



Bruxelles, 3 aprile 2019  
(OR. en)

7739/19

---

---

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

---

---

**CODEC 752  
TRANS 218  
PE 112**

#### **NOTA INFORMATIVA**

---

Origine: Segretariato generale del Consiglio  
Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

---

Oggetto: Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di  
norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri  
- Risultati della prima lettura del Parlamento europeo  
(Strasburgo, 25-28 marzo 2019)

---

#### **I. INTRODUZIONE**

La relatrice Daniela AIUTO (EFDD, IT) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta di direttiva. La relazione conteneva ottantuno emendamenti (emendamenti 1-81) alla proposta.

I gruppi politici hanno inoltre presentato i seguenti emendamenti: il gruppo ECR ha presentato cinque emendamenti (emendamenti 83-87), il gruppo Verts/ALE cinque emendamenti (emendamenti 88-92) e il gruppo GUE/NGL un emendamento (emendamento 82).

## II. VOTAZIONE

Nella votazione del 27 marzo 2019, la plenaria ha adottato gli emendamenti 1-81 alla proposta di direttiva.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> La versione della posizione del Parlamento contenuta nella risoluzione legislativa è stata contrassegnata in modo da indicare le modifiche apportate dagli emendamenti alla proposta della Commissione. Le aggiunte al testo della Commissione sono evidenziate in *neretto e corsivo*. Le soppressioni sono indicate dal simbolo "■".

## **Norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri \*\*\*I**

**Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 27 marzo 2019 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

### **(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2017)0648),
  - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C8-0391/2017),
  - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - visto il parere motivato inviato dal Riksdag svedese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
  - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 19 aprile 2018<sup>2</sup>,
  - visto il parere del Comitato delle regioni del 5 luglio 2018<sup>3</sup>,
  - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A8-0259/2018),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
  2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

---

<sup>2</sup> GU C 262 del 25.7.2018, pag. 52.

<sup>3</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

## Emendamento 1

### Proposta di direttiva Considerando 1

#### *Testo della Commissione*

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

#### *Emendamento*

(1) ***L'obiettivo generale della presente direttiva è istituire una rete di trasporto multimodale efficiente nell'impiego delle risorse e ridurre*** l'impatto negativo dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, sulle emissioni di gas a effetto serra, sugli incidenti, sull'inquinamento acustico e sulla congestione.

## Emendamento 2

### Proposta di direttiva Considerando 2

#### *Testo della Commissione*

(2) Ridurre l'impatto negativo delle attività di trasporto resta uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti dell'Unione. La direttiva 92/106/CEE<sup>21</sup> del Consiglio, che stabilisce provvedimenti volti a promuovere lo sviluppo del trasporto combinato, è l'unico strumento giuridico dell'Unione che incentiva direttamente il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni come la navigazione interna, il trasporto marittimo e ferroviario.

#### *Emendamento*

(2) Ridurre l'impatto negativo delle attività di trasporto resta uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti dell'Unione. La direttiva 92/106/CEE<sup>21</sup> del Consiglio, che stabilisce provvedimenti volti a promuovere lo sviluppo del trasporto combinato, è l'unico strumento giuridico dell'Unione che incentiva direttamente il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni come la navigazione interna, il trasporto marittimo e ferroviario. ***Per ridurre ulteriormente gli effetti negativi del trasporto merci su strada, è opportuno incoraggiare la ricerca al riguardo e la condivisione delle migliori prassi tra gli Stati membri per quanto concerne le soluzioni volte a migliorare i percorsi, l'ottimizzazione della rete, l'aumento***

*dell'efficienza di carico e le possibilità di tariffazione dei costi esterni.*

---

<sup>21</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

---

<sup>21</sup> Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

### Emendamento 3

#### Proposta di direttiva Considerando 3

##### *Testo della Commissione*

(3) ***Per quanto riguarda*** l'obiettivo di trasferire il 30 % del trasporto merci su strada su distanze superiori a 300 km verso altri modi di trasporto, come il trasporto ferroviario o per vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050, ***al fine di ottimizzare il funzionamento delle catene logistiche multimodali, anche rafforzando l'uso di modi di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico, i progressi sono stati più lenti del previsto e secondo le proiezioni attuali, l'obiettivo non sarà raggiunto.***

##### *Emendamento*

(3) L'obiettivo di trasferire il 30 % del trasporto merci su strada su distanze superiori a 300 km verso altri modi di trasporto, come il trasporto ferroviario o per vie navigabili entro il 2030, e oltre il 50 % entro il 2050, ***deve essere conseguito mediante miglioramenti dell'efficienza e delle infrastrutture nel settore del trasporto ferroviario e per vie navigabili.***

### Emendamento 4

#### Proposta di direttiva Considerando 4

##### *Testo della Commissione*

(4) La direttiva 92/106/CEE ha contribuito allo sviluppo della politica dell'Unione in materia di trasporto combinato e ha agevolato il trasferimento di una quantità considerevole di merci dalla strada verso altri modi di trasporto. Le carenze nell'attuazione di tale direttiva, in particolare formulazioni ambigue e

##### *Emendamento*

(4) La direttiva 92/106/CEE ha contribuito allo sviluppo della politica dell'Unione in materia di trasporto combinato e ha agevolato il trasferimento di una quantità considerevole di merci dalla strada verso altri modi di trasporto. Le carenze nell'attuazione di tale direttiva, in particolare formulazioni ambigue e

disposizioni obsolete, e la portata limitata delle misure di sostegno, hanno notevolmente ridotto il suo impatto.

disposizioni obsolete, la portata limitata delle misure di sostegno, **nonché gli ostacoli di natura burocratica e protezionistica nel settore ferroviario**, hanno notevolmente ridotto il suo impatto.

## Emendamento 5

### Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(4 bis) La presente direttiva dovrebbe porre le basi per servizi di trasporto intermodali e multimodali efficienti, offrendo condizioni di parità per i diversi modi di trasporto.**

## Emendamento 6

### Proposta di direttiva Considerando 5

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(5) La direttiva 92/106/CEE dovrebbe essere semplificata e la sua attuazione migliorata attraverso la revisione degli incentivi economici per il trasporto combinato, al fine di **incoraggiare il trasferimento delle merci dal** trasporto su strada **a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri, più efficienti sul piano energetico e che provocano una minore congestione del traffico.**

(5) La direttiva 92/106/CEE dovrebbe essere semplificata e la sua attuazione migliorata attraverso la revisione degli incentivi economici per il trasporto combinato, al fine di **umentare la competitività del trasporto ferroviario e per vie navigabili rispetto al** trasporto su strada.

## Emendamento 7

### Proposta di direttiva Considerando 6

*Testo della Commissione*

(6) Il volume delle operazioni intermodali nazionali rappresenta il 19,3 % di tutti i trasporti intermodali nell'Unione. Attualmente tali operazioni non beneficiano delle misure di sostegno previste dalla direttiva 92/106/CEE a causa del limitato ambito di applicazione della definizione di trasporto combinato. L'effetto negativo delle operazioni nazionali di trasporto su strada, in particolare le emissioni di gas a effetto serra e la congestione, si fa tuttavia sentire anche al di là delle frontiere nazionali. Per tale motivo è necessario ampliare il campo d'applicazione della direttiva 92/106/CEE ed estenderlo alle operazioni nazionali (all'interno di uno Stato membro) di trasporto combinato al fine di sostenere l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato nell'Unione e, di conseguenza, un maggiore trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, alle vie navigabili interne e al trasporto marittimo a corto raggio.

*Emendamento*

(6) Il volume delle operazioni intermodali nazionali rappresenta il 19,3 % di tutti i trasporti intermodali nell'Unione. Attualmente tali operazioni non beneficiano delle misure di sostegno previste dalla direttiva 92/106/CEE a causa del limitato ambito di applicazione della definizione di trasporto combinato. L'effetto negativo delle operazioni nazionali di trasporto su strada, in particolare le emissioni di gas a effetto serra e la congestione, si fa tuttavia sentire anche al di là delle frontiere nazionali. Per tale motivo è necessario ampliare il campo d'applicazione della direttiva 92/106/CEE ed estenderlo alle operazioni nazionali (all'interno di uno Stato membro) di trasporto combinato al fine di sostenere l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato nell'Unione e, di conseguenza, un maggiore trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, alle vie navigabili interne e al trasporto marittimo a corto raggio. ***La deroga alle norme sul cabotaggio rimane tuttavia limitata alle operazioni di trasporto combinato internazionale effettuate tra diversi Stati membri. Gli Stati membri saranno tenuti a effettuare controlli efficaci al fine di assicurare il rispetto di tali norme e promuovere l'armonizzazione delle condizioni lavorative e sociali tra i vari modi di trasporto e i diversi Stati membri.***

**Emendamento 8**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(7 bis) *Per garantire il buon***

*funzionamento del mercato interno, i tragitti stradali di un'operazione di trasporto combinato dovrebbero essere disciplinati dal regolamento (CE) n. 1071/2009<sup>1 bis</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio e dal regolamento (CE) n. 1072/2009<sup>1 ter</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio se fanno parte rispettivamente di un'operazione di trasporto internazionale o di un'operazione di trasporto nazionale. È altresì necessario garantire la protezione sociale dei conducenti che svolgono attività in un altro Stato membro. Le disposizioni sul distacco dei conducenti, di cui alla direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1 bis</sup>, e sull'applicazione di tali disposizioni a norma della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2014/67/UE<sup>1 ter</sup>, dovrebbero applicarsi ai trasportatori che operano sui tragitti stradali di operazioni di trasporto combinato. I tragitti stradali dovrebbero essere considerati parte integrante di un'unica operazione di trasporto combinato. In particolare, le norme relative alle operazioni di trasporto internazionale previste da tali direttive dovrebbero applicarsi ai tragitti stradali che fanno parte di un'operazione di trasporto combinato internazionale. Inoltre, in caso di operazioni di cabotaggio, le norme sul trasporto di cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 dovrebbero applicarsi ai tragitti stradali che fanno parte di un trasporto combinato nazionale.*

---

*<sup>1 bis</sup> Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).*

*<sup>1 ter</sup> Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni*



*per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).*

*1<sup>quater</sup> Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).*

*1<sup>quinqies</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI") (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).*

## **Emendamento 9**

**Proposta di direttiva  
Considerando 9 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(9 bis) È necessario chiarire che i rimorchi e i semirimorchi movimentabili con gru possono avere un peso lordo di 44 tonnellate se le unità di carico sono identificate conformemente alle norme internazionali ISO6346 e EN13044.**

## **Emendamento 10**

**Proposta di direttiva  
Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(11) L'uso obsoleto di timbri per provare che l'operazione di trasporto combinato è stata effettuata impedisce l'efficacia nell'esecuzione o nella verifica dell'ammissibilità alle misure di cui alla direttiva 92/106/CEE. Dovrebbero essere forniti chiarimenti in merito alle prove necessarie per dimostrare che è in corso un'operazione di trasporto combinato, nonché ai mezzi con cui tali prove sono presentate. Sarebbe opportuno promuovere l'utilizzo e la trasmissione delle informazioni di trasporto in formato elettronico, che dovrebbero semplificare la fornitura delle prove pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti. Il formato utilizzato deve essere affidabile e autentico. Il quadro normativo, le iniziative di semplificazione delle procedure amministrative e gli aspetti della digitalizzazione nei trasporti dovrebbero tenere conto degli sviluppi a livello dell'Unione.

*Emendamento*

(11) L'uso obsoleto di timbri per provare che l'operazione di trasporto combinato è stata effettuata impedisce l'efficacia nell'esecuzione o nella verifica dell'ammissibilità alle misure di cui alla direttiva 92/106/CEE. Dovrebbero essere forniti chiarimenti in merito alle prove necessarie per dimostrare che è in corso un'operazione di trasporto combinato, nonché ai mezzi con cui tali prove sono presentate. Sarebbe opportuno promuovere l'utilizzo e la trasmissione delle informazioni di trasporto in formato elettronico, che dovrebbero semplificare la fornitura delle prove pertinenti e il loro trattamento da parte delle autorità competenti, ***in vista di una graduale soppressione dei documenti cartacei in futuro***. Il formato utilizzato deve essere affidabile e autentico. Il quadro normativo, le iniziative di semplificazione delle procedure amministrative e gli aspetti della digitalizzazione nei trasporti dovrebbero tenere conto degli sviluppi a livello dell'Unione.

**Emendamento 11**

**Proposta di direttiva**

**Considerando 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(11 bis) Al fine di rendere il trasporto combinato competitivo e attrattivo per gli operatori, in particolare le imprese molto piccole e le piccole e medie imprese, è opportuno ridurre al minimo gli oneri amministrativi che la realizzazione di un'operazione di trasporto combinato può comportare rispetto a un'operazione di trasporto unimodale.***

## Emendamento 12

### Proposta di direttiva Considerando 12

#### *Testo della Commissione*

(12) La portata delle attuali misure di sostegno economico definite nella direttiva 92/106/CEE è molto limitata, costituita da misure fiscali (vale a dire il rimborso o la riduzione delle imposte) che riguardano solo le operazioni di trasporto combinato strada/ferrovia. Tali misure dovrebbero essere estese alle operazioni di trasporto combinato che riguardano le vie navigabili interne e il trasporto marittimo. Dovrebbero essere promosse anche misure pertinenti di altro tipo, come le misure di sostegno agli investimenti nelle infrastrutture o altre misure di sostegno economico.

#### *Emendamento*

(12) La portata delle attuali misure di sostegno economico definite nella direttiva 92/106/CEE è molto limitata, costituita da misure fiscali (vale a dire il rimborso o la riduzione delle imposte) che riguardano solo le operazioni di trasporto combinato strada/ferrovia. Tali misure dovrebbero essere estese alle operazioni di trasporto combinato che riguardano le vie navigabili interne e il trasporto marittimo. Dovrebbero essere promosse anche misure pertinenti di altro tipo, come le misure di sostegno agli investimenti nelle infrastrutture *e nella tecnologia digitale* o altre misure di sostegno economico. ***Per quanto riguarda le tecnologie digitali, è opportuno prevedere un periodo transitorio per la dematerializzazione dei documenti che attestano l'effettuazione del trasporto combinato. Durante tale periodo, gli strumenti delle autorità ispettive dovrebbero essere sottoposti ad aggiornamento sul piano tecnologico. Gli Stati membri dovrebbero privilegiare gli investimenti nei terminali di trasbordo al fine di ridurre la congestione sulle strade, attenuare l'isolamento delle zone industriali che presentano una carenza di tali infrastrutture e migliorare l'accessibilità e la connettività fisica e digitale degli impianti di movimentazione delle merci.***

## Emendamento 13

### Proposta di direttiva Considerando 13

(13) La principale strozzatura infrastrutturale che ostacola il trasferimento dal trasporto merci su strada verso altri modi di trasporto si trova a livello dei terminali di trasbordo. L'attuale distribuzione e copertura dei terminali di trasbordo nell'Unione, almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T esistente, sono insufficienti, e la capacità dei terminali di trasbordo esistenti, che sta attualmente raggiungendo i suoi limiti, dovrà essere ampliata per far fronte alla crescita complessiva del traffico merci. Investire nella capacità dei terminali di trasbordo può ridurre i costi generali di trasbordo e, di conseguenza, determinare un trasferimento modale, come dimostrato in alcuni Stati membri. Gli Stati membri dovrebbero quindi garantire, in coordinamento con gli Stati membri limitrofi e con la Commissione, che siano costruiti o messi a disposizione degli operatori dei trasporti più terminali di trasbordo per il trasporto combinato e che sia ampliata la capacità di trasbordo a loro disposizione. In questo modo si potrebbe incentivare il ricorso ad alternative per il trasporto merci e incrementare il trasferimento modale, rendendo le operazioni di trasporto combinato più competitive rispetto a quelle di trasporto solo su strada. Una maggiore copertura e una più ampia capacità dei terminali di trasbordo dovrebbero essere garantite almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T esistente. In media dovrebbe esservi almeno un terminale di trasbordo idoneo per il trasporto combinato ubicato a non più di 150 km da qualsiasi sede di spedizione nell'Unione.

(13) La principale strozzatura infrastrutturale che ostacola il trasferimento dal trasporto merci su strada verso altri modi di trasporto si trova a livello dei terminali di trasbordo **ed è aggravata dalla mancanza di un'attuazione coerente della rete TEN-T.** L'attuale distribuzione e copertura dei terminali di trasbordo nell'Unione, almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T esistente, sono insufficienti, e la capacità dei terminali di trasbordo esistenti, che sta attualmente raggiungendo i suoi limiti, dovrà essere ampliata per far fronte alla crescita complessiva del traffico merci. Investire nella capacità dei terminali di trasbordo può ridurre i costi generali di trasbordo e, di conseguenza, determinare un trasferimento modale, come dimostrato in alcuni Stati membri. Gli Stati membri dovrebbero quindi garantire, in coordinamento con gli Stati membri limitrofi e con la Commissione, che **gli attuali terminali di trasbordo siano estesi, ove necessario, e che** siano costruiti o messi a disposizione degli operatori dei trasporti più terminali di trasbordo per il trasporto combinato e che sia ampliata la capacità di trasbordo a loro disposizione **o siano installati punti di trasbordo nelle zone in cui sono necessari.** In questo modo si potrebbe incentivare il ricorso ad alternative per il trasporto merci e incrementare il trasferimento modale, rendendo le operazioni di trasporto combinato più competitive rispetto a quelle di trasporto solo su strada. Una maggiore copertura e una più ampia capacità dei terminali di trasbordo dovrebbero essere garantite almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T esistente. In media dovrebbe esservi almeno un terminale di trasbordo idoneo per il trasporto combinato ubicato a non più di 150 km da qualsiasi sede di spedizione nell'Unione. **Il trasporto combinato dovrebbe beneficiare dei**

*proventi derivanti dalla riscossione degli oneri per i costi esterni di cui all'articolo 2 della direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1 bis</sup>.*

---

*<sup>1 bis</sup> Direttiva 1999/62/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 1999, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999, pag. 42).*

## **Emendamento 14**

**Proposta di direttiva  
Considerando 13 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(13 bis) Gli Stati membri dovrebbero privilegiare gli investimenti nei terminali di trasbordo per ridurre le strozzature e le zone di congestione, in particolare in prossimità delle aree urbane e suburbane, al fine di favorire il superamento degli ostacoli naturali, tra cui le zone montane, migliorare le connessioni transfrontaliere, ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e migliorare l'accesso da e verso le zone industriali prive di tali infrastrutture.*

## **Emendamento 15**

**Proposta di direttiva  
Considerando 14**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(14) Oltre alle misure di sostegno economico esistenti gli Stati membri

(14) Oltre alle misure di sostegno economico esistenti gli Stati membri

dovrebbero attuarne altre, riguardanti i vari tragitti di un'operazione di trasporto combinato, al fine di ridurre il trasporto merci su strada e incoraggiare l'uso di altri modi di trasporto come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto marittimo, in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas a effetto serra, gli incidenti stradali, l'inquinamento acustico e la congestione. Tali misure possono includere la riduzione di talune imposte o tasse e spese di trasporto, la concessione di sovvenzioni per unità di carico intermodali effettivamente trasportate in operazioni di trasporto combinato oppure il rimborso parziale dei costi di trasbordo.

dovrebbero attuarne altre, riguardanti i vari tragitti di un'operazione di trasporto combinato, al fine di ridurre il trasporto merci su strada e incoraggiare l'uso di altri modi di trasporto come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto marittimo, in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas a effetto serra, gli incidenti stradali, l'inquinamento acustico e la congestione, **e di incentivare azioni volte a promuovere e attuare la digitalizzazione del settore e del mercato interno.** Tali misure possono includere, **tra l'altro**, la riduzione di talune imposte o tasse e spese di trasporto, la concessione di sovvenzioni per unità di carico intermodali effettivamente trasportate in operazioni di trasporto combinato oppure il rimborso parziale dei costi di trasbordo. **Tali misure potrebbero comprendere la promozione dell'integrazione di sistemi connessi e l'automazione delle operazioni, nonché investimenti nella logistica digitale, in sistemi innovativi di movimentazione delle merci, nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e in sistemi di trasporto intelligenti, al fine di facilitare i flussi di informazioni. Tali misure potrebbero anche comprendere il miglioramento delle prestazioni ambientali, dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto combinato, incoraggiando l'uso di veicoli puliti o a basse emissioni e di combustibili alternativi, sostenendo gli sforzi a favore dell'efficienza energetica e l'uso delle energie rinnovabili lungo l'intera catena del trasporto combinato, nonché riducendo i disturbi causati dal trasporto, tra i quali l'inquinamento acustico.**

## Emendamento 16

### Proposta di direttiva

## Considerando 14 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 bis)** *I vari fondi e programmi dell'Unione per il finanziamento della ricerca dovrebbero continuare a sostenere gli Stati membri nel conseguimento degli obiettivi della presente direttiva.*

## Emendamento 17

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 ter)** *Gli investimenti nel settore della logistica rappresentano un altro strumento importante per accrescere la competitività del trasporto combinato. Un ricorso più sistematico alle soluzioni digitali, come le tecnologie dell'informazione e della comunicazione o i sistemi connessi intelligenti, consentirebbe di agevolare lo scambio di dati, di migliorare l'efficienza delle operazioni di trasbordo, diminuendone anche i costi, e di ridurre i tempi.*

## Emendamento 18

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 14 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(14 quater)** *Gli investimenti nella formazione della manodopera della catena logistica, in particolare quella nei terminali di trasbordo, consentirebbero altresì di aumentare la competitività del trasporto combinato.*

## Emendamento 19

### Proposta di direttiva Considerando 15

#### *Testo della Commissione*

(15) Le misure di sostegno per le operazioni di trasporto combinato dovrebbero essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

#### *Emendamento*

(15) Le misure di sostegno per le operazioni di trasporto combinato dovrebbero essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). ***Gli aiuti di Stato agevolano lo sviluppo di attività economiche qualora non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE, e costituiscono uno strumento utile a promuovere la realizzazione di progetti importanti di comune interesse europeo ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera b), TFUE. Pertanto, in tali casi, la Commissione dovrebbe considerare la possibilità di esonerare parzialmente gli Stati membri dall'obbligo di informare la Commissione previsto all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE.***

## Emendamento 20

### Proposta di direttiva Considerando 16

#### *Testo della Commissione*

(16) Le misure di sostegno dovrebbero essere coordinate, se del caso, tra gli Stati membri e la Commissione.

#### *Emendamento*

(16) ***Per evitare l'eventuale sovrapposizione degli investimenti tra Stati membri limitrofi,*** le misure di sostegno dovrebbero essere coordinate, se del caso, tra gli Stati membri e la Commissione ***attraverso una stretta cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri.***



## Emendamento 21

### Proposta di direttiva Considerando 17

#### *Testo della Commissione*

(17) Le misure di sostegno dovrebbero inoltre essere riesaminate periodicamente dagli Stati membri al fine di garantirne l'efficacia e l'efficienza.

#### *Emendamento*

(17) Le misure di sostegno dovrebbero inoltre essere riesaminate periodicamente dagli Stati membri al fine di garantirne l'efficacia e l'efficienza ***e dovrebbe essere valutata la loro incidenza complessiva sul settore europeo dei trasporti, in linea con la strategia europea per una mobilità a basse emissioni. È opportuno adottare misure correttive, se necessario. La Commissione dovrebbe effettuare, sulla base delle informazioni comunicate dagli Stati membri, una valutazione delle diverse misure adottate dagli Stati membri e della relativa efficacia, favorendo altresì la condivisione delle buone prassi.***

## Emendamento 22

### Proposta di direttiva Considerando 18 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***(18 bis) La carenza di dati statistici comparabili e affidabili rappresenta attualmente un ostacolo per la valutazione del trasporto combinato nell'Unione e per l'adozione di misure che consentano di realizzarne il potenziale.***

## Emendamento 23

### Proposta di direttiva Considerando 19

*Testo della Commissione*

(19) Per affrontare l'evoluzione del settore dei trasporti nell'Unione, e in particolare quella del mercato del trasporto combinato, gli Stati membri dovrebbero raccogliere dati e informazioni pertinenti e trasmetterli alla Commissione a scadenza regolare e ogni quattro anni la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

*Emendamento*

(19) Per affrontare l'evoluzione del settore dei trasporti nell'Unione, e in particolare quella del mercato del trasporto combinato, gli Stati membri dovrebbero raccogliere dati e informazioni pertinenti e trasmetterli alla Commissione a scadenza regolare e ogni quattro anni la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo, al Consiglio **e alle autorità competenti degli Stati membri** una relazione sull'applicazione della presente direttiva.

**Emendamento 24**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 19 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(19 bis) La Commissione dovrebbe essere responsabile della corretta attuazione della presente direttiva e del raggiungimento dell'obiettivo di sviluppare il trasporto combinato in tutta l'UE entro il 2030 e il 2050. In tale ottica la Commissione dovrebbe valutare periodicamente i progressi realizzati nell'incrementare la quota del trasporto combinato nei vari Stati membri, sulla base delle informazioni da essi trasmesse, e dovrebbe, se del caso, presentare una proposta di modifica della presente direttiva al fine di conseguire tale obiettivo che riguarda l'intera Unione.***

**Emendamento 25**

**Proposta di direttiva**  
**Considerando 22**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

(22) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, **vale a dire rendere il trasporto combinato competitivo rispetto al** trasporto su strada, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della natura prevalentemente transfrontaliera del trasporto combinato di merci e dell'interconnessione delle infrastrutture, nonché dei problemi che la presente direttiva intende affrontare, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

**Emendamento 26**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera a

*Testo della Commissione*

(a) in un rimorchio o semirimorchio con o senza veicolo trattore, cassa mobile o container, identificati in conformità del regime di identificazione ai sensi delle norme internazionali ISO 6346 e EN 13044, in cui l'unità di carico è trasbordata tra i vari modi di trasporto; oppure

*Emendamento*

(a) in un rimorchio o semirimorchio con o senza veicolo trattore, cassa mobile o container, identificati in conformità del regime di identificazione ai sensi delle norme internazionali ISO 6346 e EN 13044, **inclusi i semirimorchi movimentabili con gru con un peso lordo massimo autorizzato di 44 tonnellate**, in

cui l'unità di carico *intermodale non accompagnata* è trasbordata tra i vari modi di trasporto (*operazione di trasporto combinato non accompagnato*); oppure

## Emendamento 27

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera b

#### *Testo della Commissione*

(b) in un veicolo stradale trasportato per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto marittimo per il tragitto non stradale del percorso.

#### *Emendamento*

(b) in un veicolo stradale *accompagnato dal conducente e* trasportato per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto marittimo per il tragitto non stradale del percorso (*operazione di trasporto accompagnato*).

## Emendamento 28

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*In deroga a quanto sopra, la lettera a) del presente paragrafo si applica fino al [GU inserire data: 5 anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva] anche ai rimorchi e semirimorchi non movimentabili con gru nel trasporto combinato non accompagnato identificati in conformità del regime di*

## **Emendamento 29**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 2 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

I tragitti non stradali effettuati su vie navigabili interne o tramite trasporto marittimo, per cui non esistono alternative *equivalenti* su strada *o che sono inevitabili in un'operazione di trasporto sostenibile* dal punto di vista commerciale, non sono presi in considerazione ai fini delle operazioni di trasporto combinato.

#### *Emendamento*

I tragitti non stradali effettuati su vie navigabili interne o tramite trasporto marittimo per cui non esistono alternative su strada *equivalenti o sostenibili* dal punto di vista commerciale non sono presi in considerazione ai fini delle operazioni di trasporto combinato.

## **Emendamento 30**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 3 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Ciascun tragitto stradale di cui al paragrafo 2 non supera la *più estesa tra le seguenti distanze* nel territorio dell'Unione:

- (a) 150 km in linea d'aria;*
- (b) 20 % della distanza in linea d'aria tra il punto di carico per il tragitto iniziale e il punto di scarico per il tragitto finale, quando supera la distanza di cui al punto a).*

#### *Emendamento*

Ciascun tragitto stradale di cui al paragrafo 2 non supera la *distanza di 150 km* nel territorio dell'Unione:

## Emendamento 31

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 2

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 3 – comma 3

#### *Testo della Commissione*

Il limite spaziale del tragitto stradale **può essere superato** per operazioni di trasporto combinato strada/ferrovia, **se sussiste l'autorizzazione dello** Stato membro o **degli** Stati membri nel cui territorio è effettuato il tragitto stradale, al fine di raggiungere il più vicino terminale di trasporto che dispone della necessaria capacità operativa di trasbordo per le operazioni di carico o scarico in termini di impianti di trasbordo, capacità del terminale e adeguati servizi di trasporto ferroviario di merci.

#### *Emendamento*

Il **superamento del** limite spaziale del tragitto stradale **di cui al presente paragrafo** per operazioni di trasporto combinato strada/ferrovia **è consentito dallo** Stato membro o **dagli** Stati membri nel cui territorio è effettuato il tragitto stradale, **se ciò è necessario** al fine di raggiungere il più vicino terminale di trasporto **o punto di trasbordo** che dispone della necessaria capacità operativa di trasbordo per le operazioni di carico o scarico in termini di impianti di trasbordo, capacità del terminale, **orari di apertura del terminale** e adeguati servizi di trasporto ferroviario di merci, **in assenza di un terminale o punto di trasbordo che soddisfi tutte queste condizioni entro il limite spaziale. Tale superamento deve essere debitamente giustificato in conformità dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera e bis). Gli Stati membri possono ridurre fino al 50 % la lunghezza di 150 km del tragitto stradale in caso di operazioni di trasporto combinato strada/ferrovia su una parte ben definita del loro territorio per motivi ambientali, purché entro tale limite spaziale sia ubicato un terminale adeguato.**

## Emendamento 32

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 2

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 1 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. Si considera che un'operazione di trasporto combinato sia stata effettuata nell'Unione qualora l'operazione o la parte dell'operazione che si svolge nell'Unione soddisfi le prescrizioni di cui ai paragrafi 2 e 3."

#### *Emendamento*

4. Si considera che un'operazione di trasporto combinato sia stata effettuata nell'Unione qualora l'operazione o la parte dell'operazione che si svolge nell'Unione soddisfi le prescrizioni di cui ai paragrafi 2 e 3. ***Ai fini della presente direttiva, il tragitto stradale e/o il tragitto non stradale o la parte di essi effettuata al di fuori del territorio dell'Unione non sono considerati parte integrante dell'operazione di trasporto combinato.***

## Emendamento 33

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trasporto stradale sia considerato facente parte di un'operazione di trasporto combinato oggetto della presente direttiva solo se il trasportatore può fornire ***prove che attestino*** chiaramente che il trasporto su strada costituisce un tragitto stradale in un'operazione di trasporto combinato, ***incluso il trasporto di unità di carico vuote prima e dopo il trasporto di merci.***

#### *Emendamento*

1. Gli Stati membri provvedono affinché il trasporto stradale sia considerato facente parte di un'operazione di trasporto combinato oggetto della presente direttiva solo se il trasportatore può fornire ***informazioni*** chiaramente ***comprovanti*** che il trasporto su strada costituisce un tragitto stradale in un'operazione di trasporto combinato ***e se tali informazioni sono debitamente trasmesse al***

*trasportatore che effettua l'operazione di trasporto prima dell'inizio della stessa.*

## **Emendamento 34**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

2. **Le** prove di cui al paragrafo 1 comprendono le seguenti informazioni per ciascuna operazione di trasporto combinato:

#### *Emendamento*

2. **Per essere considerate chiare** prove, **le informazioni** di cui al paragrafo 1 **sono presentate e trasmesse nel formato indicato al paragrafo 5** e comprendono le seguenti informazioni per ciascuna operazione di trasporto combinato:

## **Emendamento 35**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

**a bis) se diverso dallo speditore, nome, indirizzo, recapiti e firma dell'operatore responsabile per il percorso dell'operazione di trasporto combinato;**



## Emendamento 36

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***e bis) se tale distanza supera i limiti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, una giustificazione conforme ai criteri di cui all'ultimo comma;***

## Emendamento 37

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera f

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(f) una descrizione, ***firmata dallo speditore***, del percorso effettuato nell'operazione di trasporto combinato, comprendente almeno le seguenti informazioni per ciascun tragitto, e per ogni modo di trasporto utilizzato nei tragitti non stradali dell'operazione all'interno del territorio dell'Unione:

(f) una descrizione del percorso effettuato nell'operazione di trasporto combinato, ***firmata dall'operatore responsabile della pianificazione, ove per firma si può intendere firma elettronica***, comprendente almeno le seguenti informazioni per ciascun tragitto, e per ogni modo di trasporto utilizzato nei tragitti non stradali dell'operazione all'interno del territorio dell'Unione:

## Emendamento 38

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera f – punto ii

*Testo della Commissione*

- (ii) nome, indirizzo e recapiti del trasportatore;

*Emendamento*

- (ii) nome, indirizzo e recapiti del trasportatore ***o dei trasportatori***;

**Emendamento 39**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera h – punto i

*Testo della Commissione*

- ***i) luogo di trasbordo verso il tragitto non stradale;***

*Emendamento*

***soppresso***

**Emendamento 40**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera h – punto ii

*Testo della Commissione*

- (ii) distanza ***in linea d'aria***, percorsa nel tragitto stradale iniziale, tra il luogo di carico e il primo terminale di trasbordo;

*Emendamento*

- (ii) distanza, percorsa nel tragitto stradale iniziale, tra il luogo di carico e il primo ***terminale di trasporto o il punto del*** terminale di trasbordo;

## **Emendamento 41**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera h – punto iii

#### *Testo della Commissione*

- (iii) se il tragitto stradale iniziale è stato completato, firma del trasportatore attestante che l'operazione di trasporto sul tragitto stradale è stata effettuata;

#### *Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

## **Emendamento 42**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera i – punto ii

#### *Testo della Commissione*

- (ii) distanza *in linea d'aria*, percorsa nel tragitto stradale finale, tra il luogo di trasbordo e il luogo in cui l'operazione di trasporto combinato si conclude nell'Unione;

#### *Emendamento*

- (ii) distanza, percorsa nel tragitto stradale finale, tra il luogo di trasbordo e il luogo in cui l'operazione di trasporto combinato si conclude nell'Unione;

## **Emendamento 43**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera j – punto ii

*Testo della Commissione*

- (ii) se disponibile, firma o timbro dell'autorità ferroviaria o **portuale competente** nei terminali pertinenti (stazione ferroviaria o porto) lungo il tragitto non stradale dell'operazione, attestante che la parte pertinente del tragitto non stradale è stata effettuata.

*Emendamento*

- (ii) se disponibile, firma o timbro dell'autorità ferroviaria **competente o dell'organismo responsabile** nei terminali pertinenti (stazione ferroviaria o porto) lungo il tragitto non stradale dell'operazione, attestante che la parte pertinente del tragitto non stradale è stata effettuata.

**Emendamento 44**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 2 – lettera j bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***j bis) se i limiti spaziali del tragitto stradale sono superati a norma del terzo comma dell'articolo 1, paragrafo 3, una giustificazione che ne precisi i motivi.***

**Emendamento 45**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 4

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

4. Le prove di cui al paragrafo 1 sono presentate o trasmesse su richiesta degli agenti preposti al controllo dello Stato membro in cui è stato eseguito il controllo. In caso di controlli su strada, le prove sono

4. Le prove di cui al paragrafo 1 sono presentate o trasmesse su richiesta degli agenti preposti al controllo dello Stato membro in cui è stato eseguito il controllo **e nel formato indicato al paragrafo 5.** In

presentate nel corso del controllo. *Esse* devono essere redatte in una lingua ufficiale di tale Stato membro o in inglese. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di aiutarlo a fornire le *prove* di cui al paragrafo 2.

caso di controlli su strada, le prove sono presentate nel corso del controllo, *ed entro un massimo di 45 minuti. Se non disponibili al momento del controllo stradale, le firme di cui al paragrafo 2, lettera h), punto iii), e lettera j), sono presentate o trasmesse entro 5 giorni lavorativi dopo il controllo all'autorità competente dello Stato membro interessato. Le prove* devono essere redatte in una lingua ufficiale di tale Stato membro o in inglese. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità in grado di aiutarlo a fornire le *informazioni* di cui al paragrafo 2.

## Emendamento 46

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 5 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

Le prove possono essere fornite mediante *un documento* di trasporto *che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 6 del regolamento n. 11 del Consiglio, o altri documenti di trasporto esistenti quali il documento di trasporto della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) o delle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale di merci per ferrovia (CIM).*

#### *Emendamento*

Le prove possono essere fornite mediante *documenti* di trasporto *quali le lettere di vettura previste nel quadro di convenzioni di trasporto nazionali o internazionali in vigore, fino a quando la Commissione non ha stabilito un modulo standardizzato mediante atti di esecuzione.*

## Emendamento 47

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 5 – comma 2

#### *Testo della Commissione*

Le prove possono essere presentate o trasmesse per via elettronica in un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'archiviazione e il trattamento informatizzati, anche integrando la lettera di vettura elettronica ai sensi *della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (eCMR) per la parte stradale.*

#### *Emendamento*

Le prove possono essere presentate o trasmesse per via elettronica in un formato strutturato modificabile che può essere utilizzato direttamente per l'archiviazione e il trattamento informatizzati, anche integrando la lettera di vettura elettronica ai sensi *delle convenzioni di trasporto nazionali e internazionali in vigore. Le autorità degli Stati membri sono tenute ad accettare le informazioni elettroniche relative alle prove. Quando gli scambi di informazioni tra le autorità e gli operatori sono effettuate mediante strumenti elettronici, lo scambio e l'archiviazione di tali informazioni devono essere effettuati utilizzando tecniche di trattamento elettronico dei dati.*

## Emendamento 48

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 3

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 5 – comma 2 bis (nuovo)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*Gli Stati membri si impegnano a procedere verso una progressiva dematerializzazione della documentazione e prevedono un periodo transitorio fino al completo abbandono dell'utilizzo del*

## **Emendamento 49**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 3**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 3 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

6. Ai fini dei controlli su strada, una discrepanza dell'operazione di trasporto rispetto alle prove presentate, in particolare per quanto riguarda le informazioni sul percorso di cui al paragrafo 2, **lettera f)**, è consentita se debitamente giustificata, in caso di circostanze eccezionali che esulano dal controllo del trasportatore o dei trasportatori e determinano cambiamenti nell'operazione di trasporto combinato. A tal fine il conducente deve poter contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona o entità in grado di fornire ulteriori giustificazioni per tale discrepanza tra le prove presentate e l'operazione effettiva.

#### *Emendamento*

6. Ai fini dei controlli su strada, una discrepanza dell'operazione di trasporto rispetto alle prove presentate, in particolare per quanto riguarda le informazioni sul percorso di cui al paragrafo 2, **lettere f), h) e i)**, è consentita se debitamente giustificata, in caso di circostanze eccezionali che esulano dal controllo del trasportatore o dei trasportatori e determinano cambiamenti nell'operazione di trasporto combinato. A tal fine il conducente deve poter contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualsiasi altra persona o entità in grado di fornire ulteriori giustificazioni per tale discrepanza tra le prove presentate e l'operazione effettiva.

## **Emendamento 50**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione per la prima volta entro il [xx/xx/xxxx - **18** mesi dopo il recepimento della direttiva] e successivamente ogni due anni una relazione che fornisce le seguenti informazioni relative alle operazioni di trasporto combinato oggetto della presente direttiva nel loro territorio:

*Emendamento*

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione per la prima volta entro il [xx/xx/xxxx - **12** mesi dopo il recepimento della direttiva] e successivamente ogni due anni una relazione che fornisce le seguenti informazioni relative alle operazioni di trasporto combinato oggetto della presente direttiva nel loro territorio:

**Emendamento 51**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera a

*Testo della Commissione*

a) **collegamenti** della rete di trasporto nazionale e transfrontaliera utilizzati in operazioni di trasporto combinato;

*Emendamento*

a) **corridoi** della rete di trasporto nazionale e transfrontaliera utilizzati in operazioni di trasporto combinato;

**Emendamento 52**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

b) volume in unità equivalente a venti piedi (TEU) e in t/km delle operazioni di

*Emendamento*

b) volume **totale e annuo** in unità equivalente a venti piedi (TEU) e in t/km



trasporto combinato per tipo di operazione (*ferroviaria*, stradale, per vie navigabili interne, *ecc.*) e per copertura geografica (nazionale e intra-UE);

delle operazioni di trasporto combinato per tipo di operazione (*tragitto stradale/tragitto non stradale, ossia ferroviario*, per vie navigabili interne *e rotte marittime*) e per copertura geografica (nazionale e intra-UE);

### Emendamento 53

#### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 4

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) *numero* e copertura geografica dei terminali disponibili per le operazioni di trasporto combinato e quantitativo annuale di trasbordi effettuati *in questi* terminali;

#### *Emendamento*

c) *numero di trasbordi effettuati mediante tecnologie bimodali e copertura geografica di tali punti di trasbordo, nonché numero, ubicazione* e copertura geografica dei terminali disponibili per le operazioni di trasporto combinato, *corredato di una ripartizione per tipo di operazione per terminale (tragitto stradale/tragitto non stradale, ossia ferroviario, per vie navigabili interne, rotte marittime)* e quantitativo annuale di trasbordi effettuati, *nonché valutazione della capacità impiegata nei* terminali;

### Emendamento 54

#### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 4

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***c bis) evoluzione della quota del trasporto combinato e dei diversi modi di trasporto sul territorio;***

## **Emendamento 55**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera d

*Testo della Commissione*

d) panoramica di tutte le misure di sostegno nazionali utilizzate e previste, compresa la relativa diffusione e l'impatto stimato.

*Emendamento*

d) panoramica di tutte le misure di sostegno nazionali utilizzate e previste, compresa la relativa diffusione e l'impatto stimato ***sull'utilizzo del trasporto combinato, nonché l'incidenza in termini di sostenibilità sociale e ambientale, strozzature, congestione, sicurezza ed efficacia.***

## **Emendamento 56**

**Proposta di direttiva  
Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***d bis) numero e ubicazione geografica delle operazioni che superano il limite spaziale del tragitto stradale di cui***

*all'articolo 1, paragrafo 3.*

**Emendamento 57**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 – lettera d ter (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d ter) origini e destinazioni, a livello NUTS 3, dei flussi di merci sulle strade della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) definita nel regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio\*;*

---

*\*Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).*

**Emendamento 58**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis. La Commissione pubblica i dati trasmessi dagli Stati membri in un formato che consente di operare un paragone tra gli Stati membri.*

## Emendamento 59

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Sulla base di un'analisi delle relazioni nazionali, per la prima volta entro il [xx/xx/xxx - 9 mesi dopo il termine di presentazione della relazione da parte degli Stati membri] e successivamente ogni due anni, la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo *e* al Consiglio una relazione riguardante:

#### *Emendamento*

3. Sulla base di un'analisi delle relazioni nazionali, ***e dei dati statistici definiti in base alle indicazioni e alle metodologie comuni a livello di Unione***, per la prima volta entro il [xx/xx/xxx - 9 mesi dopo il termine di presentazione della relazione da parte degli Stati membri] e successivamente ogni due anni, la Commissione elabora e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio ***e alle autorità competenti degli Stati membri*** una relazione riguardante:

## Emendamento 60

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) lo sviluppo economico del trasporto combinato, in particolare alla luce dell'evoluzione delle prestazioni ambientali dei diversi modi di trasporto;

#### *Emendamento*

a) lo sviluppo economico del trasporto combinato, ***a livello di Stati membri e dell'Unione***, in particolare alla luce dell'evoluzione delle prestazioni ambientali dei diversi modi di trasporto;

## **Emendamento 61**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera c

#### *Testo della Commissione*

c) l'efficacia e l'efficienza delle misure di sostegno di cui all'articolo 6;

#### *Emendamento*

c) l'efficacia e l'efficienza delle misure di sostegno di cui all'articolo 6, ***precisando le misure che considera più efficaci per realizzare l'obiettivo originario della presente direttiva e le migliori prassi in vigore negli Stati membri;***

## **Emendamento 62**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***c bis) evoluzione della quota del trasporto combinato in ciascuno Stato membro e a livello di Unione in vista del conseguimento degli obiettivi dell'Unione per il 2030 e il 2050;***

## **Emendamento 63**

### **Proposta di direttiva**

#### **Articolo 1 – punto 4**

*Testo della Commissione*

d) eventuali ulteriori misure, tra cui una revisione della definizione di trasporto combinato quale definita all'articolo 1 e un adeguamento dell'elenco di misure di cui all'articolo 6.

*Emendamento*

d) eventuali ulteriori misure, tra cui una revisione della definizione di trasporto combinato quale definita all'articolo 1, **miglioramenti nella raccolta e nella pubblicazione dei dati a livello unionale**, e un adeguamento dell'elenco di misure di cui all'articolo 6, **ivi incluse possibili modifiche alle norme in materia di aiuti di Stato**.

**Emendamento 64**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 4 bis (nuovo)**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 1

*Testo in vigore*

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché le tasse elencate al paragrafo 3, applicabili ai veicoli stradali (autocarri, trattori, rimorchi **o** semirimorchi), sempreché utilizzati in trasporto combinato, siano ridotte o rimborsate, forfettariamente o in proporzione ai percorsi che i veicoli effettuano per ferrovia, entro i limiti, alle condizioni e secondo le modalità da essi fissate, previa consultazione della Commissione.

*Emendamento*

**(4 bis) All'articolo 6, paragrafo 1, il primo comma è sostituito dal seguente:**

"1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché le tasse elencate al paragrafo 3, applicabili ai veicoli stradali (autocarri, trattori, rimorchi, **semirimorchi, contenitori per vie navigabili interne o unità di carico multimodali**), sempreché utilizzati in trasporto combinato, siano ridotte o rimborsate, forfettariamente o in proporzione ai percorsi che i veicoli effettuano per ferrovia **o su vie navigabili interne**, entro i limiti, alle condizioni e secondo le modalità da essi fissate, previa consultazione della Commissione."

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

## Emendamento 65

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4 ter (nuovo)

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 2

#### *Testo in vigore*

Lo Stato di immatricolazione dei veicoli concede le riduzioni o i rimborsi di cui al primo comma sulla base dei percorsi per ferrovia effettuati all'interno del medesimo.

#### *Emendamento*

**(4 ter)** *All'articolo 6, paragrafo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:*

"Lo Stato di immatricolazione dei veicoli concede le riduzioni o i rimborsi di cui al primo comma sulla base dei percorsi per ferrovia **o su vie navigabili interne** effettuati all'interno del medesimo."

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

## Emendamento 66

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 4 quater (nuovo)

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 1 – comma 3

#### *Testo in vigore*

Tuttavia gli Stati membri possono accordare tali riduzioni o rimborsi tenendo conto dei percorsi per ferrovia effettuati parzialmente o interamente al di fuori dello Stato membro di immatricolazione dei veicoli.

#### *Emendamento*

**(4 quater)** *All'articolo 6, paragrafo 1, il terzo comma è sostituito dal seguente:*

"Tuttavia gli Stati membri possono accordare tali riduzioni o rimborsi tenendo conto dei percorsi per ferrovia **o su vie navigabili interne** effettuati parzialmente o interamente al di fuori dello Stato membro di immatricolazione dei veicoli."

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

## Emendamento 67

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – parte introduttiva

#### *Testo della Commissione*

4. Se necessario per il conseguimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 8, gli Stati membri adottano le misure necessarie per sostenere gli investimenti nei terminali di trasbordo per quanto riguarda:

#### *Emendamento*

4. Se necessario per il conseguimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 8, gli Stati membri adottano le misure necessarie per sostenere gli investimenti nei terminali di **trasporto e nei punti di** trasbordo per quanto riguarda:

## Emendamento 68

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a

#### *Testo della Commissione*

a) la costruzione *e, se necessario, l'ampliamento dei* terminali di trasbordo per il trasporto combinato;

#### *Emendamento*

a) la costruzione, **in zone in cui non sono disponibili impianti adeguati entro il limite spaziale di cui all'articolo 1, paragrafo 3, di terminali di trasporto, o l'installazione di** terminali di trasbordo per il trasporto combinato, **a meno che tali impianti non siano necessari perché irrilevanti sotto il profilo economico o per motivi connessi alle caratteristiche geografiche o naturali di una data zona;**



## Emendamento 69

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera a bis (nuova)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a bis) l'ampliamento, nelle zone in cui sono necessarie capacità supplementari del terminali, dei terminali esistenti o l'installazione di punti di trasbordo aggiuntivi e, a seguito di una valutazione degli impatti economici che dimostri l'assenza di effetti negativi per il mercato e l'esigenza di nuovi terminali e dopo aver affrontato le relative problematiche ambientali, la costruzione di nuovi terminali per il trasporto combinato;*

## Emendamento 70

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

b) il miglioramento dell'efficienza operativa dei terminali esistenti *e la garanzia di accesso agli stessi.*

## Emendamento 71

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 1 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Le misure di sostegno al trasporto combinato sono considerate compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, TFUE e sono esentate dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, a condizione che non rappresentino oltre il 35 % dei costi dell'intera operazione.***

## **Emendamento 72**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 2

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Gli Stati membri si coordinano con gli Stati membri confinanti e con la Commissione e garantiscono che, nell'attuare tali misure, si intende conseguire in modo prioritario una distribuzione geografica equilibrata e sufficiente di impianti adeguati nell'Unione, in particolare nella rete centrale e globale TEN-T, in modo che qualsiasi punto dell'Unione non sia situato a **più di 150 km** da un terminale idoneo.

Gli Stati membri si coordinano con gli Stati membri confinanti e con la Commissione e garantiscono che, nell'attuare tali misure, si intende conseguire in modo prioritario una distribuzione geografica equilibrata e sufficiente di impianti adeguati nell'Unione, in particolare nella rete centrale e globale TEN-T, in modo che qualsiasi punto dell'Unione non sia situato a **una distanza superiore al limite di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a)**, da un terminale idoneo. ***Nell'adottare le misure indicate al presente paragrafo, gli Stati membri tengono debitamente conto della necessità di:***

***a) ridurre la congestione, segnatamente in prossimità delle zone urbane e suburbane***

- o nelle zone soggette a vincoli naturali;*
- b) migliorare i collegamenti transfrontalieri;*
- c) attenuare l'isolamento di zone carenti di infrastrutture, tenendo conto delle esigenze e dei vincoli specifici delle regioni periferiche e ultraperiferiche;*
- d) migliorare l'accessibilità e la connettività, segnatamente le infrastrutture di accesso ai terminali di trasbordo;*
- e) accelerare il passaggio alla digitalizzazione; e*
- f) ridurre l'impatto del trasporto merci sull'ambiente e sulla salute pubblica, ad esempio promuovendo l'efficienza dei veicoli, l'uso di carburanti alternativi e meno inquinanti, il ricorso alle energie rinnovabili, anche nei terminali, o un utilizzo più efficiente delle reti di trasporto grazie all'impiego di tecnologie dell'informazione e della comunicazione.*

### **Emendamento 73**

#### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 4 – comma 4

#### *Testo della Commissione*

Gli Stati membri possono stabilire ulteriori condizioni di ammissibilità al sostegno.

#### *Emendamento*

Gli Stati membri possono stabilire ulteriori condizioni di ammissibilità al sostegno.  
***Essi ne informano le parti interessate.***

### **Emendamento 74**

#### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 5 – comma 1

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Gli Stati membri **adottano entro il 31 dicembre 2021** misure supplementari **di natura economica e legislativa** per migliorare la competitività delle operazioni di trasporto combinato rispetto ad operazioni alternative equivalenti di trasporto su strada, **in particolare nell'ottica di ridurre i tempi necessari per effettuare le operazioni di trasbordo e i costi ad esse associati.**

**Emendamento 75**

**Proposta di direttiva**

**Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 5 – comma 2 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Nell'ottica di ridurre i tempi e i costi associati alle operazioni di trasporto combinato, le misure di cui al primo comma includono almeno uno o più dei seguenti incentivi:***

***a) l'esonero dei trasportatori dagli oneri per i costi esterni e/o connessi alla congestione del traffico di cui all'articolo 2 della direttiva 1999/62/CE, agevolando in particolare i veicoli alimentati da combustibili alternativi ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>1 bis</sup>;***

*b) il rimborso degli oneri connessi all'utilizzo di determinate infrastrutture per le imprese che effettuano operazioni che sono parte di un'operazione di trasporto combinato;*

*c) l'esonero dei trasportatori dai limiti imposti dai divieti di circolazione nazionali.*

---

*<sup>1 bis</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).*

## **Emendamento 76**

### **Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5**

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 5 – comma 2 ter (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Nell'adottare misure supplementari, gli Stati membri tengono altresì debitamente conto della necessità di accelerare il passaggio alla digitalizzazione del settore del trasporto combinato e, nello specifico:*

*a) promuovono l'integrazione dei sistemi connessi e l'automazione delle operazioni;*

*b) migliorano gli investimenti nella logistica digitale, nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e nei sistemi di trasporto intelligenti; ed*

*c) eliminano gradualmente i documenti cartacei in futuro.*

## Emendamento 77

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 5 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 bis. Tali misure supplementari prevedono incentivi che favoriscono l'uso dei tragitti di trasporto non stradali. Gli Stati membri includono misure per rafforzare la competitività del trasporto per vie navigabili, come incentivi finanziari per l'utilizzo di rotte di trasporto marittimo a corto raggio o di vie navigabili interne o per la creazione di nuovi collegamenti marittimi a corto raggio.***

## Emendamento 78

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 5

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 6 – paragrafo 8

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

8. Gli Stati membri garantiscono che le misure di sostegno alle operazioni di trasporto combinato siano volte a ridurre il trasporto merci su strada e ad incoraggiare l'uso di altri modi di trasporto come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto marittimo, in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas a effetto serra, gli incidenti stradali, l'inquinamento acustico e la congestione.;

8. Gli Stati membri garantiscono che le misure di sostegno alle operazioni di trasporto combinato siano volte a ridurre il trasporto merci su strada e ad incoraggiare l'uso di altri modi di trasporto come la ferrovia, la navigazione interna e il trasporto marittimo, ***i veicoli a basse emissioni o il ricorso a combustibili alternativi che producono minori emissioni, quali i biocarburanti, l'energia elettrica da fonti rinnovabili, il gas naturale o le celle a combustibile e idrogeno,*** in modo da ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di

gas a effetto serra, gli incidenti stradali, l'inquinamento acustico e la congestione.

## Emendamento 79

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 7

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 9 bis – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri pubblicano in una forma facilmente accessibile e gratuitamente le informazioni pertinenti relative alle misure adottate a norma dell'articolo 6, nonché altre informazioni pertinenti ai fini dell'applicazione della presente direttiva.

#### *Emendamento*

3. Gli Stati membri pubblicano **su *Internet*** in una forma facilmente accessibile e gratuitamente le informazioni pertinenti relative alle misure adottate a norma dell'articolo 6, nonché altre informazioni pertinenti ai fini dell'applicazione della presente direttiva.

## Emendamento 80

### Proposta di direttiva Articolo 1 – punto 7

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 9 bis – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. La Commissione pubblica ed aggiorna, ove necessario, l'elenco delle autorità competenti di cui al paragrafo 1, nonché un elenco delle misure di cui all'articolo 6.;

#### *Emendamento*

4. La Commissione pubblica **su *Internet*** ed aggiorna, ove necessario, l'elenco delle autorità competenti di cui al paragrafo 1, nonché un elenco delle misure di cui all'articolo 6.;

## Emendamento 81

### Proposta di direttiva

#### Articolo 1 – punto 8

Direttiva 92/106/CEE

Articolo 10 bis – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo **indeterminato** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva (di modifica)].

#### *Emendamento*

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo **di cinque anni** a decorrere da [data di entrata in vigore della presente direttiva (di modifica)]. **La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.**