE
Artículo 6 – apartado 4 – letra b

Texto de la Comisión

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

Enmienda

b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes, **que permiten disponer de una red de terminales en la Unión adecuadas para la demanda del tráfico de mercancías, apoyando, entre otras cosas, la integración de los sistemas conectados y la automatización de las operaciones, las inversiones en la logística digital, las tecnologías de la información y la comunicación y los sistemas de transporte inteligente.**

Enmienda 35

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5
Directiva 92/106/CEE
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica *equilibrada y suficiente de instalaciones apropiadas* en la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior a 150 km de una terminal.

Enmienda

Los Estados miembros se coordinarán con los Estados miembros vecinos, *en particular mediante una cooperación estrecha entre sus autoridades competentes*, y con la Comisión y velarán por que, al aplicar estas medidas, se dé prioridad a garantizar una distribución geográfica suficiente de *terminales de transbordo* en *toda* la Unión, y en particular en las redes global y básica de la RTE-T, al objeto de que ningún punto de la Unión se encuentre a una distancia superior a 150 km *en línea recta* de una terminal. *Los Estados miembros podrán aplicar una excepción a la norma de los 150 km en caso de no existir pertinencia económica para este tipo de instalaciones o por razones relacionadas con la especificidad geográfica o natural del territorio. Una excepción de este tipo estará debidamente justificada por la autoridad competente.*

Enmienda 36

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5
Directiva 92/106/CEE
Artículo 6 – apartado 5 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

El 31 de diciembre de 2021, a más tardar, los Estados miembros adoptarán al menos una medida adicional de carácter económico y normativo a fin de mejorar — también mediante el uso de las tecnologías— la competitividad de las operaciones de transporte combinado en comparación con las operaciones equivalentes alternativas de transporte por carretera, en particular con miras a reducir el tiempo y los costes necesarios

en las operaciones de transbordo.

Justificación

La enmienda tiene por objeto comprometer más a los Estados miembros en la definición de las políticas y las medidas de fomento, de desarrollo y de mejora de la eficiencia del transporte combinado, tanto de carácter económico como normativo, para lo que deberá recurrirse sobre todo al uso de la tecnología.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 5 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Dichas medidas podrán referirse a toda operación de transporte combinado o a parte de esta, como la operación en un trayecto efectuado por carretera o no efectuado por carretera, incluido el vehículo utilizado en dicho trayecto, o como la unidad de carga *o* las operaciones de transbordo.

Enmienda

Dichas medidas podrán referirse a toda operación de transporte combinado o a parte de esta, como la operación en un trayecto efectuado por carretera o no efectuado por carretera, incluido el vehículo utilizado en dicho trayecto, o como la unidad de carga, las operaciones de transbordo *o la formación de la mano de obra.*

Enmienda 38

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. El 31 de diciembre de 2021, a más tardar, los Estados miembros adoptarán al menos una medida adicional para reducir el impacto del transporte de mercancías en el medio ambiente y la salud pública, promoviendo, por ejemplo, la eficiencia de los vehículos, el uso de combustibles alternativos menos contaminantes, el uso de energías renovables, también en las terminales, o

el uso más eficiente de las redes de transporte mediante la aplicación de tecnologías de la información y la comunicación.

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Los Estados miembros *informarán a la Comisión sobre las medidas adoptadas con arreglo al presente artículo y sus especificaciones.*

Enmienda

6. Los Estados miembros *evaluarán el impacto de dichas medidas de apoyo y reevaluarán sus necesidades al menos cada cuatro años y, cuando proceda, adaptarán las medidas.*

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Los Estados miembros *evaluarán el impacto de dichas medidas de apoyo y reevaluarán sus necesidades al menos cada cuatro años y, cuando proceda, adaptarán las medidas.*

Enmienda

7. Los Estados miembros *informarán a la Comisión, con arreglo a las condiciones mencionadas en el artículo 5, apartado 1, sobre las medidas adoptadas en aplicación del presente artículo especificándolas, presentando los resultados de su impacto y comunicando las posibles medidas correctoras aplicadas o previstas, con un calendario preciso.*

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 92/106/CEE

Artículo 6 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. Los Estados velarán por que las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado tengan como objetivos reducir el transporte de mercancías por carretera y fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión.»;

Enmienda

8. Los Estados velarán por que las medidas de apoyo a las operaciones de transporte combinado tengan como objetivos reducir el transporte de mercancías por carretera y fomentar la utilización de otros modos de transporte, como el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo, **los vehículos con un nivel bajo de emisiones, o el recurso a combustibles alternativos con bajas emisiones, como los biocombustibles, la electricidad procedente de fuentes renovables, el gas natural o las pilas de hidrógeno,** reduciendo así la contaminación atmosférica, las emisiones de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, la contaminación acústica y la congestión.»;

Justificación

Dado que uno de los objetivos principales de la Directiva es reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos, debe fomentarse el uso de vehículos y combustibles con menos emisiones, sobre todo en el transporte por carretera. Los vehículos pesados con bajas emisiones de carbono tienen un importante potencial de descarbonización del transporte.

Enmienda 42

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 92/106/CEE

Artículo 9 bis – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros designarán a una ***o a varias autoridades competentes*** para velar por la aplicación de la presente Directiva y actuar como principal punto de contacto para su aplicación.

Enmienda

Los Estados miembros designarán a una ***autoridad competente*** para velar por la aplicación de la presente Directiva y actuar como principal punto de contacto para su aplicación.

Justificación

Con vistas a mejorar la visibilidad del punto de contacto, garantizar una aplicación

coherente de la directiva, reducir las duplicaciones administrativas y facilitar el seguimiento de la aplicación, conviene limitarse a una autoridad competente por Estado miembro.

Enmienda 43

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 92/106/CEE

Artículo 9 bis – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros notificarán a los demás Estados miembros y a la Comisión **cuáles son las autoridades competentes** a que se refiere el párrafo primero.

Enmienda

Los Estados miembros notificarán a los demás Estados miembros y a la Comisión **cuál es la autoridad competente** a que se refiere el párrafo primero.

Justificación

Con vistas a mejorar la visibilidad del punto de contacto, garantizar una aplicación coherente de la directiva, reducir las duplicaciones administrativas y facilitar el seguimiento de la aplicación, conviene limitarse a una autoridad competente por Estado miembro.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 92/106/CEE

Artículo 9 bis – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes cooperen con las autoridades competentes de otros Estados miembros. A tal fin, los Estados miembros se asegurarán de que las autoridades competentes se faciliten mutuamente la información necesaria para la aplicación de la presente Directiva. En lo que respecta a la información que se intercambie, la autoridad receptora garantizará el mismo nivel de confidencialidad que la autoridad de origen.

Enmienda

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes cooperen con las autoridades competentes de otros Estados miembros, **en particular para mejorar las conexiones transfronterizas y garantizar la continuidad y la coherencia de las inversiones realizadas a uno y otro lado de las fronteras**. A tal fin, los Estados miembros se asegurarán de que las autoridades competentes se faciliten mutuamente la información necesaria para la aplicación de la presente Directiva. En lo que respecta a la información que se intercambie, la autoridad receptora

garantizará el mismo nivel de
confidencialidad que la autoridad de
origen.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros
Referencias	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 29.11.2017
Opini3n emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 29.11.2017
Ponente de opini3n Fecha de designaci3n	Michel Dantin 29.1.2018
Examen en comisi3n	19.3.2018
Fecha de aprobaci3n	17.5.2018
Resultado de la votaci3n final	+: 53 -: 1 0: 3
Miembros presentes en la votaci3n final	Pilar Ayuso, Zoltán Balcz3, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabez3n Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Stefan Eck, Jos3 In3cio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gamb3s, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Fran3oise Grosset3te, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Gy3rgy H3lv3nyi, Anneli J34tteenm3ki, Benedek J3vor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Suplentes presentes en la votaci3n final	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz Garc3a, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike M3ller, Stanislav Polč3k, Bart Staes, Tiemo W3lken
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votaci3n final	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

53	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

3	0
GUE/NGL	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó

Explicación de los signos utilizados:

+ : a favor:

- : en contra:

0 : abstenciones:

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

Título	Normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros		
Referencias	COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD)		
Fecha de la presentación al PE	8.11.2017		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 29.11.2017		
Comisiones competentes para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 29.11.2017		
Ponentes Fecha de designación	Daniela Aiuto 11.12.2017		
Examen en comisión	1.2.2018	25.4.2018	9.7.2018
Fecha de aprobación	9.7.2018		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	34 4 2	
Miembros presentes en la votación final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska		
Suplentes presentes en la votación final	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn		
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Anna Hedh, Krzysztof Hetman		
Fecha de presentación	19.7.2018		

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

34	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Krzysztof Hetman, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor

4	-
ECR	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones