

Bruxelles, 22 noiembrie 2024
(OR. en)

15143/24

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

LIMITE

**TRANS 466
CODEC 2047**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Nr. doc. ant.:	12831/24
Nr. doc. Csie:	15200/23 + ADD1
Subiect:	Pregătirea reuniunii Consiliului (<u>Transporturi</u>, Telecomunicații și Energie) din 5 decembrie 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

- La 7 noiembrie 2023, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului propunerea sus-menționată (denumită în continuare „Directiva privind transporturile combinate”). Propunerea a fost ultimul element al pachetului legislativ privind înverzirea transportului de mărfuri¹, prezentat în iulie 2023 în contextul Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă.²

¹ ST 11856/23.

² [Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului.](#)

2. Celelalte trei propuneri din pachet includ o revizuire a Directivei privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule rutiere, un proiect de regulament privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport („CountEmissions EU”) și un proiect de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european.
3. Directiva privind transporturile combinate propune modificarea directivei din 1992, aflată în prezent în vigoare³, prin stimularea unui transfer mai mare al transportului rutier de mărfuri către transportul intermodal, care combină îmbunătățirea performanței de mediu și a eficienței energetice a transportului feroviar, a transportului pe căile navigabile interioare și a transportului maritim pe distanțe scurte cu accesibilitatea și flexibilitatea transportului rutier. Obiectivul este de a face transportul intermodal mai atractiv pentru operatorii economici, reducând în același timp costurile externe negative, cum ar fi emisiile de gaze cu efect de seră, poluarea aerului, congestionarea traficului și accidentele rutiere.
4. Un element-cheie pentru atingerea acestui obiectiv este noua definiție propusă a „operațiunii de transport combinat”, înțeleasă ca o „operațiune de transport intermodal” care respectă anumite condiții și este efectuată pe teritoriul Uniunii. Îndeplinirea acestor condiții, astfel cum sunt prevăzute în propunere, ar face ca operațiunea să fie eligibilă pentru o serie de stimulente la nivelul UE, precum și pentru măsuri naționale de sprijin.
5. În ceea ce privește digitalizarea, Directiva privind transporturile combinate propune modificarea Regulamentului (UE) 2020/1056 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri⁴ (denumite în continuare „eFTI”), astfel încât platformele eFTI să poată fi utilizate pentru a calcula eligibilitatea și a colecta date agregate privind dezvoltarea economică a sectorului. În plus, propunerea stabilește norme privind cerințele de transparență pentru terminalele de transbordare pentru a facilita și mai mult transportul intermodal.
6. Directiva privind transporturile combinate 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.

³ 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.

⁴ 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.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

7. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie competentă. La 13 septembrie 2024, TRAN l-a numit raportor pe Flavio TOSI (PPE, IT). El l-a înlocuit pe raportorul anterior, Massimiliano SALINI (PPE, IT), care a publicat un document de lucru⁵ cu recomandări la 1 martie 2024.
8. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul⁶ în cadrul celei de a 585-a sesiuni plenare a sale din 14 februarie 2024. Comitetul Regiunilor și-a adoptat avizul⁷ în cadrul celei de a 159-a sesiuni plenare a sale din 31 ianuarie-1 februarie 2024.

III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

9. La 17 noiembrie 2023, în timpul președinției spaniole, Comisia a prezentat Grupului de lucru pentru transport - chestiuni intermodale și rețele propunerea și evaluarea impactului acesteia.
10. Președinția belgiană a examinat propunerea în profunzime în cadrul a 11 reuniuni ale grupului de lucru cu șapte texte de compromis, prezentând Consiliului, la 18 iunie 2024, un raport intermediar⁸.
11. Președinția ungară a continuat examinarea dosarului în cadrul grupului de lucru la 10 septembrie și la 1 octombrie 2024. Președinția a purtat o discuție în cadrul Coreperului pentru orientări suplimentare la 16 octombrie 2024.

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

⁶ ST 10705/24.

⁷ ST 06311/24.

⁸ ST 10275/24.

IV. LUCRĂRILE ÎN VEDEREA UNUI COMPROMIS

12. Președinția ungară a început lucrările cu privire la acest dosar prin explorarea unei abordări mai flexibile, având în vedere diferitele puncte de vedere ale statelor membre. A fost clar că noua definiție a transportului combinat din propunerea Comisiei, bazată pe un prag de economii de costuri externe de cel puțin 40 %, nu ar beneficia de sprijin suficient. Ultimul compromis din timpul președinției belgiene, care a stabilit o cerință de minimum 50 % pentru transportul nerutier, a fost apreciat de unele delegații, dar, din nou, nu a obținut un sprijin suficient. În același timp, unele delegații au solicitat o limită de distanță fixă pe segmentul rutier, anumite delegații sugerând revenirea la definiția din abordarea generală a Consiliului din 2018, în care limita respectivă a fost stabilită la 150 km.⁹
13. Ca un prim pas, președinția a prezentat un document de dezbatere cu două opțiuni, în plus față de cerința de cel puțin 50 % pentru transportul nerutier. Prima opțiune a introdus un plafon de 150 km pe segmentul rutier, cu excepții pentru atingerea celui mai apropiat terminal de transbordare adecvat. A doua opțiune a sugerat menținerea limitei de 150 km pe segmentul rutier numai pentru conexiunile rutiere-navale, în mod similar cu normele actuale. În ceea ce privește conexiunile rutiere-feroviare, Comisia a sugerat să se acorde statelor membre flexibilitatea de a stabili mai multe intervale de distanță pentru segmentul rutier și de a decide în consecință ce stimulente să se aplice. Scopul a fost de a găsi un compromis care să reflecte diferitele situații geografice și infrastructuri logistice din statele membre. Cu toate acestea, multe delegații au considerat că a doua opțiune este prea complexă pentru a fi pusă în aplicare, cu un risc potențial de fragmentare a normelor în întreaga Uniune.
14. În continuare, președinția a propus un text de compromis cu privire la toate articolele. În ceea ce privește chestiunea esențială a domeniului de aplicare al transportului combinat, compromisul s-a bazat pe prima opțiune din documentul de dezbatere, și anume un transport nerutier de minimum 50 % și o limită de distanță de 150 km pe segmentul rutier. A fost introdus un set bine definit de condiții, clarificând momentul în care plafonul segmentului rutier poate fi depășit.

⁹ ST 15147/18.

15. În plus, președinția a explorat modalități de soluționare a problemei platformelor digitale pentru verificarea eligibilității atunci când se planifică o operațiune de transport combinat și ca dovadă a conformității în cadrul controalelor în trafic. Propunerea inițială privind o platformă temporară de geocodare digitală care să fie dezvoltată de Comisie a fost considerată complexă și inutilă de către multe delegații. În consecință, în compromisul său, președinția a inclus o clauză de salvagardare care a asigurat faptul că organizatorii de transport combinat nu vor trebui să utilizeze platformele eFTI înainte ca un număr suficient de furnizori de servicii de platformă eFTI să fie certificați pentru noile funcționalități necesare.
16. În plus, președinția a modificat dispozițiile privind cadrele naționale de politică pentru facilitarea adoptării transportului combinat, clarificând, printre altele, caracterul voluntar și ambițios al obiectivului de a reduce costurile totale ale operațiunilor de transport combinat.
17. Președinția a încercat, de asemenea, să găsească o soluție adecvată în ceea ce privește dispoziția de exceptare a vehiculelor care efectuează segmentele rutiere ale operațiunilor de transport combinat de la interdicțiile de circulație, propunând mai multe derogări.
18. În cadrul grupului de lucru, compromisul președinției a atras reacții mixte. În consecință, președinția a concluzionat că, pentru a debloca situația în ceea ce privește propunerea, definiția transportului combinat trebuie clarificată mai întâi, deoarece stabilește eligibilitatea pentru stimulente și măsuri de sprijin.
19. Prin urmare, președinția a decis să solicite orientări din partea Coreperului referitor la două întrebări: prima, cu privire la măsura în care o combinație de minimum 50 % transport nerutier și o limită de distanță pe segmentul rutier, cum ar fi 150 km, poate constitui o bază pentru definiție; a doua, dacă sunt necesare excepții pentru a prevedea situații specifice. Rezultatul discuțiilor din cadrul Coreperului a arătat că opiniile statelor membre cu privire la domeniul de aplicare al transportului combinat rămân divergente, unele sprijinind ferm o limită fixă pe segmentul rutier, altele preferând abordarea bazată pe partea procentuală, iar un al treilea grup fiind pregătit să dea dovadă de flexibilitate. În plus, o serie de state membre au considerat prematură utilizarea platformelor eFTI pentru organizatorii de transport combinat.

20. Sunt necesare eforturi suplimentare pentru a se ajunge la un compromis cu privire la chestiunile nesoluționate. Pentru unele state membre, stimulentele care încurajează conexiunile feroviare de transport de mărfuri sunt esențiale. În acest sens, ar putea fi explorate dispoziții separate pentru operațiunile care implică transbordarea rutier-feroviar și pentru operațiunile care implică transbordarea rutier-naval, cu condiția ca o astfel de abordare să poată asigura securitatea juridică și să nu conducă la fragmentare. În același timp, statele membre insulare subliniază importanța menținerii dispozițiilor propuse privind transportul intermodal durabil între insule și statele membre insulare și continent.

V. CONCLUZIE

21. În urma reuniunii sale din 27 noiembrie 2024, Coreperul invită Consiliul să ia act de raportul intermediar privind lucrările referitoare la revizuirea Directivei privind transporturile combinate.
-