

Bruxelles, 31 mai 2024
(OR. en)

10275/24

**Dosar interinstituțional:
2023/0396(COD)**

**TRANS 248
CODEC 1343
IA 123**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. ant.:	6370/7/24 REV 7
Nr. doc. Csie:	15200/23 + ADD 1
Subiect:	Pregătirea reuniunii Consiliului (<u>Transporturi</u>, Telecomunicații și Energie) din 18 iunie 2024 Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului în ceea ce privește un cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri și a Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește calcularea economiilor de costuri externe și generarea de date agregate – Raport intermediar

I. INTRODUCERE

1. La 7 noiembrie 2023, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului propunerea sus-menționată (denumită în continuare „Directiva privind transporturile combinate”).
2. Propunerea completează pachetul legislativ privind înverzirea transportului de mărfuri, adoptat în iulie 2023 în contextul Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, pentru a îmbunătăți performanța transportului de mărfuri și a contribui la atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050.
3. Pachetul include, de asemenea, o propunere de modificare a Directivei privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule rutiere, o propunere de regulament privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport („CountEmissions EU”) și o propunere de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european.

4. Directiva privind transporturile combinate propune modificarea directivei în vigoare¹, cu scopul de a promova mai puternic reorientarea transportului de mărfuri de la cel rutier către moduri mai ecologice, cum ar fi transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte, în vederea reducerii costurilor externe ale sistemului de transport al Uniunii.
5. Pentru a atinge acest obiectiv, propunerea stabilește un cadru general de sprijin pentru adoptarea transportului intermodal desfășurat integral sau parțial pe teritoriul Uniunii. Cel mai important, ea stabilește stimulente specifice pentru încurajarea competitivității transporturilor combinate, definite ca o subdiviziune a transportului intermodal care asigură un anumit nivel de economii la costurile externe.
6. Directiva privind transporturile combinate propune, de asemenea, modificarea Regulamentului (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri² (denumite în continuare „eFTI”), astfel încât platformele eFTI să poată calcula costurile externe și să poată genera date agregate pentru o mai bună monitorizare, înlocuind astfel documentele pe suport de hârtie.
7. Propunerea reprezintă a treia încercare de modificare a directivei din 1992, care este considerată depășită și limitată ca domeniu de aplicare. Propunerile Comisiei de revizuire a acestui act juridic înaintate în 1998 și în 2017 au fost ulterior retrase.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

8. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie competentă. La 5 decembrie 2023, TRAN l-a numit raportor pe dl Massimiliano Salini (PPE, IT).
9. La 1 martie 2024, TRAN a publicat un document de lucru³ cu recomandări din partea raportorului.

Proiectul de raport al TRAN va fi prezentat în noua legislatură.

¹ 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. 38-42.

² Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri, *JO L 249*, 31.7.2020, p. 33-48.

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

10. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul în cadrul celei de a 585-a sesiuni plenare a sale din 14 februarie 2024. Comitetul Regiunilor și-a adoptat avizul în cadrul celei de a 159-a sesiuni plenare a sale din 31 ianuarie-1 februarie 2024.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

11. Comisia a prezentat propunerea și evaluarea impactului acesteia în cadrul reuniunii Grupului de lucru pentru transport - chestiuni intermodale și rețele din 19 noiembrie 2023, în timpul președinției spaniole.
12. Examinarea aprofundată a propunerii a început în timpul președinției belgiene. Grupul de lucru a desfășurat unsprezece discuții între 12 ianuarie și 31 mai 2024, având ca rezultat șapte texte de compromis. La începutul discuțiilor, Comisia a clarificat complementaritatea dintre această propunere și propunerea de revizuire a Directivei privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule, în urma întrebărilor adresate de mai multe state membre.

Definiția transporturilor combinate (articolul 1c)

- *Economii de costuri externe de 40 %*

Majoritatea întrebărilor și observațiilor s-au axat pe noua definiție propusă a transporturilor combinate, care se îndepărtează semnificativ de normele actuale. Pentru a se califica drept operațiune de transport combinat (și deci pentru a fi eligibilă pentru măsuri de sprijin specifice), o operațiune de transport intermodal trebuie să genereze costuri externe cu cel puțin 40 % mai mici (emisii de gaze cu efect de seră, poluare atmosferică, vătămări și decese, zgomot și congestione) decât o operațiune alternativă de transport exclusiv rutier. Se preconizează că metodologia de calculare a costurilor externe va fi stabilită prin intermediul unui act de punere în aplicare, utilizându-se valorile unitare din viitoarea ediție actualizată a Ghidului privind costurile externe ale transporturilor⁴.

⁴ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1* (Ghid privind costurile externe ale transporturilor – Versiunea 2019 – 1.1), Oficiul pentru Publicații, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

În timp ce unele delegații au sprijinit noua abordare, altele au pus sub semnul întrebării justificarea procentului de 40 %, lipsa diferențierii valorilor costurilor externe în funcție de geografia națională și utilizarea unui act de punere în aplicare. Multe delegații au considerat că definiția este prea complexă și netransparentă. Mai multe state membre au sugerat în comun să se revină la definiția bazată pe distanță din abordarea generală a Consiliului din 2018⁵ ca punct de plecare.

- *O nouă metodologie simplificată*

Ca răspuns la solicitările de claritate și de transparență, președinția, în urma propunerii unei delegații, a elaborat o nouă metodă de calcul simplificată și a sugerat adăugarea acesteia ca anexă la actul de bază. Formula s-a bazat pe distanța dintre diferitele segmente ale unei operațiuni intermodale și pe un raport bimodal între costurile externe ale transportului rutier și costurile externe ale fiecărui mod de transport nerutier (feroviar, pe căile navigabile interioare și maritim pe distanțe scurte). Pragul de 40 % pentru economiile de costuri externe a fost menținut în propunere.

Deși multe delegații au apreciat efortul de a găsi un calcul simplificat și clar, propunerea președinției nu a reușit să obțină suficient sprijin, mai ales nu din partea delegațiilor care au sugerat revenirea la definiția din abordarea generală a Consiliului din 2018.

- *Raportul dintre segmentele nerutiere și cele rutiere*

Ca urmare a observațiilor formulate în cadrul grupului de lucru, președinția s-a concentrat în continuare asupra unei soluții noi bazate în întregime pe distanță, exprimată ca raport dintre lungimea segmentelor nerutiere și cea a segmentelor rutiere, fără calcularea costurilor externe, dar economiile la acestea fiind implicate datorită utilizării segmentelor nerutiere. Modificarea propusă prevede că, în cazul unei operațiuni de transport combinat, cel puțin 50 % din distanța totală trebuie să fie acoperită de moduri de transport nerutier.

În timp ce unele delegații au considerat noua definiție drept un pas în direcția cea bună, altele și-au exprimat îngrijorarea că ea ar putea duce la segmente rutiere foarte lungi.

⁵ ST 15147/18.

- *Insulele și statele membre insulare*

Întrucât condiția care definește transporturile combinate a fost propusă spre modificare de la un prag de economii de costuri externe la cel puțin 50 % din segmentul (segmentele) de transport nerutier, compromisul a introdus o nouă dispoziție privind insulele și statele membre insulare la articolul 1c alineatul (2) litera (b) și la articolul 1b alineatul (8), pentru a include în domeniul de aplicare al directivei legăturile de transport de mărfuri dintre insule și statele membre insulare, pe de o parte, și continent, pe de altă parte. Această dispoziție a fost adăugată de președinție la cererea statelor membre în cauză.

Grupul de lucru a analizat diverse opțiuni pentru o definiție coerentă și eficace a transporturilor combinate, fiind necesare lucrări suplimentare pentru a obține un sprijin suficient din partea delegațiilor.

Platformele eFTI (articolul 3 modificat)

Propunerea Comisiei prevede ca organizatorii de transport combinat să înregistreze datele pe platformele eFTI înainte de începerea unei operațiuni. Pe baza acestor înregistrări, platformele eFTI vor efectua calculele necesare în vederea dovedirii conformității, stabilind astfel eligibilitatea unei operațiuni intermodale de a beneficia de măsurile dedicate transporturilor combinate.

Regulamentul eFTI prevede obligația autorităților competente ale statelor membre de a accepta informațiile privind reglementarea puse la dispoziție pe cale electronică de către operatorii economici (articolul 5). Cu toate acestea, obligația operatorilor economici de a pune informații privind reglementarea la dispoziția autorităților competente pe cale electronică este avută în vedere ca o posibilă inițiativă în urma revizuirii Regulamentului eFTI cel târziu până la 21 februarie 2029 (articolul 16 din regulament).

În cursul discuțiilor din cadrul grupului de lucru, unele delegații au sprijinit utilizarea platformelor eFTI în conformitate cu obiectivele privind digitalizarea transportului de mărfuri în Uniune.

Cu toate acestea, majoritatea și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că platformele nu sunt încă operaționale și s-au opus dispoziției care, de fapt, ar face obligatorie utilizarea lor pentru operatorii de transport combinat.

Ca răspuns la preocupările statelor membre, președinția a propus o clauză de revizuire și o amânare a aplicării acestei dispoziții.

Vor fi necesare lucrări suplimentare pentru a defini utilizarea platformelor eFTI, în special în ceea ce privește corelația dintre transpunerea directivei și implementarea și operaționalizarea platformelor eFTI.

Cadrele naționale de politică (articolul 3a)

Articolul 3a stabilește obligația statelor membre de a adopta, a publica, a pune în aplicare și a evalua cadre naționale de politică pentru sprijinirea transportului intermodal și, în special, a operațiunilor de transport combinat. Acesta stabilește, de asemenea, un obiectiv de reducere globală cu cel puțin 10 % a costurilor totale ale operațiunilor de transport combinat pe teritoriul lor. O listă orientativă neexhaustivă a măsurilor de sprijin este adăugată într-o anexă.

Numeroase delegații s-au opus caracterului obligatoriu al cadrelor naționale de politică și au pus sub semnul întrebării obiectivul aferent de reducere cu 10 % a costurilor totale ale operațiunilor de transport combinat.

Textul de compromis al președinției a adaptat cerințele referitoare la cadrele naționale de politică, prelungind termenul de adoptare a acestora de la 24 la 36 de luni de la intrarea în vigoare a directivei. Perioada în care se urmărește atingerea obiectivului de 10 % a fost prelungită de la 7 ani și 6 luni la 8 ani de la intrarea în vigoare a directivei.

În plus, a fost introdus alineatul (5a), conform căruia statele membre pot decide să nu aplice măsuri de sprijin pentru un segment rutier care tranzitează teritoriul lor fără încărcare sau descărcare de mărfuri.

Derogare de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână, pe timpul nopții și în zilele de sărbătoare legală (articolul 9a)

Propunerea introduce o nouă derogare normativă la nivelul UE de la interdicțiile naționale de circulație pentru vehiculele care parcurg segmente rutiere ale operațiunilor de transport combinat. Discuțiile din cadrul grupului de lucru au arătat că delegațiile sunt foarte împărțite cu privire la această chestiune și că sunt necesare lucrări suplimentare.

Alte modificări propuse

În textele celor șapte compromisuri, președinția a introdus diverse alte modificări la propunerea Comisiei ca răspuns la observațiile delegațiilor. Printre aceste modificări se numără:

- *Titlul directivei a fost modificat pentru a preciza că cadrul de sprijin pentru transportul intermodal include „măsuri specifice pentru transporturile combinate de mărfuri”.*

- *Definiția organizatorului de transport a fost adăugată la articolul 1b punctul 14.*
- *O derogare de la cerința privind identificarea ISO a unităților de încărcare intermodale a fost adăugată pentru vehiculele rutiere sau unitățile nemanevrabile transportate pe calea ferată, pe căile navigabile interioare sau pe mare în ceea ce privește segmentul nerutier al călătoriei.*
- *Formularea inițială a articolului 2 din directiva din 1992 a fost menținută, deoarece reformularea sa în propunerea Comisiei a ridicat prea multe întrebări cu privire la interpretare.*
- *Clarificarea modului de dovedire a conformității a fost adăugată la articolul 3 alineatul (4) modificat.*
- *Au fost incluse modificările propuse la Regulamentul eFTI pentru a lua în considerare calcularea cotei minime de 50 % pentru segmentul (segmentele) nerutier(e).*
- *Lista taxelor de la articolul 6 alineatul (3) a fost actualizată la cererea mai multor state membre.*
- *Trimiterile de la articolul 9 au fost actualizate, dar formularea inițială a fost păstrată, deoarece noua reformulare propusă a ridicat prea multe întrebări cu privire la interpretare.*
- *Au fost făcute adăugiri minore la lista orientativă neexhaustivă a măsurilor de sprijin din anexa II.*
- *O listă detaliată a cerințelor de transparență privind terminalele a fost adăugată ca anexa III, revocând astfel competențele de executare delegate Comisiei în această privință.*
- *Punctele de transbordare au fost adăugate în considerentul 6.*

IV. CONCLUZIE

13. În urma reuniunii sale din 5 iunie 2024, Coreperul invită Consiliul să ia act de prezentul raport, astfel încât lucrările pe marginea Directivei privind transporturile combinate să poată avansa în continuare.