

Miércoles, 27 de marzo de 2019

P8_TA(2019)0308

Normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros *I**

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 27 de marzo de 2019, 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)

(2021/C 108/45)

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 nº 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 2018 ⁽¹⁾,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones de 5 de julio de 2018 ⁽²⁾,
 - 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⁾ DO C 262 de 25.7.2018, p. 52.

⁽²⁾ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

Miércoles, 27 de marzo de 2019

P8_TC1-COD(2017)0290

Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 27 de marzo de 2019 con vistas a la adopción de la Directiva (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (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 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. [Enm. 1]***
- (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/CEE ⁽⁴⁾, 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 imputación de costes externos. [Enm. 2]***
- (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~~ ***debe lograrse aumentando la eficiencia y mejorando las infraestructuras en el sector del transporte ferroviario y por vías navegables. [Enm. 3]***

⁽¹⁾ DO C 262 de 25.7.2018, p. 52.

⁽²⁾ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 27 de marzo de 2019.

⁽⁴⁾ 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).

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- (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 y~~ **las trabas burocráticas y proteccionistas existentes en el sector ferroviario.** [Enm. 4]
- (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.** [Enm. 5]
- (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~~ **mejorar la competitividad** 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 **ferroviario y por vías navegables con respecto al transporte por carretera.** [Enm. 6]
- (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.** [Enm. 7]
- (7) Una operación de transporte combinado debe considerarse una sola operación de transporte que compite directamente con una operación de transporte unimodal desde el punto de partida hasta el destino final. Las condiciones reglamentarias deben garantizar la equivalencia entre el transporte combinado internacional y el transporte unimodal internacional, y el transporte combinado nacional y el transporte unimodal nacional, respectivamente.
- (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 los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009 ⁽⁵⁾ y (CE) n.º 1072/2009 ⁽⁶⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo 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 ⁽⁷⁾ y las contempladas en la Directiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾ 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.** [Enm. 8]

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- (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.
- (9) En la actual definición de transporte combinado, la distancia mínima de 100 km del trayecto de una operación de transporte combinado no efectuado por carretera garantiza que quedan incluidas la mayor parte de las operaciones de transporte combinado. Los trayectos por ferrocarril y transporte marítimo de corta distancia cubren grandes distancias para ser competitivos en relación con el transporte efectuado únicamente por carretera. Esa distancia mínima también excluye del ámbito de aplicación ciertas operaciones específicas como las travesías de transbordadores de corta distancia o el transporte por alta mar, que se producirían de todos modos. Sin embargo, con estas limitaciones, no se tienen en cuenta, a los efectos de las operaciones de transporte combinado, una serie de operaciones en las vías de navegación interior en las inmediaciones de los puertos y en las aglomeraciones urbanas y alrededor de estas, que contribuyen en gran medida a descongestionar el transporte por carretera en los puertos marítimos y en las zonas interiores adyacentes, así como a reducir las cargas medioambientales en las aglomeraciones. Por lo tanto, sería útil eliminar dicha distancia mínima, manteniendo al mismo tiempo la exclusión de determinadas operaciones como el transporte por alta mar o las travesías en transbordador a corta distancia.
- (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. [Enm. 9]***
- (10) El límite mínimo de tamaño de las unidades de carga que se especifica actualmente en la definición de transporte combinado podría obstaculizar el futuro desarrollo de soluciones intermodales innovadoras para el transporte urbano. Por el contrario, la capacidad de identificar las unidades de carga gracias a las normas existentes podría acelerar su manipulación en terminales y facilitar el flujo de las operaciones de transporte combinado, a fin de velar por un tratamiento más fácil de las unidades de carga identificadas y de garantizar el futuro de estas.
- (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. [Enm. 10]
- (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. [Enm. 11]***
- (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. [Enm. 12]***

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- (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** ⁽⁹⁾. [Enm. 13]
- (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**. [Enm. 14]
- (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, **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**. [Enm. 15]
- (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**. [Enm. 16]
- (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**. [Enm. 17]

⁽⁹⁾ 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).

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- (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.** [Enm. 18]
- (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.** [Enm. 19]
- (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.** [Enm. 20]
- (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.** [Enm. 21]
- (18) A efectos de la presente Directiva, no debe hacerse distinción alguna entre transporte combinado por cuenta ajena y transporte combinado por cuenta propia.
- (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.** [Enm. 22]
- (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 **y a las autoridades competentes de los Estados miembros** sobre la aplicación de la presente Directiva cada cuatro años. [Enm. 23]
- (19 bis) **La Comisión debe ser responsable de la correcta aplicación de la presente Directiva y de la consecución del objetivo de desarrollar el transporte combinado a escala de la Unión en 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.** [Enm. 24]
- (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.
- (21) Con vistas a atender a la evolución del mercado y al progreso técnico, debe delegarse la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en la Comisión en lo que se refiere a añadir a la presente Directiva más detalles sobre la información relativa a las operaciones de transporte combinado que deben comunicar los Estados miembros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁽¹⁰⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

⁽¹⁰⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- (22) Los objetivos de la presente Directiva consisten **principalmente** en ~~promover~~**hacer que** el ~~cambio del transporte combinado sea competitivo con respecto al~~ transporte por carretera a ~~modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y, por lo tanto, reducir las externalidades negativas del sistema de transportes de la Unión;~~ dado que los Estados miembros no pueden lograr dichos objetivos de manera suficiente, sino que, debido a la naturaleza esencialmente transfronteriza del transporte combinado de mercancías y de las infraestructuras interrelacionadas, así como a los problemas que pretende resolver la presente Directiva, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos. [Enm. 25]
- (23) Procede por tanto modificar la Directiva 92/106/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

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

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

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

«Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará a las operaciones de transporte combinado.

2. A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por “transportes combinados”, los transportes de mercancías mediante una operación de transporte, compuesta de un trayecto inicial o final del viaje efectuado por carretera, o ambos, así como un trayecto del viaje no efectuado por carretera, utilizando el transporte por ferrocarril, vías navegables o marítimo:

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 móviles 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 [Enm. 26]

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**). [Enm. 27]

No obstante, hasta [cinco años a partir de 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. [Enm. 28]

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 punto de vista comercial~~ **comercialmente viable** no se tendrán en cuenta a los efectos de las operaciones de transporte combinado. [Enm. 29]

Miércoles, 27 de marzo de 2019

3. Cada trayecto por carretera mencionado en el apartado 2 no superará ~~la más larga~~ **los 150 km** de las ~~distancias siguientes~~ **distancia** 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).~~ [Enm. 30]

Este límite de distancia del trayecto efectuado por carretera se aplicará a la longitud total de cada trayecto efectuado por carretera, incluidas todas las recogidas y entregas intermedias. No se aplicará al transporte de una unidad de carga vacía ni al punto de recogida de las mercancías ni al transporte a partir del punto de entrega de las mercancías.

Para las operaciones de transporte combinado ferrocarril/carretera, ~~podrá rebasarse~~ **se permitirá rebasar** el límite de la distancia del trayecto **especificado en el presente apartado** efectuado por carretera si lo autorizan el Estado miembro o los Estados miembros en cuyo territorio se realice el trayecto por carretera, ~~con el fin de alcanzar cuando sea necesario~~ para llegar a la terminal de transporte **o al punto de transbordo** geográficamente más ~~próximo~~ próximo 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, **los horarios de apertura de la terminal** y los servicios adecuados de transporte ferroviario de mercancías, **a falta 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. [Enm. 31]

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.** [Enm. 32]

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

«Artículo 3

1. Los Estados miembros velarán por que el transporte por carretera se considere parte de una operación de transporte combinado 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, ~~incluido el transporte de unidades de carga en vacío antes y después del transporte de mercancías y si dicha información se transmite debidamente al transportista que efectúa la operación de transporte antes del comienzo de la operación.~~ [Enm. 33]

2. ~~Las~~ **Para que se consideren** pruebas **claras, la información** a que se refiere el apartado 1 ~~incluiránse~~ **presentará o transmitirá en el formato mencionado en el apartado 5 e incluirá** los siguientes datos relativos a cada operación de transporte combinado: [Enm. 34]

a) nombre y apellidos, dirección, datos de contacto y firma del expedidor;

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; [Enm. 35]

b) el lugar y la fecha en que se inicia la operación de transporte combinado en la Unión;

c) el nombre, la dirección y la dirección de contacto del destinatario;

d) el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- e) la distancia en línea recta entre el lugar en que comienza la operación de transporte combinado y el lugar en que finaliza la operación de transporte combinado en la Unión;
- 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; [Enm. 36]*
- f) una descripción, ~~firmada por el expedidor,~~ de la operación de transporte combinado **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: [Enm. 37]
 - i) orden de los trayectos (es decir, primer trayecto, trayecto no efectuado por carretera o trayecto final);
 - ii) nombre, dirección y datos de contacto del transportista **o los transportistas**; [Enm. 38]
 - iii) modo de transporte y su orden en la operación;
- g) identificación de la unidad de carga intermodal transportada;
- h) respecto del trayecto inicial del transporte efectuado por carretera:
 - i) ~~el lugar de transbordo para el trayecto no efectuado por carretera~~; [Enm. 39]
 - ii) la distancia del trayecto inicial del transporte efectuado por carretera ~~en línea recta~~ entre el lugar de expedición y la primera **terminal de transporte o el punto de la** terminal de transbordo; [Enm. 40]
 - 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;
- i) respecto del trayecto final de transporte efectuado por carretera:
 - i) el lugar en que se reciben las mercancías desde el trayecto no efectuado por carretera (ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo);
 - 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; [Enm. 42]
- j) respecto del trayecto no efectuado por carretera:
 - i) en caso de que se haya completado el trayecto no efectuado por carretera, una firma del transportista (o transportistas, en el caso de dos o más operaciones no efectuadas por carretera en el trayecto no efectuado por carretera) que confirme que se ha efectuado la operación de transporte del trayecto no efectuado por carretera;
 - ii) cuando se disponga de ellos, una firma o un sello de ~~las autoridades ferroviarias o portuarias competentes~~ **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. [Enm. 43]
- 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. [Enm. 44]*

3. No se exigirá ningún documento adicional para probar que el transportista está llevando a cabo una operación de transporte combinado.

Miércoles, 27 de marzo de 2019

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 ~~las pruebas mencionadas~~ **la información mencionada** en el apartado 2. [Enm. 45]

5. Las pruebas podrán proporcionarse mediante ~~un documento de transporte que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 6 del Reglamento n.º 11 del 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)~~ **las cartas de porte previstas en los convenios de transporte internacionales o nacionales en vigor, hasta que la Comisión establezca un formulario normalizado mediante actos de ejecución.** [Enm. 46]

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~~ **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.** [Enm. 47]

Los Estados miembros avanzarán hacia una desmaterialización progresiva de la documentación, previendo un período transitorio hasta el completo abandono del formato en papel. [Enm. 48]

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) y 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.~~; [Enm. 49]

4) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, por primera vez a más tardar el [xx/xx/xxxx — ~~18~~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: [Enm. 50]

- a) los ~~enlaces~~ **corredores** de la red de transporte nacional y transfronteriza utilizados en las operaciones de transporte combinado; [Enm. 51]
- 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 ~~(ferroviario, trayecto por carretera/por otra vía, especialmente por ferrocarril, vías navegables interiores, etc. y rutas marítimas)~~ y por distribución geográfica (nacional y dentro de la Unión); [Enm. 52]

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- 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, especialmente por ferrocarril, vías navegables interiores, rutas marítimas)** y el número anual de operaciones de transbordo ~~efectuadas en dichas~~ **y una evaluación de la capacidad utilizada en las terminales**; [Enm. 53]
- c bis) **la evolución del porcentaje correspondiente al transporte combinado y de los diferentes modos de transporte en el territorio**; [Enm. 54]
- 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**; [Enm. 55]
- 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**; [Enm. 56]
- 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 (*)**; [Enm. 57]
- 1 bis. **La Comisión publicará los datos transmitidos por los Estados miembros en un formato que permita la comparación entre Estados miembros.** [Enm. 58]
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 10 bis, que complementen la presente Directiva describiendo el contenido y los pormenores de la información sobre las operaciones de transporte combinado a que se refiere el apartado 1.
3. A partir de un análisis de los informes nacionales **y de datos estadísticos definidos con arreglo a indicaciones y metodologías comunes para toda la Unión**, 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: [Enm. 59]
- 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; [Enm. 60]
- b) los efectos de la aplicación de la Directiva y otros actos legislativos de la Unión en este ámbito;
- 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**; [Enm. 61]
- 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**; [Enm. 62]

Miércoles, 27 de marzo de 2019

- 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.**; [Enm. 63]

(*) **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).**

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 $\oplus$ 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». [Enm. 64]

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.» [Enm. 65]

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.» [Enm. 66]

5) En el artículo 6, se añaden los siguientes apartados 4, 5, 6, 7 y 8:

«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: [Enm. 67]

- a) la construcción y, ~~en caso necesario~~ **zonas en las que no se disponga de instalaciones adecuadas en las distancia límite mencionada en el artículo 1, la ampliación** ~~apartado 3, de dichas terminales 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;~~ [Enm. 68]

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; [Enm. 69]

- b) el incremento de la eficiencia operativa en las terminales existentes, **en particular garantizando el acceso a esas terminales.** [Enm. 70]

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. [Enm. 71]

Miércoles, 27 de marzo de 2019

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 ~~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.* [Enm. 72]

Los Estados miembros velarán por que las instalaciones de transbordo sean accesibles a todos los operadores, sin discriminación alguna.

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.*** [Enm. 73]

5. ***El 31 de diciembre de 2021, a más tardar,*** los Estados miembros ~~podrán adoptar~~ ***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.*** [Enm. 74]

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.

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 (*);*
- 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.* [Enm. 75]

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;*

Miércoles, 27 de marzo de 2019

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.* [Enm. 76]

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.* [Enm. 77]

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

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.

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.». [Enm. 78]

(*) *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).»;*

6) Se suprimen los artículos 7 y 9.

7) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 9 bis

1. 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.

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.

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.

3. Los Estados miembros publicarán de manera fácilmente accesible **en internet** y gratuita la información pertinente sobre las medidas adoptadas de conformidad con el artículo 6, así como cualquier otra información pertinente a efectos de la aplicación de la presente Directiva. [Enm. 79]

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.». [Enm. 80]

8) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 10 bis

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

Miércoles, 27 de marzo de 2019

2. La competencia para adoptar actos delegados contemplada en el artículo 5, apartado 2, se confiere a la Comisión por un período ~~indefinido~~ **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.** [Enm. 81]

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro en consonancia con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. (*)

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.º.

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el XXXXXX [un año después de la adopción de la Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se formule la mención.

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente