

Bruxelles, 2017 12 15
COM(2017) 648 final/2

2017/0290 (COD)

This document corrects document COM(2017) 648 final of 8 November 2017.

Concerns all language versions.

The corrected errors include : a comment to be deleted in Recital(1), a typo in Recital (14), typos in new Articles 1.4, 5.3 and 6.4.

The text shall read as follows:

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind
stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de
mărfuri între state membre**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Discursul privind Starea Uniunii din 2017 transmite un mesaj clar: UE ar trebui să devină lider mondial în ceea ce privește decarbonizarea și să transforme acțiunile în locuri de muncă, creștere economică și inovare¹. Ca urmare a Acordului de la Paris privind schimbările climatice în vigoare, tranziția către o economie modernă cu emisii scăzute de carbon va trebui să fie accelerată. Consiliul European din iunie 2017² a reafirmat angajamentul asumat de UE și de statele sale membre de a pune în aplicare rapid și integral Acordul de la Paris și de a continua lupta împotriva schimbărilor climatice și a recunoscut Acordul de la Paris ca fiind un „element-cheie pentru modernizarea industriei și economiei europene”.

Având în vedere contribuția importantă a transporturilor la emisiile de gaze cu efect de seră și la poluarea atmosferică, o mai mare durabilitate a transporturilor este un element central al politicii UE în domeniul transporturilor. Tranziția către un sector al transporturilor decarbonizat și eficient din punct de vedere energetic a fost identificată ca având o importanță crucială în strategia privind uniunea energetică din februarie 2015³. O astfel de tranziție este susținută de măsuri concrete evidențiate în strategia pentru mobilitatea cu emisii scăzute⁴ adoptată în iulie 2016, al cărei scop este i) de a optimiza eficiența sistemului de transport prin intermediul digitalizării și al unei mai bune promovări a multimodalității și ii) de a stimula utilizarea energiei alternative cu emisii scăzute pentru transporturi prin instalarea unei infrastructuri corespunzătoare pentru combustibili alternativi în vederea trecerii la vehicule cu emisii zero. Aceste măsuri sunt în prezent în curs de punere în aplicare. În mai 2017, Comunicarea „Europa în mișcare” a prezentat agenda pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți⁵, însoțită de un prim pachet de propuneri. În cadrul acestui al doilea pachet din seria „Europa în mișcare”, se fac în prezent propuneri în legătură cu o serie de măsuri suplimentare, inclusiv revizuirea Directivei privind vehiculele nepoluante sau modificarea Directivei privind transportul combinat.

Directiva 92/106/CEE⁶ (Directiva privind transportul combinat) este singurul instrument juridic la nivelul Uniunii care stimulează în mod direct trecerea de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute, cum ar fi transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim și transportul feroviar. Scopul directivei este de a spori competitivitatea transportului intermodal (mai exact, „combinat”) transfrontalier, în comparație cu transportul de mărfuri exclusiv rutier.

Printre măsurile de reglementare se numără i) garantarea libertății de a presta servicii transfrontaliere, și anume protejarea transporturilor combinate de restricțiile impuse la nivel național (sisteme de autorizare, tarife reglementate și cote); ii) clarificarea faptului că limitările drepturilor de cabotaj rutier [Regulamentul (CE) nr. 1072/2009] nu se aplică

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

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

³ COM(2015) 80 final.

⁴ COM(2016) 501 final.

⁵ COM(2017) 283 final.

⁶ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transport combinat de mărfuri între state membre, JO L 368, 17.12.1992, p. 38-42.

segmentelor rutiere ale transportului internațional combinat; și iii) autorizarea, prin adăugarea unei trimeri încrucișate la Directiva privind greutatea și dimensiunile (Directiva 53/96/CE), a unor încărcături mai mari pentru vehiculele utilizate în segmentele rutiere ale transportului intermodal, pentru a compensa tara unității de încărcare, precum și utilizarea de containere de 45 de picioare.

Printre măsurile de sprijin economic se numără acordarea unor stimulente fiscale în ceea ce privește anumite taxe aplicabile în cazul vehiculelor rutiere care participă la un transport combinat și extinderea definiției pentru transportul pe cont propriu. Acestea au fost menite să corecteze parțial dezechilibrul dintre transportul combinat și transportul exclusiv rutier, cauzat de existența unor externalități negative care nu sunt pe deplin reflectate în prețurile pentru transportul rutier de mărfuri.

Cu toate acestea, având în vedere că directiva a fost adoptată în 1992, unele dintre aceste condiții, de exemplu, utilizarea documentelor de transport pe suport de hârtie și a ștampilelor ca dovadă a eligibilității pentru transportul combinat și pentru mediul pieței de transport de mărfuri, au suferit modificări semnificative. În timp ce directiva este încă relevantă pentru realizarea obiectivelor politicii UE în domeniul transporturilor de reducere a externalităților negative, eficacitatea și eficiența sa ar putea fi îmbunătățite și mai mult dacă directiva ar fi revizuită în mod corespunzător.

Obiectivul inițiativei este acela de a spori și mai mult competitivitatea transportului combinat în comparație cu transportul rutier de mărfuri pe distanțe lungi și, în consecință, de a consolida trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport. Acest lucru ar trebui să reducă ponderea externalităților legate de transportul rutier de mărfuri. Pentru a realiza acest obiectiv, este nevoie de:

- clarificarea și extinderea definiției transportului combinat;
- îmbunătățirea monitorizării condițiilor de eligibilitate și de executare;
- creșterea eficacității măsurilor de stimulare, precum și
- de îmbunătățirea condițiilor de raportare și de monitorizare ale directivei.

Inițiativa contribuie, de asemenea, la Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), întrucât aceasta vizează actualizarea și simplificarea directivei.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta inițiativă are ca scop sprijinirea multimodalității și consolidarea trecerii de la transportul rutier de mărfuri prin abordarea lacunelor din legislația existentă (Directiva 92/106/CEE) și, în special, prin extinderea domeniului de aplicare al acesteia, utilizând o gamă mai largă de posibile măsuri de sprijin. Printre acestea se numără sprijinul pentru investiții acordat infrastructurii de transbordare, care ar oferi stimulente suplimentare și ar reduce decalajele în materie de competitivitate dintre transportul intermodal și transportul de mărfuri exclusiv rutier.

Inițiativa vine în completarea altor măsuri care vizează crearea unui spațiu european unic al transporturilor și contribuie, de asemenea, la o trecere la moduri de transport mai durabile. Printre acestea se numără Regulamentul (UE) nr. 913/2010 de stabilire a unor coridoare feroviare internaționale pentru transportul de marfă, Directiva 2012/34/UE privind spațiul feroviar unic european, Directiva 2005/44/CE privind serviciile de informare fluviale (RIS)

armonizate și Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 (TEN-T), care stabilește orientările UE pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

- **Coerența cu alte politici ale UE**

Prezenta inițiativă face parte din eforturile depuse de Comisie pentru crearea unei „uniuni energetice reziliente”⁷, cu o politică prospectivă în domeniul schimbărilor climatice” și din propunerile cu privire la mobilitatea cu emisii scăzute. Comunicarea „Europa în mișcare”⁸ a evidențiat strategia pentru „o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți.” Ea a fost însoțită de o serie de propuneri, cum ar fi revizuirea Directivei „Eurovigneta” (Directiva 1999/62/CE), reformarea Directivei 2004/52/CE privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică, revizuirea reglementărilor privind accesul pe piață și condițiile de muncă pentru sectorul transportului rutier de mărfuri, precum și măsuri suplimentare necesare pentru a pune bazele unei mobilități cooperative, conectate și automatizate.

Pentru a pune în aplicare în continuare această tranziție către mobilitatea cu emisii scăzute de carbon, aceste măsuri sunt în prezent completate de alte propuneri, cum ar fi revizuirea Directivei privind vehiculele nepoluante (Directiva 2009/33/CE), revizuirea Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, o propunere de noi standarde privind CO₂ pentru autoturisme și camioane după 2020, o inițiativă menită să stimuleze instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi și prezenta propunere de modificare a Directivei privind transportul combinat.

Pe lângă faptul că ajută la optimizarea eficienței transporturilor prin acordarea de sprijin direct pentru multimodalitate, propunerea va contribui, de asemenea, la desfășurarea unei infrastructuri de transport moderne și eficiente, pentru care sunt necesare investiții mai mari, după cum se subliniază în Planul de investiții pentru Europa⁹. Prin intermediul propunerii de extindere a măsurilor de sprijin, în special a sprijinului pentru investițiile în infrastructură pentru terminalele de transbordare, inițiativa sprijină investițiile în instalațiile de transbordare necesare de-a lungul rețelei TEN-T.

Propunerea de modificare este în concordanță cu normele existente și cu noile norme propuse privind condițiile de cabotaj și detașarea lucrătorilor din domeniul transportului rutier. Textul actual al Directivei privind transportul combinat cuprinde, la articolul 4, așa-numita „exceptare de la normele privind cabotajul”, care prevede că toți transportatorii stabiliți în UE care îndeplinesc condițiile de acces la piață pentru transportul de mărfuri între state membre au dreptul de a efectua segmentul rutier al unei operațiuni de transport combinat, indiferent dacă segmentul rutier include sau nu traversarea unei frontiere.

Conform definiției actuale, operațiunile de transport combinat trebuie să fie considerate exclusiv ca operațiuni internaționale. Acest lucru a fost confirmat prin mai multe hotărâri ale Curții de Justiție¹⁰ și este evidențiat în considerentul 16 din Regulamentul (CE)

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

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

¹⁰ De exemplu, în cauza C-2/84, Comisia/Italia, Curtea a confirmat faptul că segmentul rutier al transportului combinat face parte integrantă dintr-o singură operațiune internațională de transport combinat din punctul de plecare până în punctul de sosire și că, prin urmare, acesta nu poate fi considerat ca fiind un transport național. „[...] transportul combinat ar trebui să fie considerat ca o

nr. 1072/2009¹¹. În vederea stimulării unor astfel de operațiuni, transportul internațional combinat trebuie comparat cu transportul internațional exclusiv rutier și trebuie să fie reglementat de aceleași norme. Majoritatea părților interesate și a operatorilor sunt de acord că aceasta este o condiție fundamentală pentru ca transportul intermodal internațional să poată concura pe picior de egalitate cu transportul internațional exclusiv rutier și că ea ar trebui menținută.

Cu toate acestea, unele părți interesate susțin că Directiva privind transportul combinat deschide calea pentru o eventuală eludare a normelor privind cabotajul, din cauza dificultății de a dovedi aspectul legat de „transportul internațional combinat” al operațiunii. Pentru a soluționa această problemă, noile măsuri din propunerea de modificare a Directivei privind transportul combinat, în propunerea de revizuire a normelor privind cabotajul din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și în propunerea de norme specifice în ceea ce privește anumite aspecte ale Directivei 96/71/CE referitoare la detașarea conducătorilor auto în domeniul transportului rutier și ale Directivei 2014/67/UE, introduce definiții simplificate și integrează pe deplin oportunitățile oferite de „revoluția privind mobilitatea digitală” pentru a consolida eficiența operațiunilor prin valorificarea optimă a avantajelor oferite de digitalizare. Autorizarea operatorilor de transport să utilizeze mijloace electronice pentru a furniza autorităților dovezile necesare ar reduce sarcina administrativă și costurile procedurilor de executare. De asemenea, va fi mult mai ușor pentru autoritățile naționale să facă o distincție clară între segmentele rutiere ale transportului internațional combinat și operațiunile de cabotaj și să prevină eventualele abuzuri.

Propunerea de extindere a domeniului de aplicare a transportului combinat la operațiuni naționale va sprijini dezvoltarea în continuare a transportului combinat în UE. O astfel de extindere nu va afecta volumul operațiunilor de cabotaj, deoarece „exceptarea de la normele privind cabotajul” se va aplica numai în cazul unor astfel de operațiuni de transport combinat. În acest caz, segment rutier al transportului combinat ar face obiectul normelor privind cabotajul în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, astfel cum a fost modificat, iar noile norme propuse privind „detașarea lucrătorilor” ar fi, de asemenea, aplicabile. Acest lucru ar trebui să asigure faptul că eventualele operațiuni de cabotaj efectuate ca parte a transportului combinat național nu conduc la concurență neloială pe piața UE.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiurile juridice ale Directivei 92/106/CEE sunt articolul 75 și articolul 84 alineatul (2) din Tratatul CE.

singură operațiune din punctul de plecare până în punctul de sosire [...]. Simplul fapt că în statul membru de destinație mărfurile sunt transportate numai pe cale rutieră nu este de natură să elimine avantajele transportului combinat rutier/ferovier.”

¹¹ „Prezentul regulament nu aduce atingere dispozițiilor privind transportul rutier de mărfuri de sosire sau de plecare ce reprezintă un segment al unei operațiuni de transport combinat, prevăzute în Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre. Deplasările naționale rutiere în cadrul unui stat membru care nu fac parte dintr-o operațiune de transport combinat astfel cum se prevede în Directiva 92/106/CEE intră în sfera de definiție a operațiunilor de cabotaj și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul dispozițiilor prezentului regulament.”

Temeiul juridic pentru propunerea de modificare este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) (fostul articol 71 din TCE). Acest articol furnizează temeiul pentru adoptarea legislației UE, prevăzând în special: (a) norme comune aplicabile transportului internațional, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unui sau mai multor state membre; (b) condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru; [...] (d) orice alte dispoziții corespunzătoare.

- **Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)**

Obiectivul de modificare a Directivei privind transportul combinat este de a promova în continuare trecerea de la transportul rutier de mărfuri către moduri de transport mai ecologice și, prin urmare, de a reduce și mai mult externalitățile negative ale sistemului de transport al UE. Acest obiectiv presupune extinderea cadrului de măsuri în sprijinul transportului combinat și simplificarea și clarificarea directivei. Acest lucru nu poate fi realizat într-o măsură suficientă la nivelul statelor membre, având în vedere că cea mai mare parte a transportului combinat de mărfuri este transfrontalier și se bazează pe o infrastructură intermodală în toate statele membre. Este necesară o abordare coordonată în ceea ce privește investițiile în infrastructura intermodală de transbordare.

Având în vedere că aproape 20 % din transportul european intermodal este național (adică se desfășoară într-un singur stat membru) și că nu este în prezent reglementat de directivă, extinderea domeniului de aplicare la operațiuni naționale de transport combinat ar lărgi domeniul de aplicare al măsurilor de sprijin necesare pentru a promova un transfer modal. Acest lucru ar reduce totodată externalitățile globale, în special emisiile de gaze cu efect de seră și congestionarea traficului, care au un impact dincolo de frontierele naționale. Congestionarea traficului la nivel regional sau național îi afectează în mod direct pe toți participanții la trafic. Emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea atmosferică au, de asemenea, o dimensiune europeană.

În plus, obiectivele comune pentru măsurile de sprijin care urmează să fie luate de statele membre nu permit ca anumite măsuri luate la nivel național în sprijinul transportului combinat să producă suprapuneri de rezultate sau rezultate divergente. În ceea ce privește măsurile de sprijinire a investițiilor, în special pentru terminale, este nevoie de stabilirea unui obiectiv comun privind acoperirea terminalelor pentru a se evita supracapacitățile.

- **Proportionalitate**

Măsurile propuse contribuie la atingerea obiectivelor stabilite în directiva inițială.

Extinderea domeniului de aplicare pentru a include operațiuni naționale este necesară pentru a spori impactul directivei. Definiția transportului combinat și condițiile de eligibilitate trebuie să fie clarificate pentru a se asigura că directiva este aplicată într-un mod mai eficient, în special în ceea ce privește beneficiile aduse de măsurile de sprijin economic și de reglementare.

Măsurile de sprijin nu impun niveluri obligatorii de sprijin economic, lăsând la latitudinea autorităților naționale competența de a stabili amploarea și modalitățile de oferire a acestui sprijin. Costurile pentru statele membre, pentru întreprinderi și pentru cetățeni sunt limitate în comparație cu beneficiile potențiale. În special, se estimează că sprijinul pentru investiții în terminale va continua să producă beneficii dincolo de perioada analizată.

- **Alegerea instrumentelor**

Întrucât actul legislativ de modificat este o directivă, actul de modificare ar trebui să fie tot o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Comisia a publicat în 2016 evaluarea sa cu privire la Directiva 92/106/CE¹². Un studiu extern intitulat „Analiza transporturilor combinate în UE” a fost, de asemenea, publicat în ianuarie 2015¹³.

Evaluarea a concluzionat că directiva continuă să fie un instrument relevant pentru sprijinirea transportului combinat. S-a stabilit că, în lipsa unei acțiuni din partea UE, serviciile de transport combinat transfrontalier s-ar confrunta cu bariere care rezultă din diferite sisteme juridice, făcând aceste servicii mai puțin atractive și, eventual, nefezabile. Evaluarea a evidențiat faptul că transportul combinat contribuie la reducerea externalităților negative prin intermediul transferului modal. Cu toate acestea, evaluarea a demonstrat că există „o marjă semnificativă pentru îmbunătățirea în continuare a eficacității directivei, dat fiind faptul că unele din dispozițiile sale sunt caduce, limbajul este uneori depășit și ambiguu, iar domeniul său de aplicare este limitat.” Deficiențele sunt legate în special de definiția transportului combinat, de limitările stimulentele fiscale și de dispozițiile caduce referitoare la documentele de transport.

- **Consultările cu părțile interesate**

Consultarea cu părțile interesate a respectat standardele minime pentru consultarea cu părțile interesate stabilite în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002) 704 final].

Consultările au fost efectuate cu scopul de a strânge informații cu privire la măsurile de politică propuse și la impactul probabil al unor astfel de măsuri. Părțile interesate au fost consultate cu privire la chestiunile care nu au fost abordate în cadrul consultărilor anterioare (REFIT). Consultările au oferit o imagine de ansamblu asupra modului în care diferite grupuri de părți interesate privesc măsurile și opțiunile de politică propuse, modul în care se așteaptă ca ele să îi influențeze, precum și modul în care se poate determina opțiunea preferată a părților interesate.

Activitățile de consultare au inclus următoarele:

- (1) O consultare publică care s-a desfășurat, timp de 12 săptămâni, sub forma unei consultări publice deschise pe internet. Consultarea a avut loc în perioada 23 ianuarie 2017 - 23 aprilie 2017, folosind instrumentul EUSurvey și pagina dedicată consultării a DG MOVE. Comisia a primit 79 de chestionare complete și șase documente de poziție din partea a 17 state membre și din partea Elveției, în special din sectorul transporturilor și al logisticii: 43 % din partea asociațiilor de

¹² Raportul final de evaluare REFIT ex-post a Directivei 92/106/CEE privind transportul combinat, 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>.

întreprinderi (dintre care 13 organizații europene sau internaționale), 36 % din partea întreprinderilor din sectorul privat, 11 % din partea autorităților, 8 % din partea ONG-urilor și 2 % din partea mediului academic.

- (2) O consultare online specială a părților interesate s-a desfășurat în perioada 10 - 31 martie 2017, cu ajutorul unui consultant extern. Ea s-a axat în principal pe definiții și pe stimulentele economice și a fost adaptată la diferite grupuri de părți interesate (industrie, state membre, parteneri sociali și alte grupuri de interese). Comisia a primit 122 de chestionare complete de la 12 state membre și din Elveția: 44 % din partea operatorilor de servicii de transport sau a asociațiilor comerciale ale operatorilor, 17 % din partea utilizatorilor serviciilor de transport sau a asociațiilor comerciale ale utilizatorilor din transporturi, 25 % din partea autorităților naționale și 14 % din partea altor asociații de transport.
- (3) La 30 martie 2017 a fost organizată o reuniune a părților interesate, care a permis grupurilor de părți interesate care participă la această consultare specială să facă schimb de opinii. Cele 35 de părți interesate participante au reprezentat toate modurile de transport, precum și porturile maritime și interioare, terminalele, proprietarii de vagoane și industria de transport combinat.
- (4) O reuniune suplimentară a statelor membre a avut loc la 10 aprilie 2017, la care au fost reprezentate 14 state membre.

Sinteza contribuțiilor primite și utilizarea rezultatelor

Atât sectorul transporturilor, cât și al logisticii (reprezentate de utilizatorii de transport, de operatori și de asociațiile aferente), precum și autoritățile au exprimat necesitatea unei modificări urgente a Directivei privind transportul combinat. Se consideră că legislația existentă este caducă, sprijinul de reglementare și economic pentru operațiunile de transport combinat este văzut ca inadecvat, iar condițiile pentru operațiunile eligibile sunt considerate inadecvate pentru soluțiile privind lanțul modern de aprovizionare și situația competitivă a serviciilor de transport combinat.

În ceea ce privește definiția transportului combinat, majoritatea părților interesate au susținut o extindere a domeniului de aplicare al directivei pentru a include și operațiunile naționale de transport și operațiunile cu țări din afara UE, anticipând un impact pozitiv substanțial asupra volumelor de transport combinat și asupra mediului. Eventuala modificare a limitei de distanță a segmentului rutier în cazul operațiunilor de transport combinat a generat cele mai multe observații, adesea chiar opinii contrare: numeroase părți interesate și autorități naționale doresc să se mențină actualele limitări, eventual să se introducă o anumită flexibilitate, în timp ce sectorul privat sprijină eliminarea limitărilor privind lungimea segmentului rutier.

În pofida acestor divergențe, a fost identificat un posibil compromis care ar putea implica menținerea definiției actuale și păstrarea distanței de 150 km, creând în același timp o anumită flexibilitate prin păstrarea noțiunii de cel mai apropiat terminal corespunzător, dar cu o definiție mai bună. În ceea ce privește segmentul nerutier, părțile interesate nu au exprimat opinii ferme privind modificarea actualei lungimi minime de 100 km; acest prag a fost considerat nesemnificativ pentru operațiunile feroviare/rutiere, însă contraproductiv pentru operațiunile combinate pe căi navigabile interioare.

Părțile interesate și-au exprimat opinia conform căreia sprijinul oferit de actuala directivă a fost insuficient, în general, pentru a stimula operațiunile de transport combinat în Uniune. Cu

toate acestea, două dintre măsurile normative de sprijin au fost considerate ca fiind deosebit de eficace:

- exceptarea de la „restricțiile privind cabotajul” pentru segmentele rutiere și
- derogarea de la limita de 40 de tone, la 44 de tone, pentru operațiunile de transport combinat, în conformitate cu Directiva privind greutatea și dimensiunile.

În ceea ce privește măsurile de sprijin economic, a existat un sprijin general pentru extinderea sprijinului economic acordat tuturor mișcărilor de transport combinat în fiecare combinație modală. Măsurile avute în vedere pentru a obține cel mai puternic impact pozitiv asupra volumelor de transport combinat au fost următoarele: i) sprijin pentru investițiile directe în terminalele de transport combinat însoțit, dacă este cazul, de granturi per unitate de încărcare transbordată; ii) stimulente pentru investiții în domeniul IT legate de transportul combinat sau utilizarea unor soluții inovatoare, cum ar fi camioane mai puțin poluante; și iii) reducerea taxelor de acces pentru operațiunile de transport combinat feroviar specifice. Statele membre au exprimat rezerve cu privire la anumite măsuri de sprijin obligatorii.

Majoritatea părților interesate s-au exprimat în favoarea unor condiții mai clare privind dovada eligibilității operațiunilor de transport combinat. Acestea au susținut, de asemenea, introducerea unui sistem bazat pe documente electronice, care ar putea înlocui sistemul învechit de documentație pe suport de hârtie și sistemul de ștampile. Această inițiativă a fost susținută de statele membre.

În general, părțile interesate au exprimat un viu interes pentru primirea în mod regulat de informații privind stadiul operațiunilor de transport combinat. Părțile interesate au făcut apel la colectarea și publicarea regulată a datelor legate de transportul combinat. Ele sprijină, de asemenea, elaborarea și publicarea unor rapoarte mai detaliate. Mai mult, ele au propus revizuirea directivei modificate într-o anumită perioadă de timp, de exemplu, la fiecare 5 ani, în vederea actualizării continue a acesteia.

- **Colectarea datelor și utilizarea expertizei**

Definirea problemei s-a bazat în principal pe evaluarea REFIT¹⁴ și pe studiul extern¹⁵.

Au fost utilizați contractanți externi pentru a pune bazele evaluării impactului:

- un studiu privind colectarea de date legate de costuri¹⁶, încheiat în martie 2017;
- un studiu privind actualizarea analizei de piață privind transportul combinat¹⁷, încheiat în martie 2017 și
- un studiu de sinteză a consultărilor organizate în sprijinul evaluării impactului¹⁸, încheiat în iulie 2017.

¹⁴ SWD(2016) 140 final.

¹⁵ *CT Study - Analysis of the EU Combined Transport*, 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*.

¹⁷ ISL+KombiConsult (2017), *Updating EU combined transport data – Final Report*.

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

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv, cu rezerve, din partea **Comitetului de analiză a reglementării**. Comitetul a făcut recomandări ce necesită efectuarea de ajustări și aducerea de clarificări cu privire la următoarele aspecte:

- descrierea contextului și a modului în care inițiativa este conformă cu acquis-ul UE, precum și alte eforturi complementare pentru un transfer modal;
- identificarea și calificarea blocajelor la nivelul infrastructurii (în special la nivelul terminalelor de transbordare) pentru dezvoltarea transportului combinat;
- justificarea, din punctul de vedere al subsidiarității, a includerii transportului combinat național în domeniul de aplicare al directivei, și
- impactul preconizat, în special ipotezele pe care se bazează acesta.

Observațiile au fost luate în considerare în evaluarea impactului, astfel cum se menționează în anexa I la Raportul de evaluare a impactului. Au fost făcute următoarele modificări în vederea abordării aspectelor menționate mai sus:

- Explicații privind complementaritatea revizuirii Directivei privind transportul combinat cu alte inițiative existente (pentru a trata promovarea multimodalității și sprijinul pentru un transfer modal) au fost adăugate în principal în secțiunea referitoare la contextul de politică.
- Au fost adăugate explicații suplimentare cu privire la blocajele de la nivelul infrastructurii și la modul în care acestea afectează problemele generale abordate de această inițiativă. Au fost adăugate trimiteri specifice, în special cu privire la limitările existente și la nevoile în materie de terminale de infrastructură feroviară, pentru a contribui la cuantificarea acestor blocaje, precum și cu privire la investițiile necesare.
- Au fost adăugate explicații suplimentare cu privire la subsidiaritate, în special cu privire la includerea în definiție a transportului combinat național, dar și cu privire la adoptarea de măsuri de investiții în infrastructură.
- Au fost adăugate, în secțiunile relevante, o descriere mai detaliată a ipotezelor cu privire la impact și o descriere a modelului intern utilizat pentru identificarea acestui impact, în special în anexa referitoare la modelele analitice.

Opțiunile de politică evaluate constau din pachete de măsuri de politică care abordează obiectivele specifice și, mai precis, principalii factori determinanți identificați ai problemelor:

- definiția termenului „transport combinat”, și anume, acoperirea geografică, segmentul rutier, segmentul nerutier, unitatea de încărcare;
- controlul de eligibilitate, și anume datele solicitate (pentru control), prezentarea datelor, locul de desfășurare a controlului;
- măsurile de sprijin economic, și anume sprijinirea investițiilor și sprijinul operațional (de exemplu, scutiri de impozite pentru vehicule), și
- măsurile administrative, și anume, revizuirea măsurilor de sprijin, colectarea datelor, cooperarea dintre statele membre, transparența.

Opțiunile de politică s-au bazat pe creșterea nivelurilor de clarificare, ambiție și a impactului „cumulativ” preconizat.

Prima opțiune de politică (OP1) cuprinde o modificare minoră la directivă, cu accentul pus pe simplificare: definiția transportului combinat este simplificată prin fixarea unei limite distanțe de distanță a segmentului rutier pentru toate modurile de transport. Documentele electronice simple (de exemplu, PDF-urile) sunt acceptate ca dovadă a eligibilității, iar stimulentele fiscale destinate transportatorilor rutieri pentru segmentul rutier al operațiunii de transport combinat sunt extinse la toate tipurile de transport combinat (nu numai cale ferată/șosele).

Opțiunea de politică 2 (OP2) vizează simplificarea criteriilor de eligibilitate (definiție), o definiție îmbunătățită a condițiilor de executare și extinderea măsurilor de sprijin economic. Această opțiune se împarte în două subopțiuni, în funcție de nivelul de ambiție:

- În subopțiunea OP2A, domeniul de aplicare este extins pentru a include operațiunile naționale (interne) de transport combinat. Există o definiție comună a segmentului rutier, indiferent de modul de transport nerutier (150 km sau 20 %, luându-se în considerare valoarea cea mai mare). Numai unitățile de încărcare intermodale cu identificare ISO/ILU sunt considerate acceptabile. Sunt specificate noile cerințe privind datele, pentru a se oferi dovada condițiilor de eligibilitate, împreună cu acceptarea datelor electronice într-un format modificabil. Este prevăzut și un set de diferite opțiuni de sprijin economic.
- În subopțiunea OP2B, în plus față de măsurile descrise în OP2A, definiția transportului combinat include, pentru partea de segment rutier, un anumit grad de flexibilitate, cu posibilitatea ca statele membre să utilizeze, ca limită, „cel mai apropiat terminal corespunzător”. Se acceptă unități de încărcare de toate dimensiunile. Dintre toate măsurile de sprijin economic, cea referitoare la investițiile în terminale devine obligatorie.

În fine, opțiunea de politică 3 (OP3) cuprinde o extindere a măsurilor stabilite în directiva privind toate tipurile de transport intermodal, indiferent de limitele de distanță și de tipurile de unități de încărcare. În cadrul acestei opțiuni, nu există cerințe în materie de date pentru a face dovada eligibilității. Această opțiune prevede, de asemenea, că toate eventualele măsuri de sprijin sunt obligatorii.

Evaluarea impactului a identificat OP2B ca fiind opțiunea preferată.

În timp ce OP3 ar putea genera cele mai mari beneficii economice absolute, costurile acestora pentru statele membre, și, prin urmare, randamentul global al investițiilor, o fac mai puțin atractivă decât celelalte opțiuni, care au un randament mai mare al investițiilor. OP3 este, de asemenea, mai puțin eficientă din punctul de vedere al mediului decât OP2A și OP2B. OP1 și OP2A nu au atins obiectivul privind transferul modal prevăzut de Cartea Albă din 2011 în orizontul anului 2030. Având în vedere faptul că OP2B asigură atingerea obiectivului pentru 2030 privind transferul modal și că oferă o rentabilitate mai mare a investiției și o mai mare eficiență de mediu decât OP3, aceasta este, prin urmare, opțiunea preferată.

IMM-urile, în special cele care efectuează segmentul rutier al operațiunilor de transport combinat și micii operatori pe căi navigabile interioare, beneficiază de sprijinul Directivei privind transportul combinat, care le ajută să concureze cu transportul rutier pe distanțe lungi, mai ieftin, și vor avea de câștigat de pe urma OP2B datorită creșterii volumelor de transport combinat. Cu toate acestea, ar trebui remarcat faptul că introducerea datelor electronice structurate în vederea efectuării controalelor ar putea aduce cu sine anumite costuri ale investiției inițiale, cu toate că acest lucru ar fi compensat prin economii realizate ca urmare a utilizării datelor electronice în lanțul general de aprovizionare.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Dimensiunea REFIT a prezentei propuneri provine din simplificarea și actualizarea definiției transportului combinat, precum și din clarificarea condițiilor și a mijloacelor de executare (dovada eligibilității operațiunii ca fiind transport combinat).

Definiția transportului combinat constă în:

- clarificarea și simplificarea definiției segmentului rutier, optându-se pentru o definiție precisă (150 km sau 20 % din distanța totală), aplicabilă în combinație cu orice mod de transport;
- eliminarea oricăror limitări de distanță pentru segmentul nerutier;
- precizarea suplimentară că numai unitățile de încărcare standard vor fi luate în considerare. Acest lucru va facilita urmărirea și contabilizarea unităților de încărcare, atunci când se calculează volumul transportului combinat pentru care se solicită măsuri de sprijin.

În ceea ce privește condițiile privind dovada eligibilității, prin specificarea în mod clar a dovezilor solicitate și prin autorizarea utilizării documentației electronice, verificarea aspectului legat de „transportul combinat” din sectorul transporturilor va fi facilitată atât pentru autoritățile care efectuează controale în trafic, cât și pentru autoritățile care se ocupă de măsurile de sprijin.

În fine, simplificările se aplică, de asemenea, unor referințe depășite, cum ar fi regimul liberal special conceput pentru „operațiunile de transport pe cont propriu”. După cum se explică în raportul REFIT, acest lucru nu mai este relevant sau eficace, având în vedere scăderea în general a transportului pe cont propriu în cadrul transportului rutier de mărfuri.

- **Drepturi fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului UE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Raportul de evaluare a impactului enumeră o serie de opt indicatori care ar trebui utilizați pentru a monitoriza eficacitatea și eficiența măsurilor luate pentru a îndeplini principalele obiective de politică:

- ponderea transportului intermodal și a transportului combinat;
- transferul modal de la transportul rutier;
- economiile de costuri externe astfel obținute;
- creșterea volumului de transport intermodal pentru fiecare 1 EUR de sprijin oferit;
- creșterea capacității de încărcare a unităților de încărcare intermodale;

- reducerea distanței medii dintre terminalele intermodale (per mod de transport);
- randamentul investițiilor (ROI) pentru sprijinul economic în favoarea transportului intermodal și
- comparația și dezvoltarea costurilor pentru transportul exclusiv rutier și ale transportului intermodal pe aceeași distanță.

Pentru a evalua impactul legislației, ar fi necesară o evaluare aprofundată, odată ce toate modificările au fost efectuate. În termen de 27 luni de la termenul de transpunere a directivei, Comisia ar urma să efectueze o primă evaluare, care va fi repetată o dată la doi ani. Propunerea include cerințe specifice privind raportarea pentru statele membre cu privire la adoptarea transportului combinat, precum și evoluția infrastructurii și măsurile de sprijin puse în aplicare.

- **Documentele explicative (în cazul directivelor)**

Având în vedere domeniul de aplicare al propunerii și faptul că aceasta vizează exclusiv modificarea Directivei 92/106/CE, pe care statele membre au transpus-o integral, impunerea prezentării de documente explicative nu pare a fi justificată sau proporțională.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Titlul directivei făcea referire la „...transporturi combinate de mărfuri între state membre.” Titlul a fost modificat pentru a reflecta extinderea domeniului de aplicare, prin eliminarea cuvintelor „între state membre”, cu scopul de a reflecta extinderea definiției conceptului de „transport combinat”, conform dispozițiilor articolului 1 modificat, la operațiuni naționale (în interiorul statelor membre).

Articolul 1

Articolul 1 prevedea domeniul de aplicare al directivei și definiția conceptului de „transport combinat”. Din cauza ambiguităților, a lipsei de claritate a unei astfel de definiții și a domeniului său de aplicare limitat, articolul se înlocuiește cu o definiție adaptată și mai clară pentru conceptul de „transport combinat” din directivă. Noua definiție, astfel cum este prezentată în acest nou articol 1, este după cum urmează:

- extinde, la alineatul (4), domeniul de aplicare al conceptului de „transport combinat” la toate operațiunile de pe teritoriul Uniunii, inclusiv operațiunile naționale de transport combinat;
- clarifică și precizează de asemenea, la alineatul (3), distanța maximă a segmentului rutier ca fiind de 150 km sau 20 % din distanța totală, indiferent de tipul segmentului nerutier (feroviar, maritim sau pe căi navigabile interioare), garantând, în același timp, că flexibilitatea este permisă din cauza constrângerilor geografice specifice sau operaționale din statele membre;
- elimină, la alineatul (2), limitarea privind segmentul nerutier, pentru a include operațiunile de transport combinat pe căile navigabile interioare în domeniul de aplicare al directivei;
- precizează, la alineatul (2), că tipurile de unități de încărcare (de exemplu, ISO/CEN standardizate) sunt admisibile în cazul operațiunilor de transport combinat.

Articolul 3

Articolul 3 includea o trimitere la un document de transport care poate fi utilizat ca dovadă de eligibilitate (trimitere la articolul 6 din Regulamentul nr. 11 al Consiliului din 27 iunie 1960) și care făcea precizări în legătură cu informațiile care mai trebuie adăugate, în special utilizarea de ștampile pentru a confirma sau pentru a verifica părți ale operațiunilor. Deoarece aceste condiții au fost considerate ca fiind neclare, și deoarece ștampilele nu mai sunt utilizate într-un mare număr de instalații, articolul se înlocuiește pentru a defini mai bine condițiile și tipurile de dovezi care pot fi utilizate ca dovadă de eligibilitate pentru transportul combinat în cadrul controalelor rutiere efectuate într-un stat membru pe segmentul rutier al operațiunii de transport:

- Alineatul (1) definește condițiile pentru transportul rutier care trebuie luate în considerare ca parte a unei operațiuni de transport combinat.
- Alineatul (2) enumeră și furnizează detalii privind datele care trebuie furnizate ca dovadă.
- Alineatul (3) prevede că nu este necesar niciun alt document suplimentar pentru a dovedi operațiunea de transport combinat.
- Alineatul (4) prevede condițiile de prezentare a dovezilor, inclusiv în scopul efectuării unui control rutier.
- Alineatul (5) descrie formatul acceptabil al datelor care trebuie furnizate ca dovezi, în special posibila utilizare a documentelor de transport existente, dar și posibilitatea de a folosi mijloace electronice cu un format structurat modificabil.
- Alineatul (6) constă într-o garanție pentru operatori, în cazul în care există o discrepanță între operațiunile efective și informațiile furnizate în cadrul dovezilor, dacă discrepanțele sunt cauzate de circumstanțe excepționale.

Articolul 5

Articolul 5 includea obligații de raportare ale Comisiei (cu sprijinul statelor membre), dar nu prevedea nicio obligație sistematică de a colecta date relevante în sprijinul unei astfel de obligații. În prezent, se propune modificarea condițiilor și a obligațiilor de raportare necesare pentru a asigura punerea în aplicare corectă a directivei:

- Alineatul (1) introduce obligația ca statele membre raporteze Comisiei, la 18 luni de la data transpunerii directivei, datele cu privire la condițiile pieței de transport combinat de pe teritoriul lor, inclusiv în ceea ce privește infrastructura relevantă și măsurile de sprijin naționale adoptate. Acesta prevede, de asemenea, posibilitatea ca Comisia să adopte, prin intermediul actelor delegate, măsuri menite să sprijine statele membre la îndeplinirea obligației lor de a furniza informații mai detaliate referitoare la conținutul informațiilor care trebuie raportate.
- Alineatul (2) prevede obligația Comisiei de a evalua, pe baza acestor rapoarte naționale, punerea în aplicare a directivei, inclusiv eficiența și eficacitatea sa și, de asemenea, posibilitatea ca aceasta să aibă în vedere măsuri suplimentare.
- Alineatul (3) prevede că acțiunile de informare și de raportare de către statele membre trebuie să fie periodice, adică o dată la doi ani.

Articolul 6

Articolul 6 includea condițiile de sprijin economic aplicabile transportului combinat. Se adaugă cinci noi alineate pentru a extinde domeniul de aplicare al acestor măsuri de sprijin:

- Alineatul (4) introduce obligativitatea unor măsuri de sprijin pentru a promova noi investiții de către statele membre în infrastructuri și instalații pentru transportul combinat și se axează pe prioritățile principale, în special densitatea terminalelor de transbordare. Acesta include, de asemenea, condițiile necesare pentru coordonarea între statele membre și Comisie pentru a preveni eventuala suprapunere a investițiilor în infrastructura de transbordare, fapt care ar putea duce la o capacitate de terminal excesivă, în special în ceea ce privește coridoarele TEN-T.
- Alineatul (5) prevede măsuri suplimentare de sprijin pe care statele membre le pot adopta pentru a le completa pe cele existente, cu scopul de a reduce costul unei operațiuni de transport combinat și de a-l face mai competitiv în comparație cu operațiunea de transport exclusiv rutier echivalentă. Astfel de măsuri opționale pot viza orice parte a operațiunii de transport combinat (orice segment, vehiculul utilizat în fiecare segment, unitatea de încărcare sau operațiunea de transbordare).
- Alineatul (6) prevede obligația statelor membre de a raporta Comisiei măsurile de sprijin adoptate.
- Alineatul (7) prevede o revizuire periodică a măsurilor adoptate pentru a asigura eficacitatea lor.
- Alineatul (8) prevede obiectivul general pe care măsurile de sprijin ar trebui să îl vizeze.

Articolul 7 și articolul 9

Articolele 7 și 9 includeau dispoziții specifice care reglementează transportul pe cont propriu și vizau facilitarea acestui tip de transport. Articolele 7 și 9 se elimină. În conformitate cu evaluarea REFIT, importanța transportului pe cont propriu în domeniul transportului rutier a scăzut considerabil, de la 30 % în 1986 la 15 % în 2012, iar beneficiile percepute pentru părțile interesate ale articolelor pe cont propriu specifice au fost limitate.

Având în vedere simplificarea care vizează noua propunere de definiție a transportului combinat și clarificările cu privire la dovezile pentru operațiunile de transport combinat, nu mai este rezonabil să se facă distincția, în contextul prezentei directive, între transportul combinat închiriat sau plătit și transportul combinat pe cont propriu. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, drepturile și obligațiile prevăzute de directivă sunt identice pentru ambele tipuri de transport.

Articolul 9a

Acest articol se adaugă pentru a garanta că transparența este asigurată pentru toate părțile implicate în operațiunile de transport combinat în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei și, în special, măsurile de sprijin disponibile și condițiile de punere în aplicare a acestora.

În acest scop, se va institui o rețea de autorități competente pentru a încuraja cooperarea între statele membre prin schimbul de informații și de cele mai bune practici, în special cu privire la măsurile de sprijin, și prin furnizarea unei liste a principalelor puncte de contact pentru părțile interesate. În plus, alineatul (4) prevede că Comisia va pune la dispoziția publicului lista autorităților competente, precum și măsurile relevante adoptate de statele membre.

Articolul 10a

Acest articol se adaugă pentru a furniza procedura de exercitare a competențelor delegate Comisiei.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²⁰,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Impactul negativ al transporturilor asupra poluării atmosferice, asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, a accidentelor, a zgomotului și asupra congestionării traficului continuă să pună probleme pentru economia, sănătatea și bunăstarea cetățenilor europeni. În pofida faptului că transportul rutier este principalul contribuitor la aceste efecte negative, se estimează că transportul rutier de mărfuri va crește cu 60 la sută până în anul 2050.
- (2) Reducerea impactului negativ al activităților de transport rămâne unul dintre principalele obiective ale politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Directiva 92/106/CEE a Consiliului²¹ care stabilește măsurile de încurajare a dezvoltării transportului combinat este singurul instrument juridic la nivelul Uniunii care stimulează în mod direct trecerea de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute, cum ar fi transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim și transportul feroviar.
- (3) Progresia către obiectivul ca, până în 2030, să se transfere către alte moduri de transport, cum ar fi transportul feroviar sau pe apă, a 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai mari de 300 km și a peste 50 % până în 2050, în vederea

¹⁹ JO C , , p. .

²⁰ JO C , , p. .

²¹ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

optimizării performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea mai intensă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic, a fost mai lentă decât se prevăzuse și, conform previziunilor actuale, nu se va putea realiza.

- (4) Directiva 92/106/CEE a contribuit la dezvoltarea politicii Uniunii în domeniul transportului combinat și la transferul unui volum considerabil de mărfuri dinspre transportul rutier. Deficiențele în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei respective, în special exprimarea ambiguă și dispozițiile caduce, precum și domeniul de aplicare limitat al măsurilor sale de sprijin au redus semnificativ impactul acesteia.
- (5) Directiva 92/106/CEE ar trebui simplificată, iar punerea sa în aplicare ar trebui îmbunătățită prin revizuirea stimulentei economice pentru transportul combinat, cu scopul de a încuraja transferul de mărfuri dinspre transportul rutier către moduri de transport mai ecologice, mai sigure și mai eficiente din punct de vedere energetic și care provoacă o congestie mai redusă a traficului.
- (6) Volumul operațiunilor naționale intermodale naționale constituie 19,3 % din totalul transportului intermodal în Uniune. Aceste operațiuni nu beneficiază în prezent de măsurile de sprijin prevăzute de Directiva 92/106/CEE din cauza domeniului de aplicare limitat al definiției transportului combinat. Cu toate acestea, efectul negativ al operațiunilor de transport rutier național și, în special, emisiile de gaze cu efect de seră și congestia traficului au un impact dincolo de frontierele naționale. Prin urmare, este necesar să se extindă domeniul de aplicare al Directivei 92/106/CEE la operațiunile naționale (în interiorul statelor membre) de transport combinat, pentru a sprijini dezvoltarea în continuare a transportului combinat în Uniune și, prin urmare, să se intensifice transferul modal de la transportul rutier la transportul feroviar, la transportul pe căi navigabile interioare și la transportul maritim pe distanțe scurte.
- (7) O operațiune de transport combinat trebuie considerată ca o operațiune de transport unimodal unică, care concurează în mod direct cu o operațiune de transport unimodal de la punctul de plecare până la destinația finală. Condițiile de reglementare ar trebui să asigure echivalența între transportul combinat internațional și transportul internațional unimodal și, respectiv, transportul național combinat și transportul național unimodal.
- (8) Actuala definiție a transportului combinat include diferite limite de distanță pentru segmentele rutiere ale unei operațiuni de transport combinat, în funcție de modul segmentului nerutier și, în ceea ce privește transportul feroviar, nu fixează nicio limită de distanță, ci ține seama mai degrabă de noțiunea de „cel mai apropiat terminal corespunzător” pentru a oferi o anumită flexibilitate în cazuri specifice. Definiția respectivă a suscitat numeroase dificultăți de aplicare ca urmare a diferitelor interpretări și a dificultăților specifice de stabilire a condițiilor necesare pentru punerea sa în aplicare. Ar fi util să se elimine aceste ambiguități, asigurându-se în același timp menținerea unei anumite marje de flexibilitate.
- (9) În definiția actuală a transportului combinat, distanța minimă de 100 km pentru segmentul nerutier al unei operațiuni de transport combinat asigură faptul că majoritatea operațiunilor de transport combinat sunt acoperite. Segmentele de transport feroviar și de transport maritim scurt sunt efectuate pe distanțe prea lungi pentru a fi competitive cu transportul exclusiv rutier. Această distanță minimă asigură, de asemenea, excluderea din domeniul de aplicare a unor operațiuni specifice, precum traversările scurte cu feribotul sau transportul maritim la adâncime, care ar avea loc oricum. Cu toate acestea, date fiind aceste limitări, un număr de operațiuni efectuate pe căile navigabile interioare în jurul porturilor și în aglomerații sau în jurul acestora,

care contribuie în mare măsură la decongestionarea rețelelor de transport în porturile maritime și în hinterlandul imediat și la reducerea presiunilor asupra mediului în aglomerări, nu sunt luate în considerare în vederea efectuării operațiunilor de transport combinat. Prin urmare, ar fi util să se elimine această distanță minimă, menținând, în același timp, excluderea anumitor operațiuni, precum cele care includ transporturile maritime la adâncime sau traversările cu feribotul pe distanțe scurte.

- (10) Limita dimensiunilor minime ale unităților de încărcare specificate în prezent în definiția transportului combinat ar putea să împiedice dezvoltarea pe viitor a unor soluții intermodale inovatoare pentru transportul urban. Pe de altă parte, capacitatea de a identifica unitățile de încărcare prin intermediul standardelor existente ar putea accelera manipularea acestora în terminale și ar putea facilita fluxul operațiunilor de transport combinat, pentru a asigura facilitarea manipulării unităților de încărcare definite și pentru a garanta că acestea sunt adaptate la evoluțiile viitoare.
- (11) Utilizarea depășită a ștampilelor pentru a face dovada efectuării operațiunii de transport combinat împiedică executarea efectivă sau verificarea eligibilității pentru măsurile prevăzute de Directiva 92/106/CEE. Elementele de probă necesare pentru a dovedi că o operațiune de transport combinată are loc ar trebui să fie de asemenea clarificate, precum și mijloacele prin care sunt furnizate aceste elemente. Utilizarea și transmiterea informațiilor electronice privind transportul, care ar trebui să simplifice furnizarea de dovezi pertinente și prelucrarea lor de către autoritățile relevante, ar trebui încurajate. Formatul utilizat ar trebui să fie de încredere și autentic. Cadrul de reglementare și inițiativele de simplificare a procedurilor administrative, precum și digitalizarea aspectelor legate de transport, ar trebui să țină seama de evoluțiile la nivelul Uniunii.
- (12) Domeniul de aplicare al actualelor măsuri de sprijin economic definite în Directiva 92/106/CEE este foarte limitat, constând din măsuri fiscale (și anume, rambursarea sau reducerea taxelor) care privesc numai operațiunile de transport combinat feroviar/rutier. Astfel de măsuri ar trebui extinse la operațiunile de transport combinat care acoperă transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim. Alte tipuri de măsuri relevante, cum ar fi măsurile de sprijin pentru investițiile în infrastructură sau diferitele măsuri de sprijin economic ar trebui să fie, de asemenea, susținute.
- (13) Principalul blocaj al infrastructurii care împiedică trecerea de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport se situează la nivelul terminalelor de transbordare. Actuala distribuție și acoperire a terminalelor de transbordare în Uniune, cel puțin de-a lungul rețelei TEN-T centrale și cuprinzătoare existente este încă insuficientă, însă capacitatea terminalelor de transbordare existente a început să își atingă limitele și va trebui să se dezvolte pentru a face față creșterii traficului global de mărfuri. Investițiile în capacitatea terminalelor de transbordare ar putea reduce costurile globale de transbordare și, prin urmare, ar putea produce un transfer modal derivat, așa cum s-a demonstrat în unele state membre. Prin urmare, statele membre ar trebui să garanteze, în coordonare cu statele membre învecinate și cu Comisia, că se vor construi sau vor fi puse la dispoziția operatorilor de transport mai multe terminale de transbordare pentru transportul combinat și o capacitate suplimentară de transbordare. Acest lucru ar stimula utilizarea alternativelor la transportul de mărfuri și ar duce la creșterea transferului modal, astfel încât operațiunile de transport combinat să devină mai competitive decât operațiunile de transport exclusiv rutier. Creșterea acoperirii și a capacității terminalelor de transbordare ar trebui, cel puțin, să fie stabilită de-a lungul rețelelor TEN-T centrale și cuprinzătoare existente. Ar trebui să existe, în medie, cel

puțin un terminal de transbordare corespunzător pentru transportul combinat, care să se afle la maximum 150 km de orice loc de transbordare din Uniune.

- (14) Statele membre ar trebui să pună în aplicare măsuri de sprijin economic suplimentare, pe lângă cele deja existente, care să vizeze diferitele segmente ale unei operațiuni de transport combinat, pentru a reduce transportul rutier de mărfuri și pentru a încuraja utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, reducând astfel poluarea atmosferică, emisiile de gaze cu efect de seră, accidentele de trafic rutier, zgomotul și congestionarea traficului. Astfel de măsuri pot include reducerea anumitor impozite sau taxe de transport, a granturilor pentru unitățile de încărcare intermodale transportate efectiv în cadrul operațiunilor de transport combinat sau rambursarea parțială a costurilor de transbordare.
- (15) Măsurile de sprijin pentru operațiunile de transport combinat ar trebui să fie puse în aplicare în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat prevăzute în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (16) Măsurile de sprijin ar trebui să fie coordonate, după caz, între statele membre și Comisie.
- (17) Măsurile de sprijin ar trebui, de asemenea, să fie revizuite periodic de către statele membre pentru a garanta eficacitatea și eficiența lor.
- (18) În sensul prezentei directive, nu ar trebui să se facă distincție între transportul combinat închiriat sau plătit și transportul combinat pe cont propriu.
- (19) Pentru a face față evoluției transportului din Uniune și, în special, a pieței de transport combinat, statele membre ar trebui să colecteze datele și informațiile relevante și să le raporteze Comisiei în mod regulat, iar Comisia ar trebui să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului, la fiecare patru ani, cu privire la aplicarea prezentei directive.
- (20) Transparența este importantă pentru toate părțile interesate implicate în operațiuni de transport combinat, în special pentru cele afectate de prezenta directivă. Pentru a veni în sprijinul unei astfel de transparențe și pentru a promova o mai bună cooperare, ar trebui să se identifice autoritățile competente din fiecare stat membru.
- (21) Pentru a ține seama de evoluțiile pieței și de progresul tehnic, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentei directive cu mai multe detalii referitoare la informațiile privind operațiunile de transport combinat care trebuie raportate de către statele membre. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²². Mai precis, pentru a se asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă în mod sistematic acces la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.

²²

JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (22) Întrucât obiectivele prezentei directive de a continua promovarea trecerii de la transportul rutier la moduri de transport mai ecologice și, prin urmare, de a reduce externalitățile negative ale sistemului de transport al Uniunii, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre ci mai degrabă, având în vedere caracterul în primul rând transfrontalier al transportului combinat de marfă și infrastructura interconectată și problemele pe care prezenta directivă urmărește să le abordeze, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (23) Prin urmare, Directiva 92/106/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 92/106/CEE se modifică după cum urmează:

- (1) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri.”

- (2) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

- (1) Prezenta directivă se aplică operațiunilor de transport combinat.

- (2) În sensul prezentei directive, «transport combinat» înseamnă transportul de mărfuri efectuat printr-o operațiune de transport, constând dintr-un segment rutier inițial sau final al călătoriei, sau din ambele, precum și dintr-un segment nerutier al călătoriei, în care se utilizează transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare sau transportul maritim:

(a) într-un remorcă sau semiremorcă, cu sau fără tractor, cu o caroserie mobilă sau un container, identificate în conformitate cu regimul de identificare stabilit în conformitate cu standardele internaționale ISO6346 și EN13044, în cazul în care unitatea de încărcare este transbordată între diferitele moduri de transport; sau

(b) cu un vehicul rutier care este transportat pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare pentru segmentul nerutier al călătoriei.

Segmentele nerutiere care utilizează transportul pe căi navigabile interioare sau transportul maritim, pentru care nu există alternativă de transport rutier echivalentă sau care sunt inevitabile în cadrul unei operațiuni de transport viabile din punct de vedere comercial, nu sunt luate în considerare în scopul desfășurării operațiunilor de transport combinat.

- (3) Fiecare segment rutier menționat la alineatul (2) nu trebuie să depășească cea mai mare dintre următoarele distanțe pe teritoriul Uniunii:
- (a) 150 km distanță în linie dreaptă;
 - (b) 20 % din distanța în linie dreaptă dintre punctul de încărcare pentru segmentul inițial și punctul de descărcare pentru segmentul final, atunci când acesta ajunge la mai mult decât distanța la care se face referire la litera (a).

Limita de distanță pentru segmentul rutier se aplică lungimii totale a fiecărui segment rutier, inclusiv tuturor colectărilor și livrărilor intermediare. Ea nu se aplică transportului unei unități de încărcare goale, nici transportului până la punctul de colectare a mărfurilor sau de la punctul de livrare a mărfurilor.

Limita de distanță pentru segmentul rutier poate fi depășită pentru operațiunile de transport combinat feroviar/rutier, în cazul în care statul membru sau statele membre pe teritoriul cărora are loc segmentul rutier autorizează acest lucru, pentru a ajunge la terminalul de transport cel mai apropiat din punct de vedere geografic care are capacitatea operațională necesară de transbordare pentru încărcare sau descărcare în ceea ce privește echipamentele de transbordare, capacitatea terminalului și serviciile adecvate de transport feroviar de mărfuri.

- (4) O operațiune de transport se consideră că are loc în Uniune în cazul în care operațiunea sau o parte a acesteia care are loc în Uniune îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3).”

- (3) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

- (1) Statele membre se asigură că transportul rutier este considerat ca făcând parte dintr-o operațiune de transport combinat reglementată de prezenta directivă numai în cazul în care transportatorul poate aduce dovezi clare conform cărora transportul rutier constituie un segment rutier al unei operațiuni de transport combinat, inclusiv transportul de unități de încărcare goale înainte și după transportul de mărfuri.
- (2) Dovezile menționate la alineatul (1) cuprind următoarele elemente pentru fiecare operațiune de transport combinat:
- (a) numele, adresa, datele de contact și semnătura expeditorului;[.]
 - (b) locul și data la care începe în Uniune operațiunea de transport combinat;
 - (c) numele, adresa și datele de contact ale expeditorului;
 - (d) locul unde se încheie în Uniune operațiunea de transport combinat;
 - (e) distanța în linie dreaptă dintre locul în care începe operațiunea de transport combinat și locul în care se încheie operațiunile de transport combinat în Uniune;
 - (f) o descriere, semnată de expeditor, a itinerariului operațiunii de transport combinat, incluzând cel puțin următoarele detalii pentru fiecare segment al

- operațiunii de pe teritoriul Uniunii, inclusiv pentru fiecare mod de transport care constituie segmentul nerutier:
- (i) ordinea segmentelor (și anume primul segment, segmentul nerutier sau segmentul final);
 - (ii) numele, adresa și informațiile de contact ale transportatorului;
 - (iii) modul de transport și ordinea sa în cadrul operațiunii;
- (g) identificarea unității de încărcare intermodale transportate;
- (h) pentru segmentul rutier inițial:
- (i) locul de transbordare către segmentul nerutier;
 - (ii) lungimea segmentului rutier inițial în linie dreaptă între locul de expediere și primul terminal de transbordare;
 - (iii) dacă segmentul rutier inițial este finalizat, semnătura transportatorului care să confirme că operațiunea de transport rutier a fost efectuată;
- (i) pentru segmentul rutier final:
- (i) locul în care mărfurile sunt [pre] luate de pe segmentul nerutier (transport feroviar, pe căi navigabile interioare sau maritim);
 - (ii) lungimea segmentului rutier final în linie dreaptă între locul de transbordare și locul unde se încheie operațiunea de transport combinat în Uniune);
- (j) pentru segmentul nerutier:
- (i) dacă segmentul nerutier este finalizat, semnătura transportatorului (sau a transportatorilor, în cazul a două sau mai multe operațiuni de transport nerutier pe segmentul nerutier) care să confirme că operațiunea de transport pe segmentul nerutier a fost efectuată;
 - (ii) în cazul în care este disponibilă, semnătura sau sigiliul autorităților feroviare sau portuare relevante din terminalele în cauză (stație de cale ferată sau port) de pe întreaga operațiune de transport nerutier, care să confirme că partea relevantă a segmentului nerutier a fost finalizată.
- (3) Nu este necesar niciun alt document suplimentar pentru a dovedi că transportatorul efectuează o operațiune de transport combinat.
- (4) Dovezile menționate la alineatul (1) trebuie prezentate sau transmise la solicitarea agentului de control autorizat al statului membru în care este efectuat controlul. În cazul controalelor în trafic, acestea trebuie prezentate pe durata unui astfel de control. Dovezile se prezintă în limba oficială a statului membru respectiv sau în limba engleză. În cursul unui control în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care îl poate ajuta prin furnizarea dovezilor menționate la alineatul (2).
- (5) Dovezile pot fi furnizate prin intermediul unui document de transport care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 din Regulamentul nr. 11 al Consiliului sau prin intermediul altor documente de transport existente, cum ar fi documentul de transport vizat de Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe

șosele (CMR) sau documentul de transport vizat de Normele uniforme privind contractul de transport feroviar internațional de mărfuri (CIM).

Astfel de dovezi pot fi prezentate sau transmise electronic, prin utilizarea unui format structurat modificabil ce poate fi folosit în mod direct pentru stocarea și prelucrarea informatică, inclusiv pentru completarea scrisorii electronice de trăsură (eCMR) vizată de Convenției referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele pentru segmentul rutier.

- (6) În scopul controalelor în trafic, este permisă, dacă este justificată în mod corespunzător, o discrepanță între operațiunea de transport și dovezile furnizate, în special în ceea ce privește informațiile privind itinerariul prevăzute la alineatul (2) litera (g), în caz de circumstanțe excepționale care nu pot fi controlate de transportator (transportatori) și care provoacă schimbări în operațiunea de transport combinat. În acest scop, conducătorul auto trebuie să aibă posibilitatea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate care poate oferi justificări suplimentare privind această discrepanță între dovezile furnizate și desfășurarea reală a operațiunii.

* Regulamentul nr. 11 privind eliminarea discriminării în materie de tarife și condiții de transport, adoptat în aplicarea articolului 79 alineatul (3) din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene (JO 52, 16.8.1960, p. 1121).”

- (4) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

- (1) Statele membre prezintă Comisiei, în primă instanță, până la [xx/xx/xxxx - 18 luni de la data transpunerii directivei] și, ulterior, la fiecare doi ani, un raport care conține următoarele informații referitoare la operațiunile de transport combinat care intră sub incidența prezentei directive pe teritoriul lor:
- (a) legăturile de transport național și transfrontalier pentru utilizate în operațiunile de transport combinat;
 - (b) volumul în echivalent douăzeci de picioare (TUE) și în tone-kilometri de operațiuni de transport combinat, în funcție de tipul de operațiune (transport feroviar, rutier, pe căi navigabile interioare, etc...) și în funcție de acoperirea geografică (la nivel național și în interiorul Uniunii);
 - (c) numărul și acoperirea geografică a terminalelor care deservește operațiuni de transport combinat și numărul anual de transbordări efectuate în cadrul terminalelor respective;
 - (d) o prezentare generală a tuturor măsurilor naționale de sprijin utilizate și avute în vedere, inclusiv adoptarea lor și evaluarea impactului.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10a pentru a completa prezenta directivă, prin descrierea conținutului și a detaliilor informațiilor privind operațiunile de transport combinat menționate la punctul 1.
- (3) Pe baza unei analize a rapoartelor naționale, în primă instanță până la [xx/xx/xxxx - 9 luni de la data-limită de înaintare a rapoartelor de către statele membre] și o dată la doi

ani după aceea, Comisia întocmește și prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la:

- (a) dezvoltarea economică a transportului combinat, în special având în vedere evoluția performanței de mediu a diferitelor moduri de transport;
- (b) efectele punerii în aplicare a directivei și actele legislative conexe ale Uniunii din acest domeniu,
- (c) eficacitatea și eficiența măsurilor de sprijin prevăzute la articolul 6,
- (d) eventuale măsuri ulterioare, inclusiv o revizuire a definiției transportului combinat, astfel cum este prevăzută la articolul 1 și o adaptare a listei măsurilor prevăzute la articolul 6.”

(5) La articolul 6, se adaugă următoarele alineate (4), (5), (6), (7) și (8):

„(4) În cazul în care este necesar pentru realizarea scopului menționat la punctul 8, statele membre iau măsurile necesare pentru a sprijini investițiile în terminalele de transbordare în ceea ce privește:

- (a) construirea și, dacă este necesar, extinderea acestor tipuri de terminale de transbordare pentru transportul combinat;
- (b) creșterea eficienței operaționale în terminalele existente.

Statele membre asigură coordonarea cu statele membre învecinate și cu Comisia și se asigură că, în cazul în care astfel de măsuri sunt puse în aplicare, se trece la asigurarea cu titlu prioritar a unei distribuții geografice echilibrate și suficiente a instalațiilor corespunzătoare în Uniune, în special în ceea ce privește rețelele TEN-T centrale și cuprinzătoare, permițând ca orice loc din Uniune să nu se situeze la o distanță mai mare de 150 km de un astfel de terminal.

Statele membre se asigură că instalațiile de transbordare pentru care s-a acordat sprijin sunt accesibile tuturor operatorilor, fără discriminare.

Statele membre pot stabili condiții suplimentare de eligibilitate pentru sprijin.

(5) Statele membre pot lua măsuri suplimentare, care să permită îmbunătățirea competitivității operațiunilor de transport combinat în raport cu operațiunile alternative de transport echivalente.

Aceste măsuri pot viza orice operațiune de transport combinat sau o parte a acesteia, cum ar fi exploatarea unui segment rutier sau nerutier, inclusiv vehiculul utilizat pe un asemenea segment sau cum ar fi unitatea de încărcare sau operațiunile de transbordare.

(6) Statele membre raportează Comisiei măsurile luate în temeiul prezentului articol și specificațiile acestora.

(7) Statele membre evaluează impactul unor astfel de măsuri de sprijin și își reevaluează nevoile cel puțin o dată la patru ani și, dacă este cazul, le adaptează.

(8) Statele membre se asigură că măsurile de sprijin pentru operațiunile de transport combinat vizează reducerea transportului rutier de mărfuri și încurajează utilizarea altor moduri de transport, precum transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim, reducând astfel poluarea atmosferică, emisiile de gaze cu efect de seră, accidentele de trafic rutier, zgomotul și congestionarea traficului.”

(6) Articolele 7 și 9 se elimină.

(7) Se introduce următorul articol:

„Articolul 9a

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente pentru a asigura punerea în aplicare a prezentei directive și pentru a acționa ca principal punct de contact pentru punerea sa în aplicare.

Statele membre informează celelalte state membre și Comisia cu privire la autoritățile competente la care se face referire în primul paragraf.

(2) Statele membre se asigură că autoritățile naționale competente cooperează cu autoritățile competente din alte state membre. În acest scop, statele membre se asigură că autoritățile competente își transmit reciproc informațiile necesare pentru aplicarea prezentei directive. În ceea ce privește schimbul de informații, autoritatea care le primește asigură același nivel de confidențialitate ca și autoritatea care le furnizează.

(3) Statele membre publică, într-un mod ușor accesibil și gratuit, informațiile relevante privind măsurile adoptate în temeiul articolului 6, precum și alte informații relevante în scopul aplicării prezentei directive.

(4) Comisia publică și actualizează, dacă este necesar, lista autorităților competente menționate la punctul 1, precum și o listă cu măsurile menționate la articolul 6.”

(8) Se introduce următorul articol:

„Articolul 10a

(1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate, în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 5 alineatul (2) i se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive (de modificare)].

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în cuprinsul său. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.*

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Orice act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2) intră în vigoare numai dacă, în termen de două luni de la notificarea sa către Parlamentul European și către Consiliul, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu ridică obiecții sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au

informat Comisia că nu ridică obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

* JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

Articolul 2

- (1) Statele membre pun în aplicare actele legislative și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive cel târziu până la XXXXXX [un an de la adoptarea directivei]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor măsuri.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să cuprindă o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Acestea conțin, de asemenea, o mențiune care precizează că trimiterile din actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele