



Bruselas, 31 de mayo de 2024
(OR. en)

10275/24

**Expediente interinstitucional:
2023/0396(COD)**

**TRANS 248
CODEC 1343
IA 123**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes / Consejo
N.º doc. prec.:	6370/7/24 REV 7
N.º doc. Ción.:	15200/23 + ADD 1
Asunto:	Preparación de la sesión del Consejo (<u>Transporte</u> , Telecomunicaciones y Energía) del 18 de junio de 2024 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 92/106/CEE del Consejo en lo que respecta a un marco de apoyo al transporte intermodal de mercancías y el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al cálculo del ahorro de costes externos y la generación de datos agregados – Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

1. El 7 de noviembre de 2023, la Comisión presentó la propuesta de referencia (en lo sucesivo, «Directiva de transporte combinado») al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. La propuesta completa el paquete de medidas sobre el transporte ecológico adoptado en julio de 2023 en el contexto de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente para mejorar el rendimiento del transporte de mercancías y contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050.
3. El paquete de medidas incluye también una propuesta de modificación de la Directiva sobre pesos y dimensiones de determinados vehículos de carretera, una propuesta de Reglamento sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte («CountEmissions EU») y una propuesta de Reglamento relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único.

4. La Directiva de transporte combinado propone modificar la Directiva actualmente en vigor¹, con el fin de seguir promoviendo el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como el ferrocarril, las vías de navegación interior y el transporte marítimo de corta distancia, con miras a reducir los costes externos del sistema de transporte de la Unión.
5. Para alcanzar dicho objetivo, la propuesta establece un marco global de apoyo para la adopción del transporte intermodal realizado en su totalidad o en parte en el territorio de la Unión. Sobre todo, establece incentivos específicos para impulsar la competitividad del transporte combinado, definido como un subconjunto del transporte intermodal que aporta cierto nivel de ahorro de costes externos.
6. La Directiva de transporte combinado también propone modificar el Reglamento (UE) 2020/1056 sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías² (en lo sucesivo, «IETM»), de modo que las plataformas IETM puedan calcular los costes externos y generar datos agregados para un mejor seguimiento, y así sustituir los documentos en papel.
7. La propuesta es el tercer intento de modificar la Directiva de 1992, que se considera obsoleta y de alcance limitado. Las propuestas de la Comisión para la revisión del acto jurídico en 1998 y en 2017 se retiraron posteriormente.

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

8. El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) como comisión competente para el fondo. El 5 de diciembre de 2023, la Comisión TRAN nombró ponente a Massimiliano Salini (PPE, IT).
9. El 1 de marzo de 2024, la Comisión TRAN publicó un documento de trabajo³ con recomendaciones del ponente.

El proyecto de informe de la Comisión TRAN se presentará en la nueva legislatura.

¹ Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, *DO L 368 de 17.12.1992, p. 38*.

² Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías, *DO L 249 de 31.7.2020, p. 33*.

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_ES.pdf

10. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen en su 585.º pleno del 14 de febrero de 2024. El Comité de las Regiones aprobó su dictamen en su 159.º pleno de los días 31 de enero a 1 de febrero de 2024.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO

11. La Comisión presentó la propuesta y su evaluación de impacto en el Grupo «Transporte - Cuestiones y Redes Intermodales» el 19 de noviembre de 2023 durante la Presidencia española.
12. El análisis en profundidad de la propuesta comenzó durante la Presidencia belga. El Grupo celebró once debates entre el 12 de enero y el 31 de mayo de 2024, que dieron lugar a siete textos transaccionales. Al inicio de los debates, la Comisión aclaró la complementariedad entre la propuesta y la propuesta de revisión de la Directiva sobre los pesos y dimensiones de determinados vehículos, a raíz de las preguntas planteadas por varios Estados miembros.

Definición de transporte combinado (artículo 1 quater)

- *Ahorro de costes externos del 40 %*

La mayoría de las preguntas y comentarios giró en torno a la definición recientemente propuesta de «transporte combinado», que se aparta sensiblemente de las normas actuales. Para poder considerarse transporte combinado (y, por tanto, satisfacer las condiciones para medidas de apoyo específicas), una operación de transporte intermodal debe producir al menos un 40 % menos de costes externos (emisiones de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, lesiones y muertes, ruido y congestión) que una operación alternativa exclusivamente por carretera. Está previsto que la metodología para el cálculo de los costes externos se establezca mediante un acto de ejecución, con el uso de los valores unitarios del *Handbook on the external costs of transport* [*Manual sobre los costes externos del transporte*]⁴ en su futura edición actualizada.

⁴ Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport — Version 2019-1.1* [*Manual sobre los costes externos del transporte — Versión 2019-1.1*], Oficina de Publicaciones, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

Aunque algunas delegaciones apoyaron el nuevo planteamiento, otras pusieron en cuestión la justificación del 40 %, la falta de diferenciación de los valores de los costes externos en función de la geografía nacional y el uso de un acto de ejecución. Muchas delegaciones consideraron que la definición era demasiado compleja y poco transparente. Varios Estados miembros sugirieron conjuntamente volver a la definición basada en la distancia de la orientación general del Consejo de 2018⁵ como punto de partida.

- *Nueva metodología simplificada*

En respuesta a los llamamientos en pro de la claridad y la transparencia, la Presidencia, a propuesta de una delegación, desarrolló un nuevo método de cálculo simplificado y sugirió que se añadiera como anexo al acto de base. La fórmula se basaba en la distancia de los distintos trayectos de una operación intermodal y en una relación bimodal entre los costes externos del transporte por carretera y los costes externos de cada modo alternativo al del transporte por carretera (ferrocarril, vías de navegación interior y transporte marítimo de corta distancia). El umbral del 40 % de ahorro de costes externos se mantuvo en la propuesta.

Aunque muchas delegaciones agradecieron el empeño por encontrar un cálculo simplificado y claro, la propuesta de la Presidencia no recabó el apoyo suficiente, especialmente por parte de aquellas delegaciones que habían sugerido volver a la definición de la orientación general del Consejo de 2018.

- *Relación entre los trayectos por carretera y los trayectos por otros modos de transporte*

A raíz de las observaciones formuladas en el Grupo, la Presidencia se centró a continuación en una nueva solución totalmente basada en la distancia, expresada como la relación entre la longitud de los trayectos por otros modos de transporte y los trayectos por carretera, sin calcular los costes externos, pero reduciéndolos implícitamente debido al uso de trayectos por otros modos de transporte. La modificación propuesta establece que, en una operación de transporte combinado, al menos el 50 % de la distancia total debe cubrirse con otros modos de transporte.

Aunque algunas delegaciones consideraron que la nueva definición era un paso en la dirección correcta, otras expresaron su preocupación por que pudiera dar lugar a trayectos muy largos por carretera.

⁵ ST 15147/18.

- *Islas y Estados miembros insulares*

Dado que se propuso cambiar la condición que define el transporte combinado de un umbral de ahorro de costes externos a al menos el 50 % de los trayectos de transporte realizados por otros modos, el texto transaccional introdujo una nueva disposición sobre las islas y los Estados miembros insulares en el artículo 1 *quater*, apartado 2, letra b), y en el artículo 1 *ter*, apartado 8, para incluir en el ámbito de aplicación de la Directiva las conexiones de transporte de mercancías entre las islas y los Estados miembros insulares y el territorio continental. La Presidencia incluyó esta disposición a petición de los Estados miembros interesados.

El Grupo estudió diversas opciones para una definición coherente y eficaz del transporte combinado y será necesario seguir trabajando para recabar el apoyo suficiente de las delegaciones.

Plataformas IETM (artículo 3 modificado)

La propuesta de la Comisión prevé que los organizadores de transporte combinado registren los datos en las plataformas IETM antes del inicio de una operación. A partir de esta información, las plataformas IETM realizarán los cálculos necesarios para demostrar el cumplimiento; de esta manera se determina la admisibilidad de una operación intermodal para las medidas dedicadas al transporte combinado.

El Reglamento IETM establece la obligación de que las autoridades competentes de los Estados miembros acepten la información reglamentaria comunicada por vía electrónica por los operadores económicos (artículo 5). Sin embargo, la obligación de los operadores económicos de poner a disposición de las autoridades competentes por vía electrónica la información reglamentaria está prevista como una posible iniciativa tras una revisión del Reglamento IETM a más tardar el 21 de febrero de 2029 (artículo 16 del Reglamento).

Durante los debates del Grupo, algunas delegaciones apoyaron el uso de plataformas IETM en consonancia con los objetivos de digitalización del transporte de mercancías en la Unión.

Sin embargo, la mayoría expresó su preocupación por el hecho de que las plataformas aún no estén operativas y se opuso a la disposición que, en efecto, obligaría a los operadores de transporte combinado a utilizarlas.

En respuesta a las preocupaciones de los Estados miembros, la Presidencia propuso una cláusula de revisión y un aplazamiento de la aplicación de esta disposición.

Será necesario seguir trabajando para definir el uso de las plataformas IETM, especialmente en lo que se refiere a la correlación entre la transposición de la Directiva y la aplicación y puesta en práctica de las plataformas IETM.

Marcos de acción nacionales (artículo 3 bis)

El artículo 3 *bis* establece una obligación de los Estados miembros de que adopten, publiquen, apliquen y evalúen los marcos de acción nacionales para apoyar el transporte intermodal y, en concreto, las operaciones de transporte combinado. También establece el objetivo de una reducción global de al menos el 10 % de los costes totales de las operaciones de transporte combinado en su territorio. En un anexo se añade una lista indicativa no exhaustiva de medidas de apoyo.

Muchas delegaciones se opusieron al carácter obligatorio de los marcos de acción nacionales y pusieron en cuestión el objetivo conexo de reducir en un 10 % los costes totales de las operaciones de transporte combinado.

El texto transaccional de la Presidencia adaptó los requisitos de los marcos de acción nacionales, aplazando la adopción de dichos marcos de 24 a 36 meses tras la entrada en vigor de la Directiva. El período para alcanzar el objetivo del 10 % se amplió de 7 años y 6 meses a 8 años tras la entrada en vigor de la Directiva.

Asimismo, se insertó el apartado 5 *bis*, en virtud del cual los Estados miembros pueden decidir no aplicar medidas de apoyo a un trayecto por carretera que transcurra por su territorio sin carga o descarga de mercancías.

Exención de las prohibiciones en fines de semana, horarios nocturnos y vacaciones (artículo 9 bis)

La propuesta introduce una nueva exención reglamentaria a escala de la UE de las prohibiciones nacionales de conducir para los vehículos que realicen trayectos por carretera de operaciones de transporte combinado. Los debates en el Grupo pusieron de manifiesto que existe una división notable entre las delegaciones sobre esta cuestión y que es necesario seguir trabajando.

Otras modificaciones propuestas

En el transcurso de siete modificaciones transaccionales, la Presidencia introdujo otros cambios en la propuesta de la Comisión en respuesta a las observaciones de las delegaciones. Estos cambios incluyen, entre otros, los siguientes:

- *El título de la Directiva se modificó para especificar que el marco de apoyo al transporte intermodal incluye «medidas específicas para transportes combinados de mercancías».*

- *La definición de «organizador del transporte» se añadió en el artículo 1 ter, punto 14).*
- *Se añadió una excepción al requisito de identificación ISO de las unidades de carga intermodales para un vehículo de carretera o una unidad no móvil transportada por ferrocarril, vías de navegación interior o mar para el tramo del trayecto que no se realice por carretera.*
- *Se mantuvo la redacción original del artículo 2 de la Directiva de 1992, ya que su reformulación en la propuesta de la Comisión planteaba demasiadas cuestiones de interpretación.*
- *Se ha añadido una aclaración de la prueba del cumplimiento en la modificación del artículo 3, apartado 4.*
- *Se han incluido las modificaciones propuestas del Reglamento IETM para tener en cuenta el cálculo de la cuota mínima del 50 % de los trayectos por otros modos de transporte.*
- *La lista de impuestos del artículo 6, apartado 3, se actualizó a petición de varios Estados miembros.*
- *Se actualizaron las referencias del artículo 9, pero se mantuvo la redacción original, ya que la nueva redacción propuesta planteaba demasiadas cuestiones de interpretación.*
- *Se incluyeron pequeñas adiciones a la lista indicativa no exhaustiva de medidas de apoyo que figura en el anexo II.*
- *Se añadió como anexo III una lista detallada de los requisitos de transparencia aplicables a las terminales: así se revocan las competencias de ejecución delegadas a la Comisión en este punto.*
- *En el considerando 6 se incluyeron los puntos de transbordo.*

IV. CONCLUSIÓN

13. El Coreper, tras su reunión del 5 de junio de 2024, ruega al Consejo que tome nota del informe con el fin de preparar los sucesivos avances sobre la Directiva de transporte combinado.