

Bruselas, 22 de noviembre de 2024
(OR. en)

15143/24

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

LIMITE

**TRANS 466
CODEC 2047**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. prec.:	12831/24
N.º doc. Ción.:	15200/23 + ADD1
Asunto:	Preparación de la sesión del Consejo (<u>Transporte</u> , Telecomunicaciones y Energía) del 5 de diciembre 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. La propuesta era el último elemento del paquete legislativo sobre la ecologización del transporte de mercancías¹ presentado en julio de 2023 en el contexto de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente².

¹ ST 11856/23.

² [Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro.](#)

2. Las otras tres propuestas del paquete son: una modificación de la Directiva sobre pesos y dimensiones de determinados vehículos de carretera, un proyecto de Reglamento sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte («CountEmissions EU») y un proyecto de Reglamento relativo al uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único.
3. La Directiva de Transporte Combinado propone modificar la Directiva de 1992 actualmente en vigor³ incentivando la aceleración del traspaso del transporte de mercancías por carretera al transporte intermodal, que combine el mejor rendimiento medioambiental y la eficiencia energética del ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia con la accesibilidad y flexibilidad del transporte por carretera. El objetivo es hacer el transporte intermodal más atractivo para los operadores económicos, reduciendo al mismo tiempo los costes externos negativos, como las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, la congestión y los accidentes de tráfico.
4. Un elemento clave para alcanzar este objetivo es la nueva definición propuesta de «operación de transporte combinado», entendida como una «operación de transporte intermodal» que cumple determinadas condiciones y se realiza en el territorio de la Unión. El cumplimiento de dichas condiciones establecidas en la propuesta permitiría que la operación diese derecho a optar a una serie de incentivos a escala de la UE, así como a medidas nacionales de apoyo.
5. En materia de digitalización, la Directiva de Transporte Combinado también propone modificar el Reglamento (UE) 2020/1056 sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías⁴ (en lo sucesivo, «IETM»), de modo que puedan usarse las plataformas IETM para calcular la idoneidad y recopilar datos agregados sobre el desarrollo económico del sector. Además, la propuesta establece normas sobre requisitos de transparencia para las terminales de transbordo con el fin de facilitar aún más el transporte intermodal.
6. La Directiva de Transporte Combinado 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.

³ 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.

⁴ 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.

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

7. El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) como comisión competente para el fondo. El 13 de septiembre de 2024, la Comisión TRAN nombró ponente a Flavio TOSI (PPE, IT). Este sustituyó al anterior ponente Massimiliano SALINI (PPE, IT), que había publicado el 1 de marzo de 2024 un documento de trabajo⁵ con unas recomendaciones.
8. El Comité Económico y Social Europeo aprobó su dictamen⁶ en su 585.º pleno del 14 de febrero de 2024. El Comité de las Regiones aprobó su dictamen⁷ en su 159.º pleno de los días 31 de enero y 1 de febrero de 2024.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO

9. La Comisión presentó la propuesta y su evaluación de impacto en el Grupo «Transporte - Cuestiones y Redes Intermodales» el 17 de noviembre de 2023 durante la Presidencia española.
10. La Presidencia belga estudió la propuesta en profundidad en once reuniones del Grupo con siete textos transaccionales, y presentó un informe de situación al Consejo el 18 de junio de 2024⁸.
11. La Presidencia húngara prosiguió el estudio del expediente en el Grupo los días 10 de septiembre y 1 de octubre de 2024. La Presidencia mantuvo un debate en el Coreper para obtener nuevas orientaciones el 16 de octubre de 2024.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_ES.pdf

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL

12. La Presidencia húngara inició los trabajos sobre el expediente intentando un enfoque más flexible, que tuviera en cuenta las diferentes opiniones de los Estados miembros. Quedó claro que la nueva definición de transporte combinado de la propuesta de la Comisión, basada en un umbral de un mínimo del 40 % de ahorro de costes externos, no obtendría suficiente apoyo. Algunas delegaciones valoraron positivamente el último texto transaccional de la Presidencia belga en el que se establecía el requisito de un mínimo del 50 % del transporte no de carretera, pero dicho texto de nuevo careció de apoyo suficiente. Al mismo tiempo, algunas delegaciones abogaron por un límite de distancia fijo para el trayecto por carretera, y otras delegaciones sugirieron volver a la definición de la orientación general del Consejo de 2018, en la que dicho límite quedó fijado en 150 km.⁹
13. Como primera medida, la Presidencia presentó un documento de reflexión con dos posibilidades además del requisito de al menos un 50 % de transporte no de carretera. La primera posibilidad introducía un límite máximo de 150 km para el trayecto por carretera con exenciones para llegar a la terminal de transbordo adecuada más cercana. La segunda posibilidad sugería mantener el límite de 150 km en el trayecto por carretera únicamente para las conexiones entre carretera y vías navegables, de forma similar a las normas actuales. En cuanto a las conexiones ferrocarril-carretera, sugería que se concediese a los Estados miembros flexibilidad para establecer varios intervalos de distancia para el trayecto por carretera y decidir en consecuencia qué incentivos aplicar. El objetivo era llegar a un compromiso que reflejara las diferentes circunstancias geográficas e infraestructuras logísticas de los Estados miembros. Varias delegaciones consideraron, no obstante, que la segunda opción era demasiado compleja de aplicar y conllevaba un riesgo de fragmentación de las normas en toda la Unión.
14. A continuación, la Presidencia propuso un texto transaccional sobre todos los artículos. En cuanto a la cuestión clave del ámbito de aplicación del transporte combinado, el texto transaccional partía de la primera posibilidad del documento de debate, a saber, un mínimo del 50 % de transporte no de carretera y un límite de distancia de 150 km para el trayecto por carretera. Se introdujo un conjunto bien definido de condiciones que aclaraban cuándo puede superarse el límite máximo del trayecto por carretera.

⁹ ST 15147/18.

15. Además, la Presidencia estudió formas de resolver la cuestión de las plataformas digitales para verificar la admisibilidad a la hora de planificar una operación de transporte combinado y como prueba del cumplimiento en los controles en carretera. Varias delegaciones manifestaron que consideraban que la propuesta inicial de que la Comisión desarrollara una plataforma de geocodificación digital temporal era compleja e innecesaria. En consecuencia, la Presidencia incluyó en su texto transaccional una cláusula de salvaguardia que garantizaba que los organizadores del transporte combinado no tendrán que utilizar plataformas IETM hasta que se haya certificado a un número suficiente de proveedores de servicios de plataformas IETM para las nuevas funcionalidades requeridas.
16. Además, la Presidencia modificó las disposiciones sobre los marcos de acción nacionales para facilitar la adopción del transporte combinado, aclarando, entre otras cosas, el carácter voluntario y ambicioso del objetivo de reducir los costes totales de las operaciones de transporte combinado.
17. La Presidencia también trató de hallar una solución adecuada en relación con la disposición que exime de las prohibiciones de conducir a los vehículos que realizan los trayectos por carretera de las operaciones de transporte combinado, proponiendo varias excepciones.
18. En el Grupo, el texto transaccional de la Presidencia suscitó reacciones variadas. En consecuencia, la Presidencia llegó a la conclusión de que, para desbloquear los avances en la propuesta, habría que aclarar, en primer lugar, la definición de transporte combinado, ya que determina la posibilidad de optar a incentivos y medidas de apoyo.
19. Por ello, la Presidencia decidió pedir orientación al Coreper con dos preguntas: la primera, sobre si una combinación de un mínimo del 50 % de transporte no de carretera y un límite de distancia de 150 km para el trayecto por carretera puede servir de base de la definición; la segunda, sobre si es necesario establecer excepciones para atender situaciones específicas. El resultado del debate del Coreper puso de manifiesto que las opiniones de los Estados miembros sobre el ámbito de aplicación del transporte combinado siguen divergiendo: algunos están claramente a favor de un límite fijo del trayecto por carretera; otros, en cambio, prefieren el planteamiento de la cuota porcentual, y un tercer grupo está dispuesto a dar muestras de flexibilidad. Además, varios Estados miembros consideraron que el uso de plataformas IETM para los organizadores de transporte combinado es prematuro.

20. Es necesario seguir trabajando para llegar a una transacción sobre las cuestiones pendientes. Para algunos Estados miembros, unos incentivos que fomenten las conexiones de transporte de mercancías por ferrocarril son esenciales. A este respecto, podría estudiarse la elaboración de disposiciones separadas para las operaciones que impliquen transbordos entre carretera y ferrocarril y para las operaciones que impliquen transbordos entre carretera y vías navegables, siempre que este enfoque pueda garantizar la seguridad jurídica y no dé lugar a fragmentación. Al mismo tiempo, los Estados miembros insulares destacan la importancia de mantener las disposiciones propuestas sobre transporte intermodal sostenible entre las islas y los Estados miembros insulares y el continente.

V. CONCLUSIÓN

21. El Coreper, tras su reunión del 27 de noviembre de 2024, ruega al Consejo que tome nota del informe de situación relativo al trabajo sobre la revisión de la Directiva de Transporte Combinado.
-