

Roma, 26 gennaio 2018

Circolare n. 21/2018

Oggetto: Unione Europea – Secondo pacchetto mobilità.

Dopo le proposte normative del primo pacchetto mobilità denominato "L'Europa in movimento", la Commissione Junker ha lanciato una seconda iniziativa definita "Mobilità pulita" con la quale l'Unione Europea punta a dare una risposta agli impegni assunti in materia di ambiente nell'accordo di Parigi sul clima in riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2.

Mobilità pulita prevede tre proposte normative alle quali si accompagnano altrettanti atti di indirizzo della Commissione:

- proposta di modifica della Direttiva 106/1992 relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri;
- proposta di modifica della Direttiva 33/2009 relativa alla diffusione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto pubblico stradale;
- proposta di modifica del Regolamento 1073/2009 sull'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus;
- comunicazione della Commissione su un piano d'azione per un uso più ampio di combustibili alternativi, realizzando una rete di rifornimento di tali fonti di energia;
- comunicazione della Commissione sul mantenimento degli impegni per una mobilità a basse emissioni di carbonio;
- relazione della Commissione sulla necessità di riesaminare il regolamento 1222/2009 sull'etichettatura degli pneumatici.

Direttiva 106/1992 – Relativamente alla proposta di modifica della Direttiva 106/1992, l'obiettivo è quello di migliorare la competitività e l'efficacia del trasporto combinato rispetto al trasporto su gomma sulle lunghe distanze. Viene chiarita e ampliata la definizione di trasporto combinato in modo da estendere il campo di applicazione anche alle operazioni a livello nazionale. È previsto che la distanza massima del tragitto stradale applicabile in combinazione con il restante tragitto non stradale sia pari a 150 km o al 20% della distanza totale in linea d'aria (attualmente 100 km e nessuna distanza in percentuale). Viene eliminato ogni riferimento alla distinzione fra trasporto combinato per conto terzi e per conto proprio, in modo tale che la direttiva si applichi a entrambi i tipi di trasporto. Vengono inoltre fornite indicazioni più precise per definire l'operazione di trasporto combinato, descrivendo i documenti da fornire e il relativo formato (cartaceo o digitale). La direttiva ammette infine la possibilità per gli Stati membri di adottare misure di sostegno agli investimenti nelle infrastrutture, tra cui una maggiore diffusione di terminali di trasbordo (ciascuno di questi punti non dovrà essere situato a una distanza maggiore di 150 km dall'altro).

I testi completi delle proposte di cui sopra sono disponibili sulla pagina web della Commissione europea: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en

Si fa riserva di tornare sull'argomento per comunicare i successivi sviluppi.

Daniela Dringoli
Codirettore

Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [114/2017](#)
Allegato uno
Gr/gr



Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il discorso sullo stato dell'Unione 2017 comporta un messaggio chiaro: l'UE dovrebbe diventare leader mondiale in materia di decarbonizzazione e trasformare le azioni in posti di lavoro, crescita e innovazione¹. Con l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici in vigore sarà necessario passare più rapidamente ad un'economia moderna e a basse emissioni di carbonio. Nel giugno 2017 il Consiglio europeo² ha ribadito l'impegno dell'UE e dei suoi Stati membri a dare rapida e piena attuazione all'accordo di Parigi e a continuare a guidare la lotta contro i cambiamenti climatici e ha riconosciuto che l'accordo di Parigi costituisce un "elemento essenziale per la modernizzazione dell'industria e dell'economia europea".

A causa dell'importante contributo dei trasporti alle emissioni di gas a effetto serra e all'inquinamento atmosferico, rendere i trasporti più sostenibili è l'obiettivo essenziale della politica dei trasporti dell'UE. Passare ad un settore dei trasporti efficiente sotto il profilo energetico e decarbonizzarlo è di fondamentale importanza nella strategia dell'Unione dell'energia del febbraio 2015³. Il passaggio è sostenuto da misure concrete delineate nella strategia per la mobilità a basse emissioni⁴ adottata nel luglio 2016, che mira a i) ottimizzare l'efficienza del sistema di trasporto attraverso la digitalizzazione e una maggiore promozione della multimodalità, e ii) promuovere l'utilizzo di energie alternative a basse emissioni per i trasporti realizzando un'adeguata infrastruttura per i combustibili alternativi, al fine di progredire verso i veicoli a emissioni zero. Tali misure sono ora in fase di attuazione. Nel maggio 2017 la comunicazione "L'Europa in movimento" ha presentato un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti⁵, accompagnata da un primo pacchetto di proposte. Misure supplementari, compresa la revisione della direttiva sui veicoli puliti o la modifica della direttiva sui trasporti combinati, sono ora proposte nell'ambito del presente secondo pacchetto "L'Europa in movimento".

La direttiva 92/106/CEE⁶ (direttiva sui trasporti combinati) è l'unico strumento giuridico a livello dell'Unione che prevede incentivi diretti per il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto a basse emissioni come la navigazione interna, il trasporto marittimo e ferroviario. La direttiva persegue l'obiettivo di incrementare la competitività del trasporto transfrontaliero intermodale (e più precisamente del trasporto "combinato") rispetto al trasporto solo su strada delle merci.

Tra le misure di regolamentazione figurano: i) tutelare la libera prestazione dei servizi transfrontalieri, ovvero proteggere il trasporto combinato dalle restrizioni nazionali (regimi di autorizzazione, tariffe regolamentate e contingentamento); ii) chiarire che le limitazioni del cabotaggio stradale (regolamento (CE) n. 1072/2009) non si applicano ai tragitti stradali dei trasporti combinati internazionali; iii) permettere, aggiungendo un riferimento alla direttiva sui pesi e sulle dimensioni (direttiva 53/96/CE), carichi maggiori per i veicoli utilizzati sui

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_it

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ 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).

tragitti stradali del trasporto intermodale per compensare la tara dell'unità di carico nonché l'uso di container da 45 piedi.

Fra le misure di sostegno economico figurano la concessione di determinati incentivi fiscali per quanto riguarda alcune imposte applicabili ai veicoli stradali utilizzati nel trasporto combinato e l'estensione della definizione di trasporto per conto proprio. Tali misure miravano a correggere parzialmente lo squilibrio tra trasporto combinato e trasporto solo su strada determinato dall'esistenza di esternalità negative che non si riflettono interamente nel prezzo del trasporto merci su strada.

Tuttavia, da quando la direttiva è stata adottata nel 1992, alcune di queste condizioni, come ad esempio l'uso di documenti di trasporto cartacei e di timbri come prova di ammissibilità al trasporto combinato e il contesto del mercato del trasporto merci hanno subito notevoli cambiamenti. Sebbene la direttiva sia ancora pertinente per conseguire l'obiettivo della politica dei trasporti dell'UE di ridurre le esternalità negative, la sua efficacia ed efficienza potrebbero essere migliorate ulteriormente mediante un'opportuna revisione.

L'obiettivo dell'iniziativa è migliorare ulteriormente la competitività del trasporto combinato rispetto al trasporto stradale di merci su lunghe distanze e, di conseguenza, rafforzare il passaggio dal trasporto di merci su strada verso altri modi di trasporto. Questo dovrebbe ridurre la quota delle esternalità dei trasporti provenienti dal trasporto di merci e sarà effettuato:

- chiarendo ed ampliando la definizione di trasporto combinato;
- migliorando il monitoraggio delle condizioni di ammissibilità e di esecuzione;
- incrementando l'efficacia degli incentivi; e
- migliorando le condizioni della direttiva relative alla comunicazione e al monitoraggio.

L'iniziativa contribuisce al programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT), in quanto mira ad aggiornare e semplificare la direttiva.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente iniziativa mira a sostenere la multimodalità e a rafforzare il passaggio dal trasporto di merci su strada affrontando le carenze della legislazione vigente (direttiva 92/106/CEE), in particolare ampliandone il campo d'applicazione mediante una più ampia serie di possibili misure di sostegno, ad esempio il sostegno agli investimenti per le infrastrutture di trasbordo, che potrebbe fornire ulteriori incentivi e ridurre i divari di competitività tra trasporto intermodale e trasporto solo su strada delle merci.

L'iniziativa integra altri provvedimenti volti a creare uno spazio unico europeo dei trasporti e a contribuire ad un passaggio rapido a modi di trasporto più sostenibili. Fra tali provvedimenti figurano il regolamento (UE) n. 913/2010 che istituisce corridoi ferroviari merci internazionali, la direttiva 2012/34/UE concernente lo spazio ferroviario unico europeo, la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) e il regolamento (UE) n. 1315/2013 (TEN-T) che stabilisce gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

- **Coerenza con le altre politiche dell'UE**

L'iniziativa è parte dell'impegno profuso dalla Commissione per creare "un'Unione dell'energia resiliente⁷ corredata da una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici" e proposte relative a una mobilità a basse emissioni. La comunicazione "L'Europa in movimento"⁸ illustra la strategia per "una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti." La comunicazione era accompagnata da una serie di proposte riguardanti, tra l'altro, la revisione della direttiva Eurobollo (direttiva 1999/62/CE), la rifusione della direttiva 2004/52/CE concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, la revisione della normativa sull'accesso al mercato e sulle condizioni di lavoro per il settore del trasporto su strada, nonché ulteriori interventi volti a gettare le basi per una mobilità cooperativa, interconnessa e automatizzata.

Per continuare ad attuare la transizione verso una mobilità a basse emissioni queste misure sono ora integrate da altre proposte, quali la revisione della direttiva sui veicoli puliti (direttiva 2009/33/CE), la revisione del regolamento (CE) n. 1073/2009 sull'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, una proposta di nuove norme per le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni dopo il 2020, un'iniziativa volta a promuovere l'introduzione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la presente proposta di modifica della direttiva sui trasporti combinati.

Oltre a contribuire ad ottimizzare l'efficienza dei trasporti fornendo un sostegno diretto alla multimodalità, la proposta contribuirà anche a sviluppare una moderna ed efficiente infrastruttura di trasporto, per la quale occorre investire di più, come sottolineato nel piano di investimenti per l'Europa⁹. Con la proposta di ampliamento delle misure di sostegno, in particolare per favorire gli investimenti nelle infrastrutture per i terminali di trasbordo, l'iniziativa sostiene gli investimenti negli impianti di trasbordo necessari lungo la rete TEN-T.

La modifica proposta è coerente con le norme esistenti e con le nuove norme proposte sulle condizioni di cabotaggio e sul distacco dei lavoratori del trasporto su strada. Il testo attuale dell'articolo 4 della direttiva sui trasporti combinati prevede la cosiddetta "esenzione dal cabotaggio", secondo la quale tutti i vettori stabiliti nell'UE e che soddisfano le condizioni di accesso al mercato per i trasporti di merci fra Stati membri hanno il diritto di effettuare, nel quadro di un'operazione di trasporto combinato, tragitti stradali che comprendono o meno il varco di una frontiera.

Secondo la definizione attuale, le operazioni di trasporto combinato sono da considerarsi esclusivamente come operazioni internazionali. Questo è stato confermato da numerose sentenze della Corte di giustizia¹⁰ ed è sottolineato nel considerando 16 del regolamento (CE) n. 1072/2009¹¹. Al fine di incentivare tali operazioni, il trasporto combinato internazionale

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_it.

¹⁰ Ad esempio, nella causa C-2/84, Commissione contro Italia, la Corte ha confermato che il tragitto stradale del trasporto combinato è parte integrante di un'operazione di trasporto combinato internazionale dal punto di partenza al punto di arrivo, e che pertanto non deve essere considerato trasporto nazionale: "... trasporto combinato deve essere considerato come un'unica operazione dal punto di partenza al punto di arrivo [...]. Il semplice fatto che nello Stato membro di destinazione il trasporto delle merci si effettui unicamente su strada non può quindi privare il trasporto combinato strada/ferrovia dei suddetti vantaggi."

¹¹ "Il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni in materia di trasporto di merci su strada in entrata e in uscita nel quadro di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE del

deve essere raffrontato al trasporto internazionale solo su strada ed essere soggetto alle stesse regole. La maggior parte dei soggetti interessati e degli operatori concorda sul fatto che si tratta di una condizione fondamentale, che consente al trasporto intermodale internazionale di competere su un piano di parità con il trasporto solo su strada internazionale e che dovrebbe essere mantenuta.

Alcuni soggetti interessati ritengono tuttavia che la direttiva sui trasporti combinati apra la porta a possibili elusioni delle norme sul cabotaggio a causa delle difficoltà nel provare l'aspetto di "trasporto combinato internazionale" dell'operazione. Per affrontare tali difficoltà le nuove misure di cui alla proposta di modifica della direttiva sui trasporti combinati, alla proposta di revisione delle norme in materia di cabotaggio del regolamento (CE) n. 1072/2009 e alla proposta di norme specifiche per alcuni aspetti della direttiva 96/71/CE relativi al distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE introducono definizioni semplificate e si avvalgono appieno delle opportunità offerte dalla "rivoluzione digitale della mobilità" per migliorare l'efficienza delle operazioni mediante un migliore sfruttamento dei vantaggi della digitalizzazione. Consentendo ai trasportatori di utilizzare mezzi elettronici per fornire alle autorità gli elementi di prova richiesti, si potrebbero ridurre gli oneri amministrativi e i costi delle procedure di esecuzione. In tal modo, inoltre, per le autorità nazionali sarebbe molto più semplice identificare chiaramente i tragitti stradali del trasporto combinato internazionale distinguendoli dalle operazioni di cabotaggio e prevenire eventuali abusi.

La proposta di estendere il campo di applicazione del trasporto combinato alle operazioni nazionali sosterrà l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato nell'UE. L'estensione non avrà alcuna incidenza sul volume delle operazioni di cabotaggio dato che l'esenzione dal cabotaggio non si applica a tali operazioni nazionali di trasporto combinato. In questo caso il tragitto stradale del trasporto combinato sarebbe soggetto alle norme sul cabotaggio di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009, quale modificato, e si applicherebbero anche le nuove norme proposte in materia di "distacco dei lavoratori". Ciò dovrebbe garantire che il possibile cabotaggio nel trasporto combinato nazionale non generi una concorrenza sleale sul mercato dell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Le basi giuridiche della direttiva 92/106/CEE sono l'articolo 75 e l'articolo 84, paragrafo 2, del trattato CE.

La base giuridica della modifica proposta è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("TFUE") (ex articolo 71 del TCE). Questo articolo fornisce la base per l'adozione di atti legislativi dell'UE che stabiliscono, in particolare: a) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; b) le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; [...] d) ogni altra utile disposizione.

Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri. Gli spostamenti nazionali su strada all'interno di uno Stato membro ospitante non facenti parte di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE rientrano nella definizione di trasporti di cabotaggio e, di conseguenza, dovrebbero essere soggetti alle prescrizioni del presente regolamento."

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

La modifica della direttiva sui trasporti combinati persegue l'obiettivo di promuovere ulteriormente il passaggio dal trasporto merci su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, e quindi di ridurre ulteriormente le esternalità negative del sistema dei trasporti dell'UE. Nell'ambito di tale obiettivo occorre estendere il quadro delle misure a sostegno del trasporto combinato e semplificare e chiarire la direttiva. L'obiettivo non può essere conseguito in misura sufficiente a livello degli Stati membri, poiché il trasporto combinato di merci è prevalentemente transfrontaliero e si basa su un'infrastruttura intermodale in tutti gli Stati membri. Serve pertanto un approccio coordinato per investire in infrastrutture di trasbordo intermodali.

Considerando che quasi il 20 % del trasporto intermodale europeo è nazionale (in un singolo Stato membro) e attualmente non è contemplato dalla direttiva, estendendo il campo d'applicazione alle operazioni nazionali di trasporto combinato si amplierebbe l'ambito di applicazione delle misure di sostegno necessarie per promuovere il trasferimento modale. Questo consentirebbe di ridurre al tempo stesso le esternalità di ogni tipo, in particolare le emissioni di gas a effetto serra e la congestione del traffico, che hanno un impatto al di là delle frontiere nazionali. La congestione del traffico a livello regionale o nazionale riguarda direttamente tutti gli utenti della strada. Anche le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento atmosferico hanno una dimensione europea.

Gli obiettivi comuni per le misure di sostegno che devono essere adottate dagli Stati membri consentono inoltre di impedire che le misure specifiche adottate a livello nazionale a sostegno del trasporto combinato si sovrappongano o producano risultati diversi. Per quanto riguarda le misure di sostegno agli investimenti, in particolare per i terminali, serve un obiettivo comune per la copertura dei terminali al fine di evitare un eccesso di capacità.

- **Proporzionalità**

Le misure proposte contribuiscono a raggiungere gli obiettivi fissati nella direttiva originaria.

L'estensione del campo di applicazione al fine di includere le operazioni nazionali è necessaria per aumentare l'impatto della direttiva. La definizione di trasporto combinato e le condizioni di ammissibilità devono essere chiarite al fine di garantire che la direttiva sia applicata in modo più efficace, in particolare in termini di benefici conseguiti dalle normative e dalle misure di sostegno economico.

Le misure di sostegno non impongono livelli obbligatori di sostegno economico, lasciando alla competenza nazionale la facoltà di decidere in merito alla portata e alla metodologia di tale sostegno. I costi per gli Stati membri, le imprese e i cittadini sono limitati rispetto ai potenziali benefici. In particolare, il sostegno agli investimenti per i terminali dovrebbe continuare a produrre benefici al di là del periodo in esame.

- **Scelta dello strumento**

Poiché l'atto giuridico da modificare è una direttiva, l'atto di modifica dovrebbe assumere la stessa forma.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La Commissione ha pubblicato la sua valutazione della direttiva 92/106/CEE nel 2016¹². Nel gennaio 2015¹³ è stato inoltre pubblicato uno studio esterno intitolato "*Analysis of the EU Combined Transport*" (analisi del trasporto combinato dell'UE).

La valutazione conclude che la direttiva continua ad essere uno strumento pertinente per il sostegno del trasporto combinato. È stato accertato che, in assenza di un'azione dell'UE, i servizi di trasporto combinato transfrontaliero si troverebbero di fronte ad ostacoli derivanti da sistemi giuridici diversi, che li renderebbero meno attraenti e forse impossibili da realizzare. La valutazione sottolinea che il trasporto combinato contribuisce a ridurre le esternalità negative mediante il trasferimento modale ed evidenzia che "esiste ampio spazio per un ulteriore miglioramento dell'efficacia della direttiva, dato che alcune sue disposizioni sono superate, il linguaggio utilizzato è talvolta obsoleto e ambiguo e il suo campo d'applicazione è limitato." I punti critici riguardano in particolare la definizione di trasporto combinato, le restrizioni agli incentivi di carattere fiscale e le disposizioni superate in materia di documenti di trasporto.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Le consultazioni dei portatori di interessi si sono svolte nel rispetto dei requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate illustrati nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 (COM(2002) 704 def.).

Le consultazioni sono state effettuate per raccogliere un feedback sulle misure strategiche proposte e sul loro probabile impatto. I portatori di interessi sono state consultati sulle questioni che non sono state affrontate nelle precedenti consultazioni pubbliche (REFIT). Le consultazioni hanno fornito una panoramica delle opinioni dei vari gruppi di portatori di interessi in merito alle misure e alle opzioni strategiche proposte, sul modo in cui esse possono influenzare detti gruppi e su come si possa determinare l'opzione preferita dai portatori di interessi.

Tra le attività di consultazione figuravano:

- (1) una consultazione pubblica sotto forma di consultazione pubblica su Internet, che si è tenuta per 12 settimane. La consultazione si è svolta dal 23 gennaio 2017 al 23 aprile 2017, utilizzando lo strumento EUSurvey e la pagina web della DG MOVE. La Commissione ha ricevuto 79 questionari completati e sei documenti illustranti la posizione dei portatori di interessi di 17 Stati membri e della Svizzera, principalmente del settore dei trasporti e della logistica: il 43 % dalle associazioni di categoria (tra cui 13 organizzazioni europee o internazionali), il 36 % dalle imprese private, l'11 % dalle autorità, l'8 % dalle ONG e il 2 % dalle università;

¹² Valutazione ex-post REFIT della direttiva 92/106/CEE sui trasporti combinati, relazione finale, SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

- (2) una consultazione online dei portatori di interessi svoltasi dal 10 al 31 marzo 2017, con l'aiuto di un consulente esterno. Si è incentrata soprattutto sulla definizione e sugli incentivi economici ed era adattata ai diversi gruppi di portatori di interessi (industria, Stati membri, parti sociali e altri gruppi di interesse). La Commissione ha ricevuto 122 questionari compilati da 12 Stati membri e dalla Svizzera: il 44 % dagli operatori di servizi di trasporto o dalle associazioni di categoria, il 17 % dagli utenti dei servizi di trasporto o dalle associazioni di categoria, il 25 % dalle autorità nazionali e il 14 % da altre associazioni del settore;
- (3) una riunione dei portatori di interessi organizzata il 30 marzo 2017, che ha consentito ai gruppi di portatori di interessi partecipanti alla consultazione mirata di effettuare uno scambio di opinioni. I 35 partecipanti rappresentavano tutti i modi di trasporto nonché i porti marittimi e interni, i terminali, i proprietari dei vagoni e il settore del trasporto combinato;
- (4) un'ulteriore riunione degli Stati membri svoltasi il 10 aprile 2017, alla quale erano rappresentati 14 Stati membri.

Sintesi dei contributi ricevuti e utilizzo dei risultati

Sia il settore dei trasporti che quello della logistica (rappresentati dagli utenti e dagli operatori dei trasporti e dalle rispettive associazioni) e le autorità hanno espresso l'esigenza di una modifica urgente della direttiva sui trasporti combinati. La legislazione in vigore è ritenuta superata, il sostegno a livello economico e normativo per le operazioni di trasporto combinato è considerato inadeguato e le condizioni di ammissibilità delle operazioni sono ritenute inadatte alle soluzioni moderne nella catena di approvvigionamento e alla situazione concorrenziale dei servizi di trasporto combinato.

Per quanto riguarda la definizione di trasporto combinato, la maggioranza delle parti interessate ha chiesto un'estensione del campo di applicazione della direttiva al fine di includervi le operazioni di trasporto nazionali e con i paesi non appartenenti all'UE, prevedendo un notevole impatto positivo sui volumi di trasporto combinato e sull'ambiente. L'eventuale modifica del limite spaziale del tragitto stradale nelle operazioni di trasporto combinato ha suscitato la maggior parte delle osservazioni, spesso con punti di vista opposti: molti portatori di interessi e autorità nazionali desiderano mantenere le limitazioni attuali, eventualmente introducendo una certa flessibilità, mentre il settore privato sostiene l'abolizione delle limitazioni della lunghezza del tragitto stradale.

Nonostante queste differenze, una possibile soluzione di compromesso potrebbe comportare il mantenimento della definizione attuale e della distanza di 150 km, introducendo nel contempo una certa flessibilità grazie al mantenimento della nozione di terminale idoneo più vicino, a condizione di definirla meglio. Per quanto riguarda il tragitto non stradale, le parti interessate non hanno espresso opinioni decise sulla modifica della lunghezza minima attuale di 100 km; questa soglia è stata considerata trascurabile per le operazioni di trasporto combinato su strada/rotaia, ma controproducente per le operazioni di trasporto combinato sulle vie navigabili interne.

I portatori di interessi hanno espresso il parere che il sostegno offerto nell'ambito dell'attuale direttiva è stato in generale insufficiente a promuovere il trasporto combinato nell'Unione. Tuttavia, tra le misure di sostegno queste due sono state ritenute particolarmente efficaci:

- l'esenzione dalle "restrizioni all'esercizio di attività di cabotaggio" per i tragitti stradali; e

- la deroga "44 tonnellate" al limite di 40 tonnellate per le operazioni di trasporto combinato in conformità alla direttiva sui pesi e sulle dimensioni.

Per quanto riguarda le misure di sostegno economico, è emersa in generale un'opinione favorevole all'estensione del sostegno economico a tutte le operazioni di trasporto combinato in ogni combinazione modale. Le misure prese in considerazione per conseguire il massimo impatto positivo sui volumi di trasporto combinato sono state: i) sostegno agli investimenti diretti in terminali di trasporto combinato, eventualmente accompagnato da sovvenzioni per unità di carico oggetto di trasbordo; ii) incentivi per gli investimenti informatici connessi al trasporto combinato o per il ricorso a soluzioni innovative quali autocarri meno inquinanti; e iii) riduzione dei costi d'accesso per specifiche operazioni di trasporto combinato su rotaia. Gli Stati membri hanno espresso riserve sulle misure di sostegno obbligatorie.

La maggior parte dei portatori di interessi si sono espressi a favore di condizioni più chiare sulla prova di ammissibilità delle operazioni di trasporto combinato. Essi hanno inoltre sostenuto l'introduzione di un sistema basato su documenti elettronici, che potrebbe sostituire l'obsoleto sistema di documenti cartacei e timbri. Questo punto di vista è stato condiviso dagli Stati membri.

In generale i portatori di interessi hanno espresso un forte interesse ad essere informati regolarmente sulla situazione relativa alle operazioni di trasporto combinato. Essi hanno chiesto che i dati relativi al trasporto combinato vengano rilevati e pubblicati a scadenza regolare e si sono altresì espressi a favore della preparazione e della pubblicazione di relazioni più dettagliate. I portatori di interessi hanno inoltre suggerito di rivedere la direttiva modificata entro un determinato periodo di tempo, ad esempio ogni 5 anni, per mantenerla aggiornata.

- **Assunzione e uso di perizie**

La definizione del problema è stata basata principalmente sulla valutazione REFIT¹⁴ e sullo studio esterno¹⁵.

Per preparare il terreno per la valutazione d'impatto è stato fatto ricorso a contraenti esterni che hanno realizzato:

- uno studio sulla raccolta di dati sui costi¹⁶, concluso nel marzo 2017;
- uno studio sull'aggiornamento dell'analisi del mercato del trasporto combinato¹⁷, concluso nel marzo 2017; e
- uno studio che sintetizza le consultazioni a sostegno della valutazione d'impatto¹⁸, concluso nel luglio 2017.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ *CT Study — Analysis of the EU Combined Transport, 2014* (Studio sul trasporto combinato - Analisi del trasporto combinato nell'UE, 2014), <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ TRL (2017) — *Gathering additional data on EU combined transport* (Raccolta di dati aggiuntivi sul trasporto combinato dell'UE).

¹⁷ ISL + KombiConsult (2017), *Updating EU combined transport data – Final Report* (Aggiornamento dei dati sul trasporto combinato dell'UE - Relazione finale).

¹⁸ KombiConsult-Intermodality (2017), *Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)* [Consultazioni e analisi

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trae sostegno da una valutazione d'impatto che è stata oggetto di un parere positivo, con riserve, del **comitato per il controllo normativo**. Il comitato ha formulato raccomandazioni che richiedono adeguamenti e chiarimenti sui punti seguenti:

- descrizione del contesto e del modo in cui l'iniziativa si inserisce nell'acquis dell'UE e altri sforzi complementari per un trasferimento modale;
- individuazione e qualificazione delle strozzature infrastrutturali (in particolare presso i terminali di trasbordo) per lo sviluppo del trasporto combinato;
- giustificazione, dal punto di vista della sussidiarietà, dell'inclusione del trasporto combinato nazionale nel campo di applicazione della direttiva; e
- impatto previsto, in particolare le ipotesi di base.

Le osservazioni sono state prese in considerazione nella valutazione d'impatto rivista, come segnalato nell'allegato I della relazione sulla valutazione d'impatto. Per affrontare le questioni di cui sopra sono state apportate le seguenti modifiche:

- sono state aggiunte spiegazioni sulla complementarietà della revisione della direttiva sui trasporti combinati rispetto ad altre iniziative esistenti (per affrontare la promozione della multimodalità e il sostegno per il trasferimento modale), principalmente nella sezione dedicata al contesto politico;
- sono state aggiunte ulteriori spiegazioni sulle strozzature infrastrutturali e sul modo in cui influenzano i problemi complessivi che la presente iniziativa in esame intende affrontare. Sono stati inseriti riferimenti specifici, in particolare per quanto riguarda le limitazioni e le esigenze attuali in termini di infrastrutture dei terminali ferroviari, per contribuire a quantificare tali strozzature e gli investimenti necessari da prevedere;
- sono state aggiunte ulteriori spiegazioni sulla sussidiarietà, in particolare in merito all'inclusione del trasporto combinato nazionale nella definizione, ma anche sull'adozione di misure di investimento nelle infrastrutture;
- nelle sezioni pertinenti, in particolare nell'allegato sui modelli analitici, sono state inserite una descrizione più dettagliata delle ipotesi di base sull'impatto e una descrizione dei modelli interni utilizzati per determinare tale impatto;

le **opzioni strategiche** esaminate sono costituite da pacchetti di misure che affrontano gli obiettivi specifici e, più specificamente, le cause principali dei problemi individuati:

- definizione di "trasporto combinato", ossia copertura geografica, tragitto stradale, tragitto non stradale, unità di carico;
- controllo di ammissibilità, ossia i dati richiesti (per il controllo), la presentazione dei dati, la sede del controllo;
- misure di sostegno economico, ossia sostegno agli investimenti e sostegno operativo (ad es. agevolazioni fiscali per quanto riguarda l'imposta sui veicoli); e

nel quadro della valutazione d'impatto per la modifica della direttiva sui trasporti combinati (92/106/CEE)].

- misure amministrative, ossia revisione delle misure di sostegno, raccolta dei dati, cooperazione tra Stati membri, trasparenza.

Le opzioni strategiche si basavano su livelli crescenti di chiarezza, ambizione e impatto cumulativo atteso.

La prima opzione strategica (OS1) consiste in una modifica marginale della direttiva con l'accento posto sulla semplificazione: la definizione di trasporto combinato è semplificata adottando una distanza unica del tragitto stradale per tutti i modi di trasporto. Come prova di ammissibilità sono accettati semplici documenti in formato elettronico (ad esempio PDF) e l'incentivo fiscale agli autotrasportatori per il tragitto stradale nell'operazione di trasporto combinato è esteso a tutti i tipi di trasporto combinato (non solo strada/rotaia).

L'opzione strategica 2 (OS2) si prefigge la semplificazione dei criteri di ammissibilità (definizione), una migliore definizione delle condizioni di esecuzione e l'ampliamento delle misure di sostegno economico. L'opzione si suddivide in due sotto-opzioni, a seconda del livello di ambizione:

- nella sotto-opzione OS2A, il campo di applicazione è esteso alle operazioni di trasporto combinato a livello nazionale. È prevista una definizione comune del tragitto stradale, a prescindere dal modo di trasporto non stradale (150 km o il 20 %, a seconda di quale sia maggiore). Sono considerate ammissibili solo le unità di carico intermodali con identificazione ISO/ILU. Sono specificati i nuovi dati da fornire per soddisfare le condizioni di ammissibilità, unitamente all'accettazione di dati in formato elettronico modificabile. È inoltre offerta una serie di diverse opzioni di sostegno economico;
- nella sotto-opzione OS2B, oltre alle misure descritte nell'OS2A la definizione di trasporto combinato comprende, per il tragitto stradale, una certa flessibilità, con la possibilità per gli Stati membri di adottare come limite il "terminale idoneo più vicino". Sono accettate unità di carico di tutte le dimensioni; tra le misure di sostegno economico, quella sugli investimenti nei terminali diventa obbligatoria.

Infine, l'opzione strategica 3 (OS3) consiste in un'estensione delle misure stabilite nella direttiva a tutto il trasporto intermodale, a prescindere dai limiti spaziali e dai tipi di unità di carico. Quest'opzione non prevede requisiti in materia di dati per la prova di ammissibilità. L'opzione prevede inoltre che tutte le possibili misure di sostegno siano obbligatorie.

La valutazione d'impatto ha individuato la sotto-opzione OS2B come opzione da preferire.

L'opzione OS3 comporterebbe i maggiori benefici economici in assoluto, ma il suo costo per gli Stati membri, e con esso il rendimento complessivo dell'investimento, la rende meno attraente rispetto alle altre opzioni, che hanno un maggiore ritorno sugli investimenti. Inoltre l'opzione strategica 3 è meno efficiente dal punto di vista ambientale rispetto all'OS2A e all'OS2B. L'OS1 e l'OS2A non consentono di raggiungere l'obiettivo del trasferimento modale previsto per il 2030 dal Libro bianco del 2011. L'OS2B garantisce il raggiungimento dell'obiettivo del trasferimento modale per il 2030 e fornisce un maggiore ritorno sugli investimenti e una maggiore efficienza ambientale rispetto all'opzione strategica 3 ed è pertanto l'opzione da privilegiare.

Le PMI, in particolare quelle che eseguono le operazioni di trasporto combinato sul tragitto stradale e i piccoli operatori del trasporto sulle vie navigabili interne, beneficiano del sostegno offerto dalla direttiva sui trasporti combinati, che li aiuta a competere con il trasporto su

strada su lunghe distanze, meno costoso, e trarranno benefici dall'OS2B grazie a un incremento dei volumi di trasporto combinato. Tuttavia, si deve rilevare che l'introduzione di dati strutturati in formato elettronico a fini di controllo potrebbe comportare alcuni costi di investimento iniziale, anche se ciò sarebbe compensato dai risparmi ottenuti grazie all'uso dei dati elettronici nella catena di approvvigionamento globale.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'aspetto REFIT della presente proposta si ritrova nella semplificazione e nell'aggiornamento della definizione di trasporto combinato, nonché nel chiarimento delle condizioni e degli strumenti di esecuzione (prova di ammissibilità dell'operazione al riconoscimento come trasporto combinato).

La definizione di trasporto combinato è costituita da:

- chiarimento e semplificazione della definizione del tragitto stradale, grazie ad una definizione precisa (150 km o il 20 % della distanza totale) applicabile in combinazione con qualsiasi modo di trasporto;
- eliminazione di qualsiasi limite spaziale per il tragitto non stradale;
- ulteriore specificazione che solo le unità di carico standardizzate saranno prese in considerazione. In tal modo sarà più facile seguire e contare le unità di carico per il calcolo dei volumi di trasporto combinato per i quali sono richieste misure di sostegno.

Per quanto concerne le condizioni relative alla prova di ammissibilità, specificando chiaramente gli elementi di prova necessari e consentendo l'uso di documenti elettronici, la verifica dell'aspetto di "trasporto combinato" sarà più semplice sia per le autorità che effettuano i controlli su strada che per quelle che applicano le misure di sostegno.

Infine, le semplificazioni si applicano anche ad alcuni riferimenti superati, quali il regime liberale specifico per il "trasporto per conto proprio". Come spiegato nella relazione REFIT, si tratta di un elemento che non è più né pertinente né effettivo, vista la diminuzione generale del trasporto per conto proprio nel trasporto merci su strada.

- **Diritti fondamentali**

La proposta rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti segnatamente nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La relazione sulla valutazione d'impatto elenca una serie di otto indicatori che dovrebbero essere utilizzati per valutare l'efficacia e l'efficienza delle misure adottate al fine di conseguire i principali obiettivi strategici:

- la quota del trasporto intermodale e del trasporto combinato;
- il trasferimento modale, verso modi di trasporto diversi dal trasporto su strada;

- i conseguenti risparmi di costi esterni;
- l'aumento del volume di trasporto intermodale per 1 EUR di sostegno fornito;
- l'aumento della capacità di carico delle unità di carico intermodali;
- la riduzione della distanza media tra i terminali intermodali (per modo di trasporto);
- l'utile sul capitale investito (ROI) del sostegno economico per il trasporto intermodale; e
- il confronto tra i costi e lo sviluppo dei costi del trasporto solo su strada rispetto al trasporto intermodale sulla stessa distanza.

Per valutare l'impatto della legislazione sarebbe necessaria una valutazione approfondita dopo l'attuazione di tutte le modifiche. 27 mesi dopo il termine per il recepimento della direttiva la Commissione procederà a una prima valutazione, da ripetere ogni due anni. La proposta contempla requisiti specifici d'informazione per gli Stati membri, relativi all'utilizzo del trasporto combinato nonché allo sviluppo delle infrastrutture e all'attuazione delle misure di sostegno.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Considerato il campo di applicazione della proposta e il fatto che modifica soltanto la direttiva 92/106/CEE, che tutti gli Stati membri hanno pienamente recepito, non appare giustificato o proporzionato richiedere documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Nel titolo della direttiva erano menzionati i "...trasporti combinati di merci tra Stati membri". Il titolo viene ora modificato affinché rispecchi l'estensione del campo d'applicazione ed è soppressa la formulazione "tra Stati membri" per rispecchiare l'estensione della definizione di "trasporto combinato", di cui all'articolo 1 modificato, alle operazioni nazionali (all'interno dei singoli Stati membri).

Articolo 1

L'articolo 1 precisava il campo di applicazione della direttiva e definiva il "trasporto combinato". A causa dell'ambiguità, della mancanza di chiarezza di tale definizione e della sua portata limitata, l'articolo 1 è sostituito con una definizione modificata e più chiara di "trasporto combinato". La nuova definizione, contenuta nell'attuale nuovo articolo 1:

- estende, al paragrafo 4, il campo d'applicazione del "trasporto combinato" a tutte le operazioni effettuate nell'Unione, comprese le operazioni di trasporto combinato a livello nazionale;
- chiarisce e precisa inoltre, al paragrafo 3, che la distanza massima del tragitto stradale è pari a 150 km o al 20 % della distanza totale, a prescindere dal tipo di tragitto non stradale (su rotaia, su vie navigabili interne o marittimo), garantendo nel contempo una certa flessibilità in presenza di specifiche condizioni geografiche o vincoli operativi negli Stati membri;
- elimina, al paragrafo 2, la limitazione del tragitto non stradale affinché un'importante componente del trasporto combinato, le vie navigabili interne, rientrino nel campo d'applicazione della direttiva;

- precisa inoltre, al paragrafo 2, i tipi di unità di carico (ad esempio standardizzati ISO/CEN) ammissibili nelle operazioni di trasporto combinato.

Articolo 3

L'articolo 3 conteneva un riferimento a un documento di trasporto che poteva essere utilizzato come prova di ammissibilità (riferimento all'articolo 6 del regolamento del Consiglio n. 11, del 27 giugno 1960), e forniva ulteriori indicazioni sulle informazioni da aggiungere, in particolare sull'uso di timbri per confermare o verificare parti dell'operazione. Poiché tali condizioni sono state ritenute poco chiare, e dato che i timbri non sono più utilizzati in molte strutture, l'articolo è sostituito da un'indicazione più precisa delle condizioni e dei tipi di dati da utilizzare come prova di ammissibilità per il trasporto combinato ai fini dei controlli su strada effettuati in uno Stato membro su un tragitto stradale dell'operazione di trasporto:

- il paragrafo 1 definisce la condizione da soddisfare affinché il trasporto su strada sia considerato parte di un'operazione di trasporto combinato;
- il paragrafo 2 elenca e descrive dettagliatamente i dati da fornire come prove;
- il paragrafo 3 precisa che non sono richiesti documenti supplementari per comprovare l'operazione di trasporto combinato;
- il paragrafo 4 prevede le condizioni di presentazione delle prove, anche ai fini di un controllo su strada;
- il paragrafo 5 descrive il formato accettabile dei dati da fornire come prove e, in particolare, l'eventuale uso dei documenti di trasporto esistenti, ma anche la possibilità di utilizzare mezzi elettronici con un formato strutturato modificabile;
- il paragrafo 6 introduce una salvaguardia per gli operatori in caso di discrepanza tra le operazioni effettive e le informazioni fornite nelle prove, quando le discrepanze sono dovute a circostanze eccezionali.

Articolo 5

L'articolo 5 prevedeva obblighi di comunicazione per la Commissione (con l'assistenza degli Stati membri), ma non conteneva alcun obbligo sistematico di raccolta dei dati pertinenti a sostegno di tale obbligo. Si propone ora di modificare le condizioni e gli obblighi di comunicazione necessari a garantire la corretta applicazione della direttiva:

- il paragrafo 1 introduce l'obbligo per gli Stati membri di trasmettere alla Commissione, 18 mesi dopo il termine di recepimento della direttiva, i dati relativi alle condizioni del mercato del trasporto combinato sul loro territorio, anche per quanto riguarda l'infrastruttura pertinente e l'adozione di misure nazionali di sostegno. Esso prevede inoltre la possibilità per la Commissione di adottare, mediante atti delegati, misure che possano aiutare gli Stati membri a rispettare i loro obblighi, precisando il contenuto delle informazioni da trasmettere;
- il paragrafo 2 prevede che la Commissione, sulla base di dette relazioni nazionali, valuti l'attuazione della direttiva, anche sotto il profilo dell'efficacia e dell'efficienza, e che possa anche prevedere misure supplementari;
- il paragrafo 3 stabilisce che la fornitura di informazioni e la comunicazione da parte degli Stati membri abbiano scadenza regolare, più precisamente biennale.

Articolo 6

L'articolo 6 stabiliva le condizioni per il sostegno economico applicabili al trasporto combinato. Sono aggiunti cinque nuovi paragrafi al fine di estendere l'ambito di applicazione di tali misure di sostegno:

- il paragrafo 4 introduce l'obbligo di adottare misure di sostegno volte a promuovere nuovi investimenti da parte degli Stati membri nelle infrastrutture e nelle strutture per il trasporto combinato e si concentra sulle priorità, in particolare sulla densità dei terminali di trasbordo. Esso elenca inoltre le condizioni per il coordinamento tra gli Stati membri e la Commissione al fine di evitare possibili sovrapposizioni tra gli investimenti nelle infrastrutture di trasbordo, che potrebbero determinare un eccesso di capacità di terminali, soprattutto lungo i corridoi TEN-T;
- il paragrafo 5 prevede la possibilità per gli Stati membri di adottare ulteriori misure di sostegno per integrare quelle esistenti, al fine di ridurre il costo di un'operazione di trasporto combinato e renderla più competitiva rispetto ad un'operazione equivalente effettuata solo su strada. Tali misure facoltative possono riguardare qualsiasi parte dell'operazione di trasporto combinato (qualsiasi tragitto, il veicolo usato in ciascun tragitto, l'unità di carico o l'operazione di trasbordo);
- il paragrafo 6 impone agli Stati membri di riferire alla Commissione in merito alle misure di sostegno adottate;
- il paragrafo 7 prevede un riesame periodico delle misure adottate, al fine di garantirne l'efficacia;
- il paragrafo 8 stabilisce l'obiettivo generale che le misure di sostegno dovrebbero conseguire.

Articolo 7 e articolo 9

Gli articoli 7 e 9 prevedevano disposizioni specifiche sul trasporto per conto proprio, volte ad agevolarlo. Gli articoli 7 e 9 sono soppressi. Secondo la valutazione REFIT, l'importanza del trasporto per conto proprio nell'ambito del trasporto su strada è notevolmente diminuita, passando dal 30 % nel 1986 al 15 % nel 2012, e il vantaggio percepito dai soggetti interessati in relazione ad articoli riguardanti in modo specifico il trasporto per conto proprio è stato limitato.

Tenuto conto della semplificazione nella nuova definizione proposta per il trasporto combinato e del chiarimento sugli elementi di prova per le operazioni di trasporto combinato, non è più ragionevole operare una distinzione, nel contesto della presente direttiva, fra il trasporto combinato per conto terzi e il trasporto combinato per conto proprio. Salvo altrimenti disposto, i diritti e gli obblighi stabiliti dalla direttiva sono gli stessi per i due tipi di trasporto.

Articolo 9 bis

Questo articolo è aggiunto per garantire la trasparenza nei confronti di tutti i soggetti che intervengono in operazioni di trasporto combinato per quanto riguarda l'attuazione della direttiva, e in particolare le misure di sostegno disponibili e le condizioni per la loro applicazione.

A tal fine sarà istituita una rete di autorità competenti volta a promuovere la cooperazione tra gli Stati membri attraverso lo scambio di informazioni e di migliori prassi, in particolare sulle

misure di sostegno, e fornendo un elenco dei principali punti di contatto per i soggetti interessati. Il paragrafo 4 dispone inoltre che la Commissione renda pubblico l'elenco delle autorità competenti e delle misure pertinenti adottate dagli Stati membri.

Articolo 10 bis

Questo articolo è aggiunto per specificare la procedura di esercizio dei poteri delegati alla Commissione.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁰,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- 1) L'impatto negativo dei trasporti sull'inquinamento atmosferico, sulle emissioni di gas a effetto serra, sugli incidenti, sull'inquinamento acustico e sulla congestione continua a costituire un problema per l'economia, la salute e il benessere dei cittadini europei. Malgrado il trasporto su strada sia la principale causa di tali effetti negativi, [nell'Unione?] si prevede un aumento del trasporto merci su strada del 60% entro il 2050.
- 2) Ridurre l'impatto negativo delle attività di trasporto resta uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti dell'Unione. La direttiva 92/106/CEE²¹ 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.
- 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

¹⁹ GU C del , pag. .

²⁰ GU C del , pag. .

²¹ 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).

trasporto più efficienti dal punto di vista energetico, i progressi sono stati più lenti del previsto e secondo le proiezioni attuali, l'obiettivo non sarà raggiunto.

- 4) La direttiva 92/106/CEE ha contribuito allo sviluppo della politica dell'Unione in materia di trasporto combinato e ha agevolato il trasferimento di una quantità considerevole di merci dalla strada verso altri modi di trasporto. Le carenze nell'attuazione di tale direttiva, in particolare formulazioni ambigue e disposizioni obsolete, e la portata limitata delle misure di sostegno, hanno notevolmente ridotto il suo impatto.
- 5) La direttiva 92/106/CEE dovrebbe essere semplificata e la sua attuazione migliorata attraverso la revisione degli incentivi economici per il trasporto combinato, al fine di incoraggiare il trasferimento delle merci dal trasporto su strada a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, più sicuri, più efficienti sul piano energetico e che provocano una minore congestione del traffico.
- 6) 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.
- 7) L'operazione di trasporto combinato deve essere considerata come un'unica operazione di trasporto, in concorrenza diretta con un'operazione di trasporto unimodale, dal punto di partenza alla destinazione finale. Le condizioni normative dovrebbero garantire l'equivalenza tra il trasporto combinato internazionale e il trasporto unimodale internazionale e, rispettivamente, tra il trasporto combinato nazionale e il trasporto unimodale nazionale.
- 8) L'attuale definizione di trasporto combinato prevede limiti spaziali diversi per i tragitti stradali di un'operazione di trasporto combinato, a seconda del modo utilizzato sul tragitto non stradale e, per il tragitto ferroviario, l'assenza di limiti spaziali fissi, ricorrendo però al concetto di "terminale idoneo più vicino" al fine di prevedere una certa flessibilità per tenere conto di situazioni specifiche. Tale definizione ha suscitato numerose difficoltà di attuazione a causa delle diverse interpretazioni e delle specifiche difficoltà a stabilire le condizioni di attuazione. Sarebbe utile eliminare le suddette ambiguità garantendo nel contempo che sia mantenuto un certo grado di flessibilità.
- 9) Nella definizione attuale di trasporto combinato, la distanza minima di 100 km per il tragitto non stradale di un'operazione di trasporto combinato garantisce la copertura della maggior parte delle operazioni di trasporto combinato. I tragitti ferroviari e di trasporto marittimo a corto raggio coprono grandi distanze per poter competere con il trasporto solo su strada. La distanza minima garantisce inoltre che siano escluse dal campo di applicazione operazioni specifiche quali brevi traversate mediante traghetti o il trasporto in alto mare che verrebbero comunque effettuate. Tuttavia, con tali limitazioni varie operazioni su vie navigabili interne in prossimità dei porti e all'interno e in prossimità degli agglomerati, che contribuiscono notevolmente a

decongestionare la rete stradale presso i porti marittimi e nell'immediato entroterra e a ridurre gli oneri ambientali negli agglomerati, non sono considerate ai fini delle operazioni di trasporto combinato. Sarebbe pertanto utile sopprimere la condizione relativa alla distanza minima, pur mantenendo l'esclusione di determinate operazioni come quelle che comprendono spedizioni in alto mare o brevi traversate su traghetti.

- 10) La dimensione minima delle unità di carico attualmente specificata nella definizione di trasporto combinato potrebbe ostacolare il futuro sviluppo di soluzioni intermodali innovative per il trasporto urbano. Al contrario, il fatto di poter individuare unità di carico attraverso norme esistenti potrebbe accelerare la loro movimentazione nei terminali e agevolare lo svolgimento delle operazioni di trasporto combinato al fine di consentire un trattamento più semplice delle unità di carico definite e garantire che siano adeguate alle esigenze future.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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).
- 16) Le misure di sostegno dovrebbero essere coordinate, se del caso, tra gli Stati membri e la Commissione.
- 17) Le misure di sostegno dovrebbero inoltre essere riesaminate periodicamente dagli Stati membri al fine di garantirne l'efficacia e l'efficienza.
- 18) Ai sensi della presente direttiva, non dovrebbe essere operata nessuna distinzione tra il trasporto combinato per conto terzi e il trasporto combinato per conto proprio.
- 19) Per affrontare 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.
- 20) La trasparenza è importante per tutti i soggetti interessati che intervengono in operazioni di trasporto combinato, in particolare quelli interessati dalla presente direttiva. A sostegno di tale trasparenza e per promuovere una maggiore cooperazione, è opportuno individuare le autorità competenti in ciascuno Stato membro.
- 21) Per tenere conto degli sviluppi del mercato e del progresso tecnico dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda l'integrazione nella presente direttiva di ulteriori chiarimenti in merito alle informazioni sulle operazioni di trasporto combinato che gli Stati membri sono tenuti a trasmettere. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016²². In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- 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

²² GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

dell'interconnessione delle infrastrutture, nonché dei problemi che la presente direttiva intende affrontare, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare misure in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

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

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 92/106/CEE è così modificata:

(1) il titolo è sostituito dal seguente:

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

(2) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

1. La presente direttiva si applica alle operazioni di trasporto combinato.

2. Ai fini della presente direttiva, per "trasporto combinato" si intende il trasporto di merci nell'ambito di un'operazione di trasporto comprendente un tragitto stradale all'inizio o alla fine del percorso, oppure sia all'inizio sia alla fine del percorso, nonché un tragitto non stradale effettuato tramite ferrovia, navigazione interna o trasporto marittimo:

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

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

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.

3. 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).

Questa limitazione spaziale del tragitto stradale si applica alla lunghezza complessiva di ciascun tragitto stradale, compresi tutti i prelievi e tutte le consegne intermedi, e non si applica al trasporto di unità di carico vuote o verso il punto di prelievo delle merci o dal punto di consegna delle merci.

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.

- 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." ;

- (3) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"Articolo 3

- 1. Gli Stati membri provvedono affinché il trasporto stradale sia considerato facente parte di un'operazione di trasporto combinato oggetto della presente direttiva solo se il 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.
- 2. Le prove di cui al paragrafo 1 comprendono le seguenti informazioni per ciascuna operazione di trasporto combinato:
 - a) nome, indirizzo, recapiti e firma dello speditore; [.]
 - b) luogo e data in cui l'operazione di trasporto combinato ha inizio nell'Unione;
 - c) nome, indirizzo e recapiti del destinatario;
 - d) luogo in cui l'operazione di trasporto combinato si conclude nell'Unione;
 - e) distanza in linea d'aria tra il luogo in cui l'operazione di trasporto combinato ha inizio e il luogo in cui si conclude nell'Unione;
 - 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:
 - i) ordine dei tragitti (vale a dire primo tragitto, tragitto non stradale o tragitto finale);

- ii) nome, indirizzo e recapiti del trasportatore;
 - iii) modo di trasporto e sua collocazione nell'operazione;
 - g) identificazione delle unità di carico intermodali trasportate;
 - h) per il tragitto stradale iniziale:
 - i) luogo di trasbordo verso il tragitto non stradale;
 - ii) distanza in linea d'aria, percorsa nel tragitto stradale iniziale, tra il luogo di carico e il primo terminale di trasbordo;
 - iii) se il tragitto stradale iniziale è stato completato, firma del trasportatore attestante che l'operazione di trasporto sul tragitto stradale è stata effettuata;
 - i) per il tragitto stradale finale:
 - i) luogo in cui le merci sono trasbordate verso il tragitto non stradale (ferrovia, vie navigabili interne o trasporto marittimo);
 - 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;
 - j) per il tragitto non stradale:
 - i) se il tragitto non stradale è stato completato, firma del trasportatore (o dei trasportatori in caso di due o più tragitti non stradali dell'operazione) attestante che l'operazione di trasporto sul tragitto non stradale è stata effettuata;
 - 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.
3. Non sono richiesti documenti supplementari al fine di dimostrare che il trasportatore sta svolgendo un'operazione di trasporto combinato.
 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 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.
 5. 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).
- 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.

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.

* Regolamento n. 11 riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto emanato in applicazione dell'articolo 79, paragrafo 3, del trattato che istituisce la Comunità economica europea (GU 52 del 16.8.1960, pag. 1121).

”;

- (4) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione per la prima volta entro il [xx/xx/xxxx - 18 mesi dopo il recepimento della direttiva] e successivamente ogni due anni una relazione che fornisce le seguenti informazioni relative alle operazioni di trasporto combinato oggetto della presente direttiva nel loro territorio:
 - a) collegamenti della rete di trasporto nazionale e transfrontaliera utilizzati in operazioni di trasporto combinato;
 - b) volume in unità equivalente a venti piedi (TEU) e in t/km delle operazioni di trasporto combinato per tipo di operazione (ferroviaria, stradale, per vie navigabili interne, ecc.) e per copertura geografica (nazionale e intra-UE);
 - c) numero e copertura geografica dei terminali disponibili per le operazioni di trasporto combinato e quantitativo annuale di trasbordi effettuati in questi terminali;
 - d) panoramica di tutte le misure di sostegno nazionali utilizzate e previste, compresa la relativa diffusione e l'impatto stimato.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis che integrano la presente direttiva descrivendo il contenuto e i dettagli delle informazioni sulle operazioni di trasporto combinato di cui al paragrafo 1.
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:
 - a) lo sviluppo economico del trasporto combinato, in particolare alla luce dell'evoluzione delle prestazioni ambientali dei diversi modi di trasporto;

- b) gli effetti dell'attuazione della direttiva e dei relativi atti legislativi dell'Unione in questo settore;
- c) l'efficacia e l'efficienza delle misure di sostegno di cui all'articolo 6;
- 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.";

(5) all'articolo 6 sono aggiunti i seguenti paragrafi 4, 5, 6, 7 e 8:

"4. Se necessario per il conseguimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 9, gli Stati membri adottano le misure necessarie per sostenere gli investimenti nei terminali di trasbordo per quanto riguarda:

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

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

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 assicurano che gli impianti di trasbordo che beneficiano del sostegno siano accessibili a tutti gli operatori, senza discriminazioni.

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

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

Tali misure possono riguardare l'intera operazione di trasporto combinato o parte di un'operazione, ad esempio un tragitto stradale o non stradale, compreso il veicolo utilizzato su tale tragitto, oppure l'unità di carico o le operazioni di trasbordo.

6. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate a norma del presente articolo e le relative specifiche.

7. Gli Stati membri valutano l'impatto di tali misure di sostegno e riesaminano le loro esigenze almeno ogni quattro anni e, se necessario, adattano le misure in questione.

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.";

(6) gli articoli 7 e 9 sono soppressi;

(7) è inserito il seguente articolo 9 *bis*:

"Articolo 9 bis

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti incaricate dell'attuazione della presente direttiva, che fungano da principale punto di contatto per l'attuazione.
Gli Stati membri comunicano agli altri Stati membri e alla Commissione le autorità competenti di cui al primo comma.
 2. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali competenti cooperino con le autorità competenti di altri Stati membri. A tale scopo gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti si trasmettano reciprocamente le informazioni necessarie per l'applicazione della presente direttiva. Per quanto riguarda le informazioni scambiate, l'autorità che le riceve è tenuta a rispettare lo stesso livello di riservatezza cui è vincolata l'autorità che le trasmette.
 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.
 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.";
- 8) è inserito il seguente articolo 10 bis:

"Articolo 10 bis

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
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)].
3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016*.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

* GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1. "

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il **XXXXXX** [un anno dopo l'adozione della direttiva]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, i riferimenti alla direttiva abrogata dalla presente direttiva si intendono fatti a quest'ultima. Le modalità del riferimento e la formulazione di tale indicazione sono stabilite dagli Stati membri.

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

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente