



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 8 de noviembre de 2023
(OR. en)

15200/23

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

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	7 de noviembre de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 702 final
Asunto:	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

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2023) 702 final.

Adj.: COM(2023) 702 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La Legislación europea sobre el clima establece que la Unión Europea debe reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en todos los sectores de la economía en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030 y lograr la neutralidad climática de aquí a 2050¹. La Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo² señaló la necesidad de reducir las emisiones de GEI del transporte en un 90 % en 2050 a más tardar para lograr la neutralidad climática. El Plan de Acción «Contaminación Cero para el Aire, el Agua y el Suelo»³ promueve el cambio a un transporte más limpio para reducir la contaminación atmosférica y acústica. Además, para reducir su dependencia de los combustibles fósiles, la UE también debe mejorar en eficiencia energética, como se destaca en el paquete REPowerEU⁴, que destaca la revisión de la Directiva de transporte combinado (en lo sucesivo, «la Directiva de transporte combinado» o «la Directiva»)⁵ como herramienta importante a este respecto⁶.

La transformación hacia un transporte de mercancías de bajas emisiones y consumo energético reducido requiere un enfoque global. La Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente⁷ hace hincapié en que deben activarse todos los instrumentos de actuación para hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles, generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de transporte multimodal y establecer los incentivos adecuados para impulsar la transición. Insta a que se emprendan acciones decisivas para favorecer la utilización de modos de transporte sostenibles, en particular desviando una cantidad considerable del transporte de mercancías hacia el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia. De acuerdo con los hitos de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, de aquí a 2050 el tráfico ferroviario de mercancías debería duplicarse y el tráfico de mercancías por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia debería aumentar un 50 %. Del mismo modo, el Pacto Verde Europeo también abogaba por que una parte considerable del 75 % del transporte interior que se realiza en la actualidad por carretera pasase al ferrocarril y las vías navegables interiores.

El transporte intermodal de mercancías, incluido el transporte combinado⁸ (en lo sucesivo, denominados conjuntamente «transporte intermodal»), es esencial para permitir una mayor

¹ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2021) 400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_es.

⁵ 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.

⁶ UE «Ahorrar energía» [COM(2022) 240 final].

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ El transporte combinado es un subconjunto del transporte intermodal que se ajusta a la definición recogida en la Directiva de transporte combinado.

adopción del transporte de mercancías por ferrocarril y por vías navegables, que por sí sola rara vez ofrece soluciones de transporte de puerta a puerta. Al mismo tiempo, el coste externo medio del transporte ferroviario y por vías navegables interiores por tonelada-km (tkm) es casi tres veces inferior, a saber, 0,013 EUR por tkm y 0,019 EUR por tkm, respectivamente, en comparación con el coste externo medio de los vehículos pesados de transporte de mercancías, de 0,042 EUR por tkm. El transporte intermodal, que incluye trayectos de enlace por carretera al principio o al final de la operación, combina el mejor comportamiento medioambiental y la eficiencia energética de esos otros modos, con la accesibilidad y flexibilidad del transporte por carretera. El transporte intermodal permite combinar los distintos modos de transporte de manera eficiente, en particular promoviendo aquellos con huellas ambientales comparativamente más bajas, optimizando así el uso de los recursos y la red de transporte existentes y reduciendo las emisiones y el consumo de energía.

Por lo tanto, el transporte intermodal es fundamental para hacer realidad la ambición tanto de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente como del Pacto Verde Europeo. En consecuencia, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente anunció que, para apoyar la ecologización de las operaciones de transporte de carga en Europa, el marco existente para el transporte intermodal necesita una renovación sustancial y debe convertirse en una herramienta eficaz.

Aunque el rendimiento del transporte intermodal en términos de volumen ha aumentado sustancialmente en los últimos treinta años, el transporte por carretera sigue dominando el transporte de mercancías en la UE, ya que con frecuencia el transporte intermodal no es competitivo frente al transporte exclusivamente por carretera debido a diversos factores. En primer lugar, el éxito del transporte intermodal depende del rendimiento (disponibilidad, fiabilidad, puntualidad, velocidad) y del coste de cada una de las partes de la cadena, es decir, de los servicios ofrecidos por el transporte por ferrocarril y por vías navegables, las terminales de transbordo y el transporte por carretera para el «último kilómetro». Existen brechas de rendimiento en todos esos elementos que deben abordarse mediante la legislación sectorial correspondiente y los esfuerzos de la industria. En segundo lugar, mientras el nivel de internalización de los costes externos entre los modos de transporte difiera, el transporte por otros modos y el intermodal de media y larga distancia no será competitivo en cuanto a los precios frente a las operaciones efectuadas exclusivamente por carretera. En la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente se afirma que, para conseguir una tarificación justa y eficiente en todos los modos de transporte, es necesaria una serie integral de medidas. Solo entonces quienes contaminan y los usuarios asumirían la plena responsabilidad de los costes que generan, lo que permitiría a los usuarios tomar decisiones acordes con lo que es mejor para la sociedad. La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente también espera que la plena internalización de los costes externos dentro de la UE se complete de aquí a 2050, por lo que es indispensable adoptar medidas adicionales antes de ese plazo para cumplir los objetivos medioambientales antes mencionados en 2050 a más tardar.

Desde 1975, la UE cuenta con un instrumento⁹ para apoyar las operaciones de transporte intermodal admisibles (es decir, el transporte combinado) con el objetivo de aumentar la competitividad del transporte combinado frente al transporte de mercancías exclusivamente por carretera y lograr así una mayor aceptación del transporte combinado.

⁹ Directiva 75/130/CEE del Consejo, de 17 de febrero de 1975, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados miembros (DO L 48 de 22.2.1975).

En 1992, este instrumento fue sustituido por la Directiva 92/106/CEE del Consejo, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros. El objetivo de esta Directiva es complementar otras políticas modales para que el transporte intermodal, que incluye el transporte ferroviario, por vías navegables interiores y marítimo de corta distancia en combinación con trayectos limitados por carretera, sea más competitivo. La Directiva de transporte combinado es el único instrumento jurídico de la UE que favorece directamente el transporte intermodal y, por tanto, incentiva la sustitución del transporte de mercancías por carretera por modos de transporte con menores emisiones.

A fin de aumentar la eficacia de la Directiva, la Comisión presentó una propuesta en 1998 para modificarla pero, como las negociaciones fueron infructuosas, la retiró en 2001.

En 2016, la Comisión llevó a cabo una evaluación REFIT¹⁰. Su conclusión fue que la Directiva de transporte combinado seguía siendo un instrumento pertinente para apoyar el transporte combinado, pero que existe un margen significativo para seguir mejorando su eficacia, ya que algunas de sus disposiciones están obsoletas o son poco claras. Entre las deficiencias figuran una admisibilidad limitada, un apoyo económico insuficiente y el uso de documentos en papel. Posteriormente, la Comisión presentó una nueva propuesta en 2017. Esta propuesta se retiró en 2020, ya que las negociaciones entre los legisladores habían dado lugar a un resultado que habría reducido la ambición de la Directiva en un momento en que los objetivos políticos exigían lo contrario, como se refleja en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo¹¹.

Para responder a estas expectativas, la Comisión ha elaborado una nueva propuesta de modificación de la Directiva de transporte combinado. El objetivo de la iniciativa es reorientar el marco de apoyo que crea esta Directiva y, de este modo, aumentar la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte por carretera de larga distancia para estimular la transferencia del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte y reducir así los costes externos.

La Directiva modificada se aplica a todo el transporte intermodal en lo que respecta a los marcos de acción nacionales, la presentación de información y la transparencia de las terminales, y establece un marco de apoyo específico para el subconjunto del transporte intermodal que aporta cierto nivel de ahorro de costes externos. Al ser este un subconjunto del transporte intermodal, sigue denominándose transporte combinado.

Al diseñar la presente propuesta se tuvieron en cuenta las lecciones extraídas de las propuestas de 1998 y 2017 y los resultados de las negociaciones. Concretamente, son las siguientes:

- La necesidad de un enfoque fundamentalmente diferente en cuanto a las condiciones en las que podría concederse el apoyo. Las condiciones contempladas en la Directiva de transporte combinado actual se definen en función de la longitud de los distintos trayectos por carretera y por otros modos de transporte y de las distancias desde las terminales apropiadas, algo que no siempre refleja las condiciones geográficas reales y da lugar a dificultades de aplicación. Lo que es más importante, estos criterios no reflejan el comportamiento medioambiental de la operación real, lo que se traduce en

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

que el apoyo no se concentre en operaciones que garanticen un ahorro de costes externos.

- Las disposiciones relativas a las inversiones para lograr una capacidad de terminales suficiente, aunque son necesarias, no encajaban bien en el ámbito de aplicación de la Directiva y muchos Estados miembros se opusieron. Por consiguiente, ahora se han abordado en la propuesta de la Comisión para la revisión del Reglamento RTE-T¹².
- El uso de soluciones digitales para los controles de conformidad y la ejecución, que también pueden facilitar el acceso a datos sobre el funcionamiento del mercado y sobre la mejora de la eficacia de las medidas de apoyo económico.
- Situaciones diferenciadas en los Estados miembros que requieren enfoques diferentes para las medidas de apoyo.

Para alcanzar sus objetivos, esta iniciativa se ha estructurado en torno a cuatro ámbitos:

- Condiciones del apoyo y prueba del cumplimiento

Las condiciones en las que las operaciones intermodales entran en el ámbito de aplicación del apoyo previsto en la presente Directiva se racionalizan para cubrir una parte mayor del transporte intermodal, eliminar ambigüedades y posibilidades de interpretaciones erróneas y desigualdad de trato, y establecer una base clara para las decisiones sobre el cumplimiento. Esto incluye condiciones sobre el ámbito geográfico, las unidades de carga y su régimen de identificación, el tratamiento de los contenedores vacíos, el ahorro mínimo de costes externos que debe lograrse, la necesidad de normas para calcular el ahorro de costes externos, y el contenido y las normas para la prueba del cumplimiento.

- Marcos de apoyo

La razón de ser de toda la Directiva es proporcionar un marco de apoyo al transporte intermodal que incluya medidas reglamentarias o económicas adecuadas. Sin embargo, según la evaluación REFIT, el marco de apoyo establecido por la Directiva para mejorar la competitividad relativa del transporte combinado ha tenido una incidencia insuficiente. De hecho, setenta de las cien respuestas a la consulta pública abierta confirmaron que este aspecto supone un problema¹³. El reciente informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo sobre el transporte intermodal también llegó a la conclusión de que el apoyo al transporte intermodal no era suficientemente efectivo, ya que todavía no había igualdad de condiciones en materia de transporte intermodal de mercancías en la UE¹⁴. Las nuevas normas introducen los siguientes aspectos además del apoyo existente:

1. una nueva exención reglamentaria a escala de la UE de las prohibiciones nacionales de conducir;

¹² COM(2021) 812 final.

¹³ Entre ellas figuraban once autoridades públicas (CZ, dos autoridades públicas de BE, AT, tres autoridades públicas de FR, NO, IT, DE y SE), cuarenta y nueve partes interesadas de la industria, cuatro ciudadanos y seis respuestas en la categoría «otros».

¹⁴ Tribunal de Cuentas Europeo (2023), *op. cit.*

2. la obligación de los Estados miembros de analizar sus medidas vigentes y de ampliar o establecer nuevos marcos de acción nacionales, incluidas medidas adecuadas de carácter reglamentario o económico, para apoyar la adopción del transporte intermodal;
3. un objetivo de reducción general del 10 % de los costes del transporte combinado en cada Estado miembro, a fin de facilitar las mejoras tecnológicas pertinentes para el transporte intermodal y de establecer nuevas conexiones entre terminales que antes no estaban conectadas.

– **Transparencia del funcionamiento del mercado**

Según las conclusiones de la evaluación REFIT, existe una falta de transparencia en lo que respecta a la situación actual de la política y el mercado nacionales, indispensable para evaluar si el apoyo se adapta a la situación real. De los cuarenta y nueve encuestados, dieciocho¹⁵ estaban de acuerdo o totalmente de acuerdo en que faltaba una base empírica para determinar el nivel adecuado de apoyo. La presentación de informes por parte de la Comisión se mantiene, pero con datos y períodos de notificación actualizados, y completada con la obligación de los Estados miembros de garantizar la transparencia de los marcos políticos nacionales en materia de transporte intermodal que están aplicando para apoyar el transporte combinado. Los enlaces a todos los marcos de acción nacionales y las medidas nacionales se publicarán en una pasarela central gestionada por la Comisión. Además, se incluye una cláusula de revisión para reevaluar este marco de apoyo de la UE.

– **Requisitos relativos a la transparencia de las terminales**

La propuesta introduce requisitos comunes de transparencia para las terminales, a fin de garantizar que todas las terminales pongan a disposición pública los datos sobre las instalaciones y servicios terminales. Además, la propuesta prevé la posibilidad de establecer un marco de categorías de terminales, basado en los niveles de servicio, para los servicios y las instalaciones disponibles. Estas medidas complementan la propuesta de revisión del Reglamento RTE-T, que aborda la capacidad y la calidad de las terminales en la red RTE-T.

• **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La iniciativa debe considerarse en el contexto de la Legislación europea sobre el clima¹⁶ y de la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo¹⁷, que establecen objetivos de reducción de las emisiones de GEI. También debe verse en el contexto del paquete REPowerEU¹⁸, cuyo objetivo es mejorar la eficiencia energética de la UE y en el que se señala la revisión de la

¹⁵ Catorce de los treinta y un encuestados de la industria y cuatro de las ocho autoridades.

¹⁶ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_es.

Directiva de transporte combinado como una herramienta importante a este respecto¹⁹, y del Plan de Acción «Contaminación Cero»²⁰, que promueve el cambio a un transporte más limpio para reducir la contaminación atmosférica y acústica. Asimismo, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente insta a que se adopten acciones decisivas para desviar el transporte de mercancías hacia modos de transporte más sostenibles.

Cabe señalar que en el pasado ya se plantearon consideraciones políticas específicas pertinentes para el transporte combinado. En 1992, la Comisión publicó un Libro Blanco sobre Transporte y un paquete legislativo que lo acompañaba, que dio lugar a la Directiva de transporte combinado vigente, liberalizando plenamente el mercado del transporte combinado en la UE y proporcionando el marco de apoyo actual. En 1997, la Comisión publicó una estrategia específica sobre el transporte intermodal en Europa²¹. El Libro Blanco sobre transporte de 2011²² estableció el objetivo específico de transferir el 30 % del transporte de mercancías por carretera de larga distancia (más de 300 km) al transporte por ferrocarril o por vías navegables para el año 2030, y más del 50 % para 2050.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta complementa otras políticas de transporte, que a) se centran en el comportamiento medioambiental de los distintos modos de transporte, b) internalizan los costes externos aplicando los principios de «quien contamina paga» y «el usuario paga», y c) proporcionan transparencia sobre los servicios disponibles y las normas aplicables al sector o a partes del mismo.

Lograr que los diferentes modos sean más sostenibles en términos de eficiencia energética y uso de combustibles sostenibles, reduciendo así los costes externos del transporte, es una cuestión que se ha abordado mediante diversos instrumentos políticos, como las normas de comportamiento en materia de CO₂ para los vehículos pesados²³, la Directiva revisada sobre fuentes de energía renovables (DFER II)²⁴ y el Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos.

Del mismo modo, ya se han adoptado diferentes medidas orientadas a la internalización de los costes externos, con el fin de que la sociedad pueda tomar las decisiones adecuadas. Entre ellas cabe citar la tarificación del carbono, las tasas por infraestructura y los impuestos sobre la energía y los vehículos, que se adaptan e introducen gradualmente. En última instancia, deben aunarse en una política coherente, complementaria y mutuamente compatible, aunque, según la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, podría ser necesario tener que esperar hasta 2050²⁵.

Aunque existen diversas obligaciones en materia de transparencia y notificación en la legislación específica de cada modo, el intercambio de información o la notificación intermodales (pertinentes para el transporte intermodal) no están cubiertos, en gran medida.

¹⁹ UE «Ahorrar energía» [COM(2022) 240 final].

²⁰ COM(2021) 400 final.

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Reglamento (UE) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente establece el hito de que todos los costes externos del transporte dentro de la UE sean sufragados por los usuarios del transporte a más tardar en 2050.

Además, el valor añadido y el atractivo del transporte intermodal dependen del rendimiento de los distintos modos de transporte y de la capacidad disponible en términos de infraestructuras. Por lo tanto, esta iniciativa se ha desarrollado en estrecha coordinación con otra legislación y otras propuestas legislativas en materia de transporte, incluidas las del paquete de medidas sobre el transporte ecológico, del que forma parte esta iniciativa.

También tiene fuertes conexiones con otras partes de este paquete, en particular la iniciativa para aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte internacional²⁶ y la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones²⁷ en el transporte por carretera, que son importantes para eliminar las barreras específicas al transporte intermodal.

Por otro lado, el nuevo marco común de la UE para la contabilidad de las emisiones de GEI en el transporte y la logística y la aplicación del Reglamento sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)²⁸ contribuyen al marco técnico para la aplicación de la Directiva de transporte combinado revisada.

La revisión también es coherente con la Comunicación Naiades²⁹ recientemente adoptada, que aboga por una mayor integración de las vías navegables interiores en un sistema de transporte intermodal transeuropeo moderno.

Además, una condición previa para el uso del transporte intermodal y multimodal es la disponibilidad de infraestructuras adecuadas con una capacidad suficiente. Un estudio reciente sobre las tecnologías de transbordo³⁰ puso de manifiesto que existen deficiencias en la red RTE-T para el transporte intermodal y que la capacidad de transbordo existente es insuficiente para el transporte ferroviario y por vías navegables interiores. La cuestión de la capacidad de las terminales se trató en la propuesta de la Comisión para la revisión del Reglamento RTE-T³¹, que por primera vez incluye la obligación de los Estados miembros de velar por que exista suficiente capacidad de las terminales de transporte multimodal de mercancías sobre la base de un análisis y un plan de acción específicos. Cabe esperar que estas medidas proporcionen una mejor capacidad en términos de infraestructuras para el transporte intermodal a lo largo de la próxima década.

Las obligaciones establecidas en la presente Directiva se entienden sin perjuicio de la aplicación de las normas pertinentes sobre ayudas estatales. La presente Directiva definirá los criterios para una categoría de operaciones con el mayor potencial de reducción de los costes externos en el transporte y establecerá objetivos para promover este subconjunto de operaciones. Los Estados miembros pueden considerar la posibilidad de introducir, entre

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Utilizacion-de-la-capacidad-de-las-infraestructuras-ferroviarias-en-el-espacio-ferroviario-europeo-unico_es.

²⁷ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Permite utilizar vehículos de carretera más pesados y más largos en el transporte intermodal, incluidos los trayectos de transporte combinado por carretera.

²⁸ Reglamento (UE) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ *Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs* [«Análisis comparativo de las tecnologías de transbordo para el transporte intermodal y sus costes», publicación en inglés], PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_es.

³¹ COM(2021) 812 final.

otras, medidas de ayuda estatal para alcanzar los objetivos de la Directiva de transporte combinado modificada. La mera inclusión de medidas en los marcos de acción nacionales que se adopten sobre la base de la presente Directiva no las exime de la evaluación de la compatibilidad, que es competencia exclusiva de la Comisión.

Esta propuesta también se ajusta a las propuestas finales de la Conferencia sobre el Futuro de Europa, en particular a la propuesta 3 sobre el cambio climático, la energía y el transporte, en la que se solicitó que se hiciera frente al cambio climático y se respetaran los objetivos mundiales sobre el clima.

Por último, cabe señalar que algunas partes interesadas mencionan un vínculo entre la Directiva de transporte combinado y el cabotaje por carretera. Sigue siendo pertinente e importante seguir tratando por igual al transporte combinado internacional y al transporte internacional por carretera en lo que respecta al uso de transportistas por carretera no residentes, tal como se establece en el artículo 4 de la Directiva de transporte por carretera. En la revisión del Reglamento (UE) n.º 1072/2009 realizada en 2020³², los colegisladores establecieron una excepción a lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva de transporte combinado (pero solo en caso de uso indebido), al tiempo que volvieron a confirmar que el artículo 4 ha sido útil y sigue en vigor³³.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El título VI (artículos 90 a 100) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la prerrogativa de la Unión de adoptar disposiciones para la política común de transportes. El artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE establece que la UE tiene competencia en el ámbito de los transportes para establecer medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes, mientras que el artículo 91, apartado 1, letra d), del TFUE contempla la misma competencia con respecto a «cualesquiera otras disposiciones oportunas».

• Subsidiariedad (en caso de competencia no exclusiva)

Dimensión europea del problema

En virtud del principio de subsidiariedad, en los ámbitos que no sean de su competencia exclusiva, la UE puede actuar solo en la medida en que los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros. Los costes externos del transporte, en particular los relacionados con el cambio climático, son problemas transfronterizos que no pueden resolverse con una actuación a escala nacional o local por sí sola. La urgente necesidad de reducir las emisiones de GEI producidas por el transporte de mercancías se aplica igualmente a las operaciones transfronterizas y nacionales. Por lo tanto,

³² Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (DO L 249 de 31.7.2020, p. 17).

³³ Algunos Estados miembros han interpuesto recursos de anulación en relación con esta disposición ante el Tribunal de Justicia (C-542/20, Lituania/Parlamento y Consejo, C-545/20, Bulgaria/Parlamento y Consejo, C-547/20, Rumanía/Parlamento y Consejo, y C-554/20, Polonia/Parlamento y Consejo).

el problema detectado debe abordarse a escala de la UE, ya que tiene una dimensión transfronteriza.

Acción con valor añadido a escala de la UE

El objetivo de la iniciativa es promover la adopción del transporte intermodal, del cual el 81 % es entre Estados miembros, en toda la UE a través de medidas de apoyo basadas en condiciones comunes de admisibilidad. Desde el punto de vista de la política y del mercado interior, es importante garantizar que los beneficios previstos sean aplicables de manera comparable en toda la UE. Dada la naturaleza limitada de la Directiva de transporte combinado vigente, algunos Estados miembros diseñaron un apoyo diferenciado para las operaciones de transporte intermodal, tanto en forma de apoyo reglamentario no armonizado como en virtud de las normas sobre ayudas estatales. En algunos casos, es posible que la información sobre la disponibilidad de dichas medidas de apoyo no haya sido accesible por igual para todos los operadores, en particular en el caso de las operaciones transfronterizas. Algunos operadores pueden haber obtenido una ventaja competitiva con repercusiones más allá de sus fronteras nacionales. La acción de la UE tiene por objeto contribuir a crear un trato comparable para los operadores de toda la UE, simplificar los procedimientos administrativos para la industria, los Estados miembros y la Comisión, y mejorar el funcionamiento del mercado interior. Esto no puede lograrse legislando a nivel de los Estados miembros únicamente.

- **Proporcionalidad**

Las decisiones relativas a las medidas y opciones estratégicas pertinentes que conforman la estructura de esta iniciativa se tomaron teniendo debidamente en cuenta el principio de proporcionalidad, lo que dio lugar al enfoque más equilibrado posible. Si bien la propuesta impone a los Estados miembros la obligación de prestar apoyo a determinados tipos de operaciones de transporte intermodal, la evaluación de impacto puso de manifiesto que la opción estratégica que implica únicamente el apoyo voluntario de los Estados miembros no será suficiente para alcanzar el objetivo. La opción elegida garantiza un cambio modal suficiente a un coste razonable.

- **Elección del instrumento**

La elección del instrumento, la modificación de la Directiva existente, permite alcanzar satisfactoriamente el objetivo de mejorar la competitividad del transporte intermodal, garantizando al mismo tiempo el respeto de los principios de subsidiariedad. Para garantizar el apoyo, los Estados miembros tendrán libertad para establecer sus respectivos marcos de acción con las medidas de apoyo más pertinentes.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

Entre 2014 y 2016 se llevó a cabo una evaluación³⁴ de la Directiva de transporte combinado y se llegó a la conclusión de que esta sigue siendo un instrumento pertinente para favorecer el

³⁴ SWD(2016) 140 final.

transporte de mercancías combinando diferentes modos de transporte. Se estimó que el paso del transporte exclusivamente por carretera al transporte intermodal había supuesto en 2011 un ahorro anual de hasta 2 100 millones EUR en costes externos. Aunque no es posible atribuir todo este ahorro a la Directiva de transporte combinado, se determinó que, sin la actuación de la UE, los servicios de transporte combinado transfronterizo se habrían enfrentado probablemente a obstáculos debido a los diferentes sistemas jurídicos, lo que haría que los servicios de transporte combinado fueran menos atractivos y posiblemente inviables.

No obstante, varias disposiciones de la Directiva de transporte combinado, por ejemplo, el requisito de utilizar documentos en papel, están obsoletas, ya que reflejan la situación del mercado en 1992. Otras disposiciones de la Directiva han sido objeto de divergencias en la transposición y aplicación en los Estados miembros, lo que provoca problemas prácticos para el sector a diario y, por lo tanto, dichas disposiciones no son del todo eficaces. Además, las medidas de apoyo económico son muy limitadas y, por lo tanto, no tienen un impacto significativo en la competitividad de las operaciones intermodales. En la consulta pública, tanto la industria como las Administraciones públicas indicaron que las medidas de políticas son proporcionadas para alcanzar los objetivos.

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión colaboró activamente con las partes interesadas y realizó amplias consultas a lo largo del proceso de evaluación de impacto.

Las actividades de consulta tuvieron lugar en 2021 y 2022, desde la publicación de la evaluación inicial de impacto en agosto de 2021, hasta la consulta específica que finalizó en agosto de 2022.

Los objetivos que perseguía la consulta eran los siguientes:

- recabar información y opiniones de las partes interesadas sobre los problemas clave y los factores asociados, la definición de los objetivos pertinentes relacionados con dichos problemas y la determinación, la definición y el análisis de las medidas estratégicas que podrían tenerse en cuenta en la evaluación de impacto;
- recabar información y opiniones sobre las posibles repercusiones de las medidas y opciones estratégicas.

Como parte del mecanismo inicial para recoger valoraciones, las partes interesadas tuvieron la posibilidad de presentar observaciones sobre la evaluación inicial de impacto entre el 19 de agosto y el 16 de septiembre de 2021. Se recibieron en total sesenta y dos respuestas individuales.

Posteriormente, del 7 de marzo al 30 de mayo de 2022 se pudo acceder a una consulta pública abierta en el sitio web «Díganos lo que piensa». En total, se recibieron ciento una respuestas de diferentes partes interesadas. Algunas partes interesadas también aportaron documentos de posición junto con sus respuestas a la consulta.

Por último, se llevaron a cabo las siguientes actividades de consulta específicas:

- Una encuesta específica en línea destinada a validar la definición del problema y los objetivos de las opciones estratégicas, obtener información para definir con más detalle las medidas u opciones estratégicas, y proporcionar los datos necesarios para

respaldar la evaluación del impacto de las medidas y los costes previstos. La encuesta se llevó a cabo del 16 de mayo al 24 de junio de 2022 y recibió cincuenta y nueve respuestas.

- Entre mayo y agosto de 2022 se realizaron entrevistas específicas con veintinueve partes interesadas (a las que se suman tres entrevistas exploratorias realizadas en febrero de 2022).
- El 25 de octubre de 2022 se celebró una reunión de expertos de las partes interesadas con la industria. Asistieron sesenta participantes en representación de cincuenta y cinco organizaciones.

Las actividades de consulta a las partes interesadas pusieron de manifiesto un amplio consenso entre estas en cuanto a que los problemas y objetivos de la iniciativa son pertinentes para el desarrollo del transporte intermodal.

La consulta sobre la evaluación inicial de impacto y la consulta pública abierta se centraron en el problema a un nivel superior, tras lo cual la encuesta y las entrevistas adoptaron un enfoque más detallado y sistemático para especificar el problema y un objetivo asociado para la revisión de la Directiva de transporte combinado. Un tema común en las observaciones sobre la evaluación inicial de impacto fue la falta de claridad en torno a la definición en la Directiva de transporte combinado vigente, mientras que otros sugirieron que la Directiva debería centrarse más en el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia, además del transporte por carretera y ferroviario.

Por lo que se refiere a la definición del problema, la consulta puso de manifiesto que existe un consenso bastante amplio entre todas las partes interesadas sobre que, a falta de apoyo, el transporte intermodal solo era competitivo frente al transporte exclusivamente por carretera en la UE en algunas situaciones (sesenta y tres de noventa y cinco, el 66 %). Los operadores de terminales eran más pesimistas si cabe, ya que tres de cada cinco consideraban que el transporte intermodal nunca o casi nunca era competitivo frente al transporte exclusivamente por carretera a menos que recibiera apoyo. La inmensa mayoría de los grupos de partes interesadas de la industria coincidieron en que la falta de competitividad en materia de precios era un obstáculo para el desarrollo del transporte intermodal, con la excepción de los organizadores del transporte de mercancías (por ejemplo, operadores logísticos, transitarios activos principalmente en el transporte por carretera), que en general se mostraban más escépticos a este respecto.

Los encuestados señalaron seis factores que afectan a la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte exclusivamente por carretera: los costes de transbordo (ochenta y siete de noventa y cuatro, el 93 %) y la falta de terminales adecuadas en las proximidades (ochenta y cinco de noventa y cinco, el 89 %) fueron los más destacados. Respecto de ambos factores, al menos el 75 % de los encuestados de cada tipo de partes interesadas y cada subcategoría de la industria coincidieron en que eran factores importantes. El 80 % de los encuestados consideraron que otros cuatro factores eran importantes, a saber: el hecho de que el transporte por carretera sea más barato que el transporte intermodal para las operaciones de puerta a puerta (setenta y ocho de noventa y cuatro, el 83 %); la costumbre de utilizar el transporte exclusivamente por carretera (setenta y ocho de noventa y cuatro, el 83 %); la falta de una oferta de servicios adecuada en las terminales de las proximidades (setenta y seis de noventa y cinco, el 80 %); y el retraso / tiempo de tránsito más largo en comparación con el transporte exclusivamente por carretera (setenta y tres de noventa y dos,

el 79 %). Respecto a cada uno de estos factores, al menos la mitad las respuestas de cada tipo de partes interesadas y subcategoría de la industria consideraron que eran importantes, mientras que, entre los organizadores del transporte, solo tres de siete consideraron como factor importante el hecho de que el transporte por carretera fuera más barato que el transporte intermodal/multimodal para las operaciones de puerta a puerta.

De cien respuestas, ochenta (80 %) daban a entender que existían diferencias en la competitividad del transporte intermodal en los distintos Estados miembros y citaban como razones comunes las diferencias en las infraestructuras y los servicios disponibles, así como las diferencias en el apoyo prestado.

Por lo que se refiere a los factores que explican el problema, veintiséis de cuarenta y nueve respuestas de las partes interesadas se mostraron de acuerdo o totalmente de acuerdo con que los criterios de admisibilidad actuales son demasiado estrictos, ya que solo están cubiertas las operaciones entre Estados miembros, las unidades de carga deben tener un tamaño mínimo para poder optar al apoyo, y se aplican diferentes condiciones de admisibilidad a las distintas combinaciones modales. Además, veinticuatro de cuarenta y nueve respuestas opinaban que los criterios de admisibilidad actuales no son del todo pertinentes para promover la adopción del transporte intermodal y la reducción de las externalidades. Veinticinco de cuarenta y nueve respuestas a la encuesta y quince de veintinueve entrevistados consideraron que la definición actual de admisibilidad permite interpretaciones diferentes.

De cuarenta y nueve respuestas, dieciocho estuvieron de acuerdo o totalmente de acuerdo en que falta una base empírica para determinar el nivel adecuado de apoyo, puesto que la evaluación REFIT ya había llegado a la conclusión de que la Directiva de transporte combinado carece de un marco eficaz para trazar el panorama del mercado que permita adaptar las medidas de apoyo a la situación real, ya sea a escala de la UE o de los Estados miembros. De cuarenta y nueve respuestas, veinte se mostraron a favor del objetivo de mejorar los datos, el análisis y la presentación de información sobre la situación del transporte intermodal.

Según la evaluación REFIT, las medidas de apoyo establecidas por la Directiva de transporte combinado para mejorar la competitividad relativa del transporte combinado son muy limitadas. De cien respuestas a la consulta pública abierta, setenta coinciden en que se trata de un problema, y diecinueve de cuarenta y nueve respuestas a la encuesta de las partes interesadas estuvieron de acuerdo o totalmente de acuerdo con que la escasez, la ineficacia y la ineficiencia de las medidas de apoyo suponen un problema.

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente señala la necesidad de mejorar el intercambio de datos multimodales y la gestión inteligente del tráfico para simplificar las complejas disposiciones reglamentarias, administrativas y empresariales. Los operadores utilizan diferentes sistemas, con una amplia variedad de interfaces, requisitos de conjuntos de datos y semánticas. De cuarenta y nueve respuestas a la encuesta de las partes interesadas, trece coincidieron en la falta de interoperabilidad y en que la fragmentación de los diferentes sistemas de intercambio de datos es un aspecto muy limitador. Por lo que se refiere a las ineficiencias operativas en las terminales, treinta y siete de las cien respuestas a la consulta pública abierta consideraron que la mala calidad del servicio en las terminales es un factor que socava la competitividad del transporte intermodal.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Un contratista externo realizó un estudio para apoyar la evaluación de impacto que sustenta la propuesta (entre diciembre de 2021 y junio de 2023). Proporcionó información valiosa, en particular para diseñar las opciones estratégicas, evaluar los efectos previstos y recabar las opiniones de las partes interesadas directamente afectadas.

- **Evaluación de impacto**

Las medidas estratégicas incluidas en la presente propuesta se basan en los resultados de una evaluación de impacto. El informe de evaluación de impacto [SWD(2023) 351] recibió inicialmente un dictamen negativo del Comité de Control Reglamentario de la Comisión [SEC(2023) 373]. A continuación, se volvió a presentar al Comité y recibió un dictamen positivo con reservas. Se han abordado las recomendaciones formuladas por el Comité y el anexo 1 del informe de evaluación de impacto ofrece un resumen de cómo se ha procedido al respecto.

En la evaluación de impacto se consideraron cinco opciones estratégicas para alcanzar los objetivos fijados. Las cinco opciones abordan las siguientes cuestiones:

- abarcar una gama más amplia de operaciones en condiciones de cumplimiento efectivo;
- aumentar la competitividad a través de un marco de apoyo;
- lograr transparencia, cooperación y simplificación en relación con la entrada en el mercado;
- mejorar la presentación de informes y la información sobre el funcionamiento del mercado.

La opción estratégica A es la opción con menor intervención a escala de la UE. Se aplica a todo el transporte intermodal dentro de la UE. La admisibilidad se basaría en un conjunto más amplio de externalidades y requeriría un ahorro de al menos el 40 % de los costes externos, con una metodología establecida sobre la base de los valores unitarios del Manual sobre los costes externos del transporte³⁵. Las orientaciones para los cálculos se establecerían en un acto de ejecución³⁶. Los datos que deben facilitarse para demostrar la admisibilidad se revisarían y vincularían a plataformas de información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)³⁷. La actual obligación de la Comisión de presentar información cada dos años se sustituiría por un llamamiento a los Estados miembros para que lleven a cabo periódicamente un análisis y una planificación estratégica para los modos de transporte sostenibles a fin de elegir el apoyo adecuado. Si bien la opción estratégica A no obliga a los Estados miembros a prestar apoyo alguno, sí proporciona un conjunto de herramientas de apoyo predefinidas entre las que elegir. En aras de la cooperación y la transparencia de las

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Para garantizar una comparación suficientemente precisa de las operaciones, sería necesario seguir actualizando el Manual periódicamente, teniendo en cuenta los datos científicos más recientes. Además, debe garantizarse la coherencia y la complementariedad con el futuro marco común de la UE para la contabilidad de las emisiones de GEI en el transporte y la logística.

³⁷ Plataformas para el intercambio electrónico de datos entre empresas y autoridades (B2A) establecidas de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056.

terminales, se introducirían normas comunes de transparencia para las terminales mediante un acto de ejecución.

La opción estratégica B es la que combina obligaciones a escala de la UE con flexibilidad para tener en cuenta situaciones nacionales específicas. Obliga a los Estados miembros a apoyar el transporte intermodal, pero les da libertad para elegir entre las diferentes herramientas de apoyo enumeradas en el conjunto de herramientas para hacer frente a los retos de los sistemas nacionales de transporte. Esta opción se subdivide en tres subopciones con diferentes ámbitos de aplicación y condiciones de admisibilidad. La opción B1 y la opción B2a se aplican a todas las operaciones intermodales dentro de la UE, mientras que la opción B2b solo se aplica a las operaciones transfronterizas dentro de la UE. En la opción B1, la admisibilidad se basa en la reducción de las emisiones de GEI con un umbral del 25 % calculado utilizando la metodología del marco común de la UE para la contabilización de las emisiones de GEI en el transporte y la logística (propuesta «CountEmission EU»). En las opciones B2a y B2b, la admisibilidad se basa en un conjunto más amplio de externalidades con un umbral de ahorro requerido del 40 %, como en la opción A. En todas las subopciones de la opción B, los datos que deben facilitarse para demostrar la admisibilidad se revisarían y vincularían a plataformas IETM. En relación con el análisis del mercado y la presentación de informes, todas las subopciones de la opción B se basarían en la obligación actual de la Comisión de elaborar informes cada cinco años con la asistencia de los Estados miembros y utilizando estudios de análisis de mercado específicos. En todas las subopciones de la opción B, los Estados miembros tendrían que lograr una reducción global de los costes y un aumento de las mejoras tecnológicas, al tiempo que se les permitiría elegir entre un conjunto de herramientas para adaptar su apoyo a las circunstancias nacionales dentro de los límites establecidos. Además, se pide a los Estados miembros que faciliten la puesta en marcha de nuevas rutas intermodales. Todas las subopciones de la opción B incluirían un beneficio reglamentario que eximiría los trayectos por carretera de las operaciones admisibles de las prohibiciones nacionales de conducir. En cuanto a la cooperación y la transparencia de las terminales, las medidas son las mismas que en la opción A.

La opción C establece la intervención más fuerte a nivel de la UE. Se aplica a todas las operaciones dentro de la UE. La admisibilidad es la misma que para la opción A y las subopciones de la opción B2, sobre la base de un conjunto más amplio de externalidades con un umbral del 40 %. Al igual que en otras opciones, los datos que deben facilitarse para demostrar la admisibilidad se revisarían y vincularían a plataformas IETM. La obligación de la Comisión de presentar información cada dos años se sustituiría por la obligación de los Estados miembros de llevar a cabo periódicamente un análisis y una planificación estratégica, que abarcaría todo el sistema de transporte e incluiría el análisis intermodal. En cuanto a las herramientas de apoyo, obliga a los Estados miembros a proporcionar un apoyo armonizado para reducir el coste de (la parte de) las operaciones admisibles que tengan lugar en su territorio a un nivel que fomente la adopción del transporte intermodal. Este nivel de apoyo se ha estimado en el 10 % del coste total de puerta a puerta de la operación para el expedidor. Asimismo, esta opción de actuación incluiría un beneficio reglamentario armonizado que eximiría los trayectos por carretera de las operaciones admisibles de las prohibiciones nacionales de conducir. La opción C requeriría además el establecimiento de un conjunto de datos definido y obligaría a utilizar conjuntos de datos y protocolos de intercambio de datos comunes. Las medidas para la transparencia de las terminales son las mismas que las previstas en las opciones A y B.

Atendiendo a la evaluación, la opción estratégica B2a se considera la opción preferida. Cumple el objetivo garantizando el máximo cambio modal y ahorro de costes externos con

una buena relación coste-beneficio, asegurando al mismo tiempo la coherencia y el cumplimiento de los principios de proporcionalidad y subsidiariedad.

Se espera que la opción preferida genere importantes ahorros de costes administrativos recurrentes para las empresas que operan en el sector intermodal. El ahorro de costes recurrentes para los operadores que participan en el transporte intermodal debido al uso de datos electrónicos y plataformas IETM se estima en 430 millones EUR al año. Al mismo tiempo, las terminales incurrirían en costes administrativos para actualizar la información que debe publicarse en su sitio web. Se estima que el coste medio anual recurrente para todas las terminales durante el período 2025-2035 ascenderá a unos 6 100 EUR. El ahorro de costes administrativos compensa en gran medida los costes insignificantes y el ahorro neto de costes administrativos para las empresas se estima en 430 millones EUR anuales.

Para garantizar que se atienda mejor al principio de subsidiariedad, más allá de los resultados de la evaluación de impacto, se concede a los Estados miembros total flexibilidad para elegir el tipo de medidas que aplicarían, aunque, en cualquier caso, tienen que cumplir el objetivo de reducción de costes del 10 %. Para garantizar la toma de decisiones con conocimiento de causa y la consecución de los objetivos, la opción preferida incluye la obligación de que cada Estado miembro evalúe sus medidas existentes y potenciales y consolide todas las medidas en un único marco de acción nacional. Esta obligación es similar a la obligación de analizar las estrategias intermodales en el marco de la opción C, aunque menos exigente. Se estima que tiene una incidencia mínima en los costes (costes puntuales adicionales de hasta 1,1 millones EUR más costes recurrentes de 1,6 millones EUR cada cinco años). Estos cambios no alteran de manera significativa la clasificación de las opciones ni la elección de la opción estratégica preferida.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta es conforme con la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta plantea unos costes netos para el presupuesto de la Unión de 2 millones EUR durante el período 2025-2050. El impacto presupuestario de la propuesta se describe con más detalle en la ficha de financiación legislativa adjunta a la presente propuesta.

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual (MFP) se describe en forma de resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Los Estados miembros están obligados a adoptar y publicar sus marcos de acción nacionales, en los que se recopilan las medidas existentes y nuevas que afectan al transporte intermodal, a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente modificación, y a evaluar el impacto de sus marcos de acción nacionales cada cinco años a partir de entonces. Deberán notificar a la Comisión sus marcos de acción nacionales, así como los resultados de sus evaluaciones.

La Comisión efectuará un seguimiento de la aplicación, los resultados y efectos de esta propuesta mediante las obligaciones de presentación de información previstas en ella. Un año antes de la aplicación de la Directiva, establecerá la situación de partida del mercado y, a continuación, cinco años después de la aplicación de la Directiva, y posteriormente cada cinco años, elaborará un informe sobre el desarrollo económico del transporte intermodal en la UE. Contará con la asistencia de los Estados miembros en la recogida de la información necesaria y de los datos agregados de las plataformas IETM. Los informes abordarán, en particular, el volumen del tráfico de transporte intermodal en la UE, los principales corredores de transporte intermodal, los principales obstáculos para aumentar la adopción del transporte intermodal, la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte exclusivamente por carretera (incluido un análisis del apoyo prestado por los Estados miembros en sus marcos de acción nacionales) y la evolución de la capacidad de las terminales.

Al cabo de diez años, a más tardar, la Comisión evaluará si procede mantener el régimen de apoyo en virtud de la presente Directiva.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El título de la Directiva se adapta para reflejar la ampliación del ámbito de aplicación suprimiendo la expresión «entre Estados miembros» y sustituyendo «transportes combinados» por «transporte intermodal».

El artículo 1 de la Directiva de modificación prevé las siguientes modificaciones de la Directiva 92/106/CEE:

- El artículo 1 de la Directiva vigente definía el ámbito de aplicación de la Directiva de transporte combinado estableciendo las condiciones que debían cumplirse para poder acogerse al marco de apoyo al «transporte combinado». En la Directiva revisada, en aras de la claridad, se insertan dos artículos en los que se describe el ámbito de aplicación (artículo 1 *bis*) y se aportan definiciones (artículo 1 *ter*), seguidos de un nuevo artículo 1 *quater* que establece las nuevas condiciones para que las operaciones se consideren «transporte combinado».
- El artículo 2 se sustituye por un texto actualizado para eliminar la fecha límite de 1993 innecesaria.
- El artículo 3 se sustituye por las condiciones actualizadas para la prueba del cumplimiento.
- Se inserta el artículo 3 *bis* por el que se establece la obligación de los Estados miembros de adoptar, publicar, aplicar y evaluar marcos de acción nacionales para apoyar el transporte intermodal.
- El artículo 5 se sustituye por un texto actualizado sobre la presentación de información por parte de la Comisión.
- El artículo 6, apartado 1, se sustituye por un texto actualizado para garantizar el cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales.
- Se suprime el artículo 7.

- El artículo 9 se sustituye por un nuevo texto para actualizar las referencias obsoletas y simplificar la redacción.
- Se inserta el artículo 9 *bis*, que establece la obligación de eximir los trayectos por carretera del transporte combinado de las prohibiciones nacionales de conducir en fines de semana y festivos.
- Se inserta el artículo 9 *ter*, a fin de establecer requisitos de transparencia para las terminales intermodales de mercancías.
- Se inserta el artículo 9 *quater*, que establece las condiciones por las que se confieren poderes delegados a la Comisión en virtud de la presente Directiva.
- Se inserta el artículo 9 *quinquies*, a fin de establecer el procedimiento del comité para el ejercicio por parte de la Comisión de la facultad de adoptar actos de ejecución.
- Se suprime el artículo 10.
- Se inserta un anexo con una lista indicativa de las medidas de apoyo a que se refiere el artículo 3 *bis*.

El artículo 2 de la Directiva de modificación modifica el Reglamento (UE) 2020/1056 para introducir la obligación de que las plataformas IETM proporcionen una funcionalidad para calcular el ahorro de costes externos y la generación de datos agregados sobre los volúmenes anuales de transporte combinado.

El artículo 3 de la Directiva de modificación establece la obligación de transposición y el aplazamiento de la aplicación.

El artículo 4 de la Directiva de modificación establece la fecha de entrada en vigor y de aplicación de la presente Directiva.

El artículo 5 de la Directiva de modificación recoge los destinatarios.

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

(Texto pertinente a efectos delEEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo³ tiene por objeto reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los sectores de la economía de la Unión en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030 y lograr la neutralidad climática de aquí a 2050. Para el transporte, ese objetivo implica reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 90 % de aquí a 2050. Además, para reducir su dependencia de los combustibles fósiles, la Unión también debe mejorar su eficiencia energética, como se destaca en el paquete REPowerEU⁴, y pasar a un transporte más limpio con objeto de reducir la

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité Europeo de las Regiones, «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

contaminación atmosférica y acústica, tal como se establece en el Plan de Acción «Contaminación Cero»⁵.

- (2) El transporte intermodal combina el mejor comportamiento medioambiental y la eficiencia energética del transporte ferroviario y por vías navegables con la accesibilidad y flexibilidad del transporte por carretera, por lo que es clave para permitir una mayor adopción del transporte de mercancías por ferrocarril y por vías navegables. También permite una asignación más eficiente de los volúmenes entre los modos de transporte y aborda con eficacia los costes externos del transporte por carretera que son difíciles de internalizar plenamente, en particular la congestión y los accidentes. Sin embargo, en la actualidad los precios del transporte todavía no reflejan todos los efectos negativos causados por los diferentes modos de transporte y esto dificulta la reducción efectiva del impacto de las externalidades que se lograría al adoptar opciones de transporte de mercancías más sostenibles.
- (3) La Directiva 92/106/CEE del Consejo⁶ estableció un marco para fomentar el desarrollo del transporte intermodal y, en particular, de las operaciones de transporte combinado. En su texto se apoyan las operaciones de transporte intermodal que compiten con un transporte unimodal por carretera y constituye el principal acto legislativo de la Unión que incentiva el cambio del transporte de mercancías por carretera por modos de transporte con menores emisiones, como las vías navegables interiores, el transporte marítimo de corta distancia y el ferrocarril. Si bien la Directiva 92/106/CEE contribuyó al desarrollo de la política de la Unión en materia de cambio modal, su eficacia se vio reducida por un alcance limitado, un apoyo insuficiente y deficiencias en su aplicación. Por consiguiente, es necesario garantizar que resulten atractivas para los expedidores las operaciones de transporte intermodal en la Unión que reduzcan los costes externos al ser más respetuosas con el medio ambiente, más seguras, más eficientes desde el punto de vista energético y al causar menos congestión que el transporte por carretera.
- (4) Las operaciones de transporte intermodal que tengan una alternativa comercialmente viable de transporte unimodal por carretera son las únicas que generan ahorros de costes externos. Las operaciones intermodales que conectan islas con el continente no tienen ninguna alternativa por carretera, pero se pueden lograr ahorros de costes externos mediante diferentes itinerarios con trayectos de transporte marítimo de corta distancia más largos o diferentes que permitan combinarlo con transporte por ferrocarril y por vías navegables interiores.
- (5) Alrededor de una quinta parte de las operaciones de transporte intermodal tienen lugar exclusivamente dentro de un único Estado miembro. Sin embargo, el efecto negativo de las operaciones nacionales de transporte por carretera, y en particular de las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión, tienen unas repercusiones que rebasan las fronteras nacionales. Por consiguiente, a fin de garantizar que todas las operaciones que contribuyen a la reducción de los costes externos reciban el mismo trato, es necesario incentivar a escala de la Unión las operaciones de transporte

⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo» [COM(2021) 400 final].

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

intermodal tanto internacionales como nacionales, sin olvidar las diferentes combinaciones modales.

- (6) Si se desea desarrollar el transporte intermodal, es esencial disponer de terminales de transbordo. Sin embargo, la presente Directiva no debe regular las medidas de apoyo para aumentar la capacidad de las terminales, ya que estas se incluyen en *[añádase una referencia al Reglamento RTE-T revisado, actualmente en fase de negociación por los legisladores]*.
- (7) La posibilidad de acogerse a los beneficios de la Directiva 92/106/CEE se basa en los límites de distancia de las distintas partes de la operación. Este enfoque de definir las «operaciones de transporte combinado» no aporta un apoyo suficiente al objetivo de reducir los costes externos, ya que no es lo bastante específico. Tampoco refleja objetivamente las condiciones y las circunstancias de las distintas regiones, ni tiene en cuenta las características del comportamiento medioambiental de la operación real incluyendo, por ejemplo, el tipo de vehículo y el combustible utilizados. Por lo tanto, el apoyo prestado debe aplicarse únicamente a las operaciones de transporte intermodal que garanticen un nivel suficiente de ahorro de costes externos y permitan un uso optimizado de la red de transporte. Para seleccionar esas operaciones, debe fijarse un umbral de ahorro de costes externos, que incluya las emisiones de gases de efecto invernadero («GEI»), la contaminación atmosférica, las lesiones y las muertes, el ruido y la congestión, para la operación de transporte intermodal en comparación con la operación alternativa de transporte unimodal por carretera comercialmente viable. El umbral debe permitir que se beneficien todas las combinaciones modales y, al mismo tiempo, garantizar que los trayectos por ferrocarril, por vías navegables interiores y de transporte marítimo de corta distancia constituyan la parte principal de la operación intermodal. Además, al calcular el ahorro de costes externos, deben tenerse en cuenta los costes externos de todas las partes integrantes de la operación de transporte intermodal para que la comparación con otras opciones de transporte sea ecuánime.
- (8) En el caso de operaciones que comiencen o terminen fuera de la Unión, o en ambos casos, o que comiencen y terminen en la Unión, pero pasando por un tercer país, la parte de la operación de transporte intermodal que tenga lugar en la Unión debe entrar en el ámbito de aplicación de la presente Directiva si cumple las condiciones establecidas en ella, dado que conlleva un cambio modal dentro de la Unión.
- (9) Las operaciones de transporte intermodal pueden diferir considerablemente en lo que se refiere a la combinación de modos y cantidad de partes operacionales distintas, tales como una cantidad diferente de trayectos de transporte. Las operaciones de transporte combinado que reciben apoyo en virtud de la presente Directiva podrían tener uno o dos trayectos por carretera y uno o varios trayectos por otros modos de transporte. Dado que ninguno de los trayectos de una operación de transporte combinado tendría lugar sin los demás, y de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal, se considera una única operación de transporte indisociable la que transcurre desde el expedidor hasta el receptor final⁷. Por lo tanto, los obstáculos a cualquier parte de la operación intermodal socavarían la viabilidad de toda la operación y, por tanto, provocarían un mayor uso del transporte unimodal por carretera.

⁷

Sentencia de 7 de mayo de 1991, Comisión/Italia (C-45/89, Rec. 1991, p. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

- (10) Para poder hacer un seguimiento de las unidades de carga intermodal a lo largo de la cadena intermodal, con el objetivo de seleccionar las operaciones de transporte intermodal que pueden beneficiarse del marco de apoyo en virtud de la presente Directiva, es esencial que tales unidades de carga empleadas en todas esas operaciones utilicen medios de identificación y marcado existentes y de uso generalizado. Una identificación normalizada también debe agilizar la manipulación de las unidades de carga intermodal en las terminales y facilitar el flujo de las operaciones de transporte intermodal.
- (11) En el transporte en contenedores, tal vez sea necesario recoger un contenedor vacío en un almacén de contenedores o devolverlo allí, antes o después de su uso para una operación de transporte intermodal. Cuando esos viajes al almacén se realicen con contenedores vacíos específicos y estén cubiertos por el contrato de transporte de la operación de transporte intermodal, en su totalidad o en parte, también deben considerarse parte integrante de tal operación de transporte intermodal.
- (12) Con el fin de garantizar que únicamente las operaciones de transporte intermodal admisibles se beneficien del marco de apoyo establecido por la presente Directiva, es importante poder verificar que las operaciones cumplen las condiciones establecidas en el marco de apoyo. Las herramientas digitales modernas pueden calcular el ahorro de costes externos y contribuir a verificar el cumplimiento. Las plataformas de información electrónica relativa al transporte de mercancías establecidas con arreglo al Reglamento (UE) 1056/2020 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ («plataformas IETM») constituyen una herramienta adecuada, pues se crean para incluir la información reglamentaria necesaria, como el cálculo del ahorro de costes externos. Por lo tanto, el uso de una plataforma IETM debe ser obligatorio para todas las operaciones que deseen beneficiarse del marco de apoyo.
- (13) Debe establecerse una metodología de cálculo armonizada común con valores de referencia de los costes externos o las fuentes de dichos valores de referencia, que debe actualizarse periódicamente según vayan avanzando los conocimientos y los datos empíricos. Por lo tanto, la metodología exacta debe establecerse mediante un acto de ejecución y calcularse con arreglo a los valores unitarios establecidos en el manual sobre los costes externos del transporte⁹, en su versión más actualizada.
- (14) La información sobre el transporte requerida debe registrarse en las plataformas IETM antes del inicio de la operación y debe limitarse estrictamente a los datos y cálculos necesarios para la prueba del cumplimiento. Para evitar cargas administrativas, las autoridades nacionales competentes no deben solicitar información adicional para realizar controles del cumplimiento.
- (15) A fin de que la Comisión pueda cumplir las obligaciones de información establecidas en la presente Directiva, deben ponerse a su disposición anualmente, en forma agregada, ciertos datos sobre las operaciones de transporte combinado registradas en las plataformas IETM.

⁸ Reglamento (UE) 1056/2020 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ *Handbook on the external costs of transport* [«Manual sobre los costes externos del transporte» (documento en inglés)]. Comisión Europea. Versión 2019-1.1, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, ISBN 978-92-76-18184-2.

- (16) El uso del transporte intermodal puede ser competitivo en términos de costes respecto al transporte unimodal por carretera en distancias más largas, ya que los costes por unidad de otros modos de transporte suelen ser inferiores. Sin embargo, en distancias medias y cortas, el transporte unimodal por carretera suele ser el elegido por los expedidores y los organizadores del transporte debido a las presiones competitivas, ya que, en esas distancias más cortas, los menores costes de transporte por unidad no bastan para compensar los costes organizativos y de transbordo adicionales derivados del hecho de que el transporte intermodal implica varios modos de transporte. En el caso de las distancias medias, la diferencia en la competitividad en términos de costes es, por término medio, del 10 %. Por consiguiente, a fin de estimular el aumento rápido de la adopción del transporte intermodal en distancias medias, los Estados miembros deben ajustar las políticas nacionales y tomar las medidas reglamentarias y no reglamentarias necesarias encaminadas a mejorar la competitividad del transporte intermodal.
- (17) Algunos Estados miembros tienen políticas nacionales destinadas a promover el transporte intermodal por ferrocarril, por vías navegables interiores o por transporte marítimo de corta distancia, con el fin de reducir la diferencia de costes entre el transporte por carretera y las opciones alternativas. Sin embargo, esas políticas no siempre están alineadas entre modos de transporte o entre Estados miembros vecinos. Además, algunos Estados miembros no cuentan con medidas de apoyo en vigor. La fragmentación causada por un enfoque no coordinado reduce la eficacia del apoyo existente y da lugar a condiciones de competencia desiguales entre los modos de transporte y los Estados miembros. Por consiguiente, todos los Estados miembros deben establecer y aplicar marcos de acción nacionales para apoyar la adopción del transporte intermodal, teniendo en cuenta el potencial de cada combinación modal y las interacciones de todos los modos de forma global. Los Estados miembros deben volver a evaluar periódicamente la eficacia y la pertinencia de las medidas nacionales.
- (18) Los marcos de acción nacionales deben incluir medidas tanto reglamentarias como no reglamentarias nacionales, existentes y previstas, que influyan en la competitividad del transporte intermodal utilizado por un Estado miembro, tales como excepciones reglamentarias o trato preferencial; derechos, impuestos, tasas y gravámenes, incluidas las tasas por infraestructura, costes externos y congestión, así como las que se aplican al transporte unimodal de mercancías por carretera; y regímenes de apoyo al transporte de mercancías aplicables a modos individuales o al transporte intermodal, incluidos los que se aplican al transporte unimodal de mercancías por carretera o a partes específicas de este. Las medidas de apoyo deben aplicarse por igual a todas las operaciones que cumplan las condiciones para ser consideradas operaciones de transporte combinado. Cuando sea necesario, los Estados miembros deben cooperar con otros Estados miembros vecinos mediante consultas o marcos de acción conjuntos. La coordinación de esos marcos de acción nacionales y su coherencia a escala de la Unión deben apoyarse en análisis del mercado y en los informes presentados por la Comisión.
- (19) Con el fin de que las operaciones intermodales de media distancia sean competitivas en términos de costes con las operaciones unimodales por carretera y de motivar a los expedidores para que cambien sus operaciones al transporte intermodal, los marcos de acción nacionales deben contribuir a lograr, a medio plazo, una reducción acumulada general de al menos el 10 % de los costes totales puerta a puerta en las operaciones de transporte intermodal. Las medidas para alcanzar esa reducción pueden incluir

disposiciones y ajustes jurídicos, económicos, fiscales o administrativos. Los Estados miembros tienen la posibilidad de utilizar los ingresos generados con arreglo a la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ en beneficio de las operaciones de transporte intermodal reguladas por la presente Directiva. Sin perjuicio de las normas aplicables a programas específicos, la ayuda también puede financiarse con cargo a los instrumentos financieros de la Unión existentes.

- (20) Además, con objeto de permitir el uso del transporte intermodal, es importante contar con un apoyo específico para inversiones que permitan la necesaria mejora de las tecnologías intermodales. Ese apoyo puede dedicarse a las necesidades tecnológicas en las terminales o en cualquiera de los modos del transporte intermodal.
- (21) Cuando la carretera sea la única conexión entre determinadas terminales o en sus proximidades, tal vez sea necesario dar ayudas de «puesta en marcha» para abrir nuevas conexiones intermodales, ya que la demanda de servicios en la fase de puesta en marcha quizás no sea suficiente para garantizar la rentabilidad de los servicios.
- (22) Los Estados miembros pueden introducir medidas de ayuda estatal para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Legislación sobre el clima, siempre que esas medidas sean compatibles con el mercado interior.
- (23) Las medidas de apoyo introducidas en los marcos de acción nacionales podrían ser consideradas ayuda estatal. Cuando un Estado miembro incluya medidas en su marco de acción nacional, debe evaluar si alguna de esas medidas constituye ayuda estatal, y tal inclusión se realizará sin perjuicio de la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE. Cuando una medida constituya ayuda estatal, se aplicarán las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales. Se entiende que la evaluación de la compatibilidad de las medidas de ayuda estatal es competencia exclusiva de la Comisión con arreglo al artículo 108 del TFUE.
- (24) Para garantizar que la información práctica sobre las medidas de apoyo disponibles aplicadas por los Estados miembros sea de acceso público sencillo y gratuito para todos los operadores de la Unión, debe facilitarse en una página web específica en una ubicación central, donde las empresas que organizan operaciones internacionales puedan encontrarla fácilmente.
- (25) Es importante tener una visión general de la evolución del mercado y del impacto de las medidas de apoyo en la adopción del transporte intermodal. Esa visión general del mercado debe garantizar la comparabilidad en toda la Unión. Por tanto, la Comisión debe seguir presentando informes sobre la evolución del mercado con la ayuda de los Estados miembros. Dichos informes deben establecer en primer lugar la base de referencia para la competitividad en términos de costes del transporte intermodal respecto al transporte por carretera y, a continuación, realizarse cada cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para que las medidas de apoyo surtan efecto.
- (26) Unas disposiciones reglamentarias específicas a escala de la Unión que aborden situaciones concretas en el transporte intermodal pueden contribuir a la adopción y la eficiencia de ese tipo de transporte. Para garantizar un uso eficiente de la capacidad de

¹⁰ Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

las terminales y de modos de transporte que no sean por carretera, es importante que su utilización no se vea obstaculizada por limitaciones temporales a la conducción en los trayectos por carretera.

- (27) Para garantizar que la información sobre los servicios y las instalaciones disponibles en cualquier terminal de transbordo intermodal sea de fácil acceso para todos los operadores y organizadores de transporte de la Unión, los operadores de las terminales deben publicar esa información de forma gratuita en su página web. A fin de proporcionar un marco para determinar el nivel de servicio de las terminales de transbordo intermodal en la Unión, debe establecerse una lista detallada de dicha información en un acto de ejecución.
- (28) La comparabilidad de los niveles de servicio en las diferentes terminales de la Unión debe garantizarse mediante una categorización de las terminales de transbordo intermodal. Tal categorización debe evitar una complejidad y unas cargas excesivas, por lo que debe basarse en información ya publicada.
- (29) El apoyo específico al transporte intermodal solo es necesario hasta que el precio de mercado represente adecuadamente el coste total de las diversas operaciones de transporte para la sociedad. Por lo tanto, cuando transcurran diez años debe llevarse a cabo una revisión para evaluar si tal apoyo sigue siendo pertinente y, en caso afirmativo, cómo podría ser necesario ajustarlo.
- (30) A fin de permitir la aplicación de la presente Directiva, las plataformas IETM deben ofrecer funcionalidades para calcular el ahorro de costes externos y generar datos agregados.
- (31) Teniendo en cuenta el carácter técnico de determinados requisitos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea destinados a completar la presente Directiva con la lista de datos adicionales necesarios para el cálculo del ahorro de costes externos de las operaciones de transporte intermodal, que se precisa para demostrar el cumplimiento de la presente Directiva, y con normas para facilitar los datos agregados anuales sobre las operaciones de transporte combinado para el análisis de mercado. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016¹¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (32) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de la presente Directiva y, en particular, de las normas detalladas para el cálculo de los costes externos, la lista de rutas intermodales alternativas predefinidas para las conexiones insulares y continentales, y la información que debe facilitarse sobre los servicios disponibles en las terminales y sobre la categorización de las terminales, deben conferirse a la

¹¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Comisión poderes de ejecución. Dichos poderes deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹².

- (33) El objetivo de la presente Directiva es seguir promoviendo el cambio del transporte de mercancías por carretera a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, con miras a reducir los costes externos del sistema de transporte de la Unión. Dado que el transporte intermodal es principalmente de carácter internacional y que las infraestructuras están interrelacionadas, este objetivo no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que puede lograrse mejor a escala de la Unión. Por consiguiente, la Unión puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (34) A fin de permitir la continuación de las operaciones de transporte transfronterizo sin fisuras en la Unión, la aplicación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales necesarias para transponer la presente Directiva debe aplazarse hasta que se disponga de plataformas IETM. Ese aplazamiento en la aplicación no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional.
- (35) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos¹³, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.
- (36) Procede, por lo tanto, modificar la Directiva 92/106/CEE y el Reglamento (UE) 2020/1056 en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 92/106/CEE

La Directiva 92/106/CEE se modifica como sigue:

- 1) el título se sustituye por el texto siguiente:

¹² Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

«Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de un marco de apoyo al transporte intermodal de mercancías»;

- 2) se suprime el artículo 1;
- 3) se insertan los artículos 1 *bis*, 1 *ter* y 1 *quater* siguientes:

«Artículo 1 bis

La presente Directiva establece un marco de apoyo a las operaciones de transporte intermodal realizadas en su totalidad o en parte en el territorio de la Unión. También establece normas sobre requisitos de transparencia para las terminales de transbordo intermodal.

Artículo 1 ter

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) "operación de transporte intermodal": traslado de una única unidad de carga intermodal entre el punto de carga y el punto de descarga en dos o más trayectos, cuando al menos un trayecto tiene lugar por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo de corta distancia y el trayecto inicial o el final, o ambos, tiene lugar por carretera, sin manipulación de las mercancías durante el transbordo entre los distintos trayectos, independientemente de que estos estén cubiertos por un único contrato de transporte multimodal o por contratos consecutivos de transporte para modos específicos;
- 2) "operación de transporte combinado": operación de transporte intermodal que cumple las condiciones establecidas en el artículo 1 *quater*, apartado 2, dentro del territorio de la Unión;
- 3) "unidad de carga intermodal": contenedor, caja móvil o semirremolque, o bien vehículo o combinación de vehículos de carretera utilizados en el transporte intermodal;
- 4) "punto de carga": ubicación donde se cargan las mercancías en una unidad de carga intermodal;
- 5) "punto de descarga": ubicación donde se descargan las mercancías de una unidad de carga intermodal;
- 6) "costes externos": costes generados por los usuarios del transporte y no soportados por ellos, sino por el conjunto de la sociedad, especialmente los relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, las lesiones y muertes, el ruido y la congestión;
- 7) "operación alternativa de transporte unimodal por carretera": operación de transporte unimodal comercialmente viable, planificada virtualmente, de la unidad de carga intermodal en la que todo el transporte tiene lugar por carretera entre los mismos puntos de partida y de llegada que la operación de transporte combinado real;

- 8) "operación intermodal marítima alternativa": operación de transporte intermodal comercialmente viable, planificada virtualmente, que utiliza uno de los trayectos marítimos de la lista establecida de conformidad con el artículo 1 *quater*, apartado 7, para trasladar la unidad de carga intermodal entre los mismos puntos de partida y de llegada que la operación de transporte combinado en cuestión;
- 9) "terminal de transbordo intermodal": terminal intermodal de mercancías con una estructura equipada para el transbordo de unidades de carga intermodales entre al menos dos modos de transporte o entre dos vehículos o buques diferentes, tales como terminales en puertos interiores o marítimos, en vías navegables interiores o en aeropuertos, así como terminales ferrocarril-carretera;
- 10) "punto de partida del trayecto de transporte": ubicación donde se inicia la operación de transporte combinado de la unidad de carga intermodal en el modo de transporte en cuestión;
- 11) "punto de llegada del trayecto de transporte": ubicación donde termina la operación de transporte combinado de la unidad de carga intermodal en el modo de transporte en cuestión;
- 12) "punto de partida de la operación de transporte combinado": ubicación donde la unidad de carga intermodal se carga en el vehículo o buque que realiza el primer trayecto de transporte de la operación de transporte combinado en la Unión y, en caso de que la operación de transporte intermodal comience fuera del territorio de la Unión, punto en el que la unidad de carga intermodal entra en el territorio de la Unión;
- 13) "punto de llegada de la operación de transporte combinado": ubicación donde la unidad de carga intermodal se descarga del vehículo o buque que realiza el último trayecto de transporte de la operación de transporte combinado en la Unión y, en caso de que la operación de transporte intermodal termine fuera del territorio de la Unión, punto en el que la unidad de carga intermodal sale del territorio de la Unión;
- 14) "medidas de apoyo": medidas y acciones de carácter económico, reglamentario, administrativo o de cualquier otro tipo destinadas a promover la adopción del transporte intermodal.

Artículo 1 quater

1. Todas las operaciones de transporte combinado se beneficiarán de las medidas de apoyo contempladas en los artículos 2, 3 *bis*, 4, 6, 8, 9 y 9 *bis*, según proceda.
2. Una operación de transporte combinado deberá cumplir las condiciones siguientes:
 - a) salvo en el caso de las operaciones contempladas en la letra b), la operación genera como mínimo un 40 % menos de costes externos que la operación alternativa de transporte unimodal por carretera;

- b) en el caso de conexiones entre una isla y el continente sin alternativa por carretera, la operación genera como mínimo un 40 % menos de costes externos que la operación intermodal marítima alternativa;
 - c) la unidad de carga intermodal en el transporte no acompañado tiene una referencia única de conformidad con el régimen de identificación y marcado establecido con arreglo a las versiones actualizadas de las normas internacionales ISO 6346 o EN 13044.
- 3. El transporte por carretera de un contenedor vacío utilizado para una operación determinada desde o hacia un almacén de contenedores antes o después del punto de carga o descarga, cuando dicho transporte esté sujeto al mismo contrato de transporte, se considerará parte integrante de la operación de transporte combinado. Cualquier otro desplazamiento de vehículos de carretera antes o después del punto de carga o descarga no se considerará parte de la operación de transporte combinado.
- 4. El cálculo de los costes externos contemplado el apartado 2 tendrá en cuenta todas las partes de la operación, incluidas las operaciones de terminal, que tengan lugar en la Unión, así como el transporte de contenedores vacíos contemplado en el apartado 3.
- 5. Las medidas de apoyo contempladas en los artículos 2, 3 *bis*, 4, 6, 8, 9 y 9 *bis* se aplicarán de manera no discriminatoria a todas las operaciones de transporte combinado que se lleven a cabo en su totalidad o en parte en el territorio de la Unión, independientemente del origen de la empresa que organice la operación o que la lleve a cabo, en su totalidad o en parte.
- 6. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan normas detalladas para el cálculo de los costes externos contemplados en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quinquies*, apartado 2.
- 7. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan la lista de trayectos marítimos predefinidos de las operaciones intermodales marítimas alternativas contemplada en el apartado 2, letra b), del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quinquies*, apartado 2.»;
- 4) los artículos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 2

No se aplicará ningún sistema de cuotas ni de autorización a las operaciones de transporte intermodal.

Artículo 3

- 1. A fin de beneficiarse del marco de apoyo establecido por la presente Directiva, la empresa que organice la operación de transporte combinado registrará y facilitará la información sobre el transporte con arreglo al Reglamento

(UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo* sobre una plataforma de información electrónica relativa al transporte de mercancías ("plataforma IETM").

2. La información sobre el transporte contemplada en el apartado 1 se registrará antes del inicio de la operación de transporte combinado en cuestión y abarcará todas las partes de dicha operación. Dicha información sobre el transporte incluirá lo siguiente:
 - a) el nombre, la dirección y los datos de contacto de la empresa que organiza la operación de transporte combinado;
 - b) el nombre, la dirección y los datos de contacto de la empresa que recibe la unidad de carga intermodal en el punto de llegada de la operación de transporte combinado;
 - c) el nombre, la dirección y los datos de contacto de la terminal o las terminales de transbordo intermodal para esa operación de transporte combinado;
 - d) el tipo de unidad de carga intermodal transportada y su referencia con arreglo al artículo 1 *quater*, apartado 2, letra c);
 - e) la ubicación de recogida o entrega del contenedor vacío que se haya indicado en el contrato de transporte contemplado en el artículo 1 *quater*, apartado 3, cuando proceda;
 - f) para cada trayecto de transporte, la ubicación de los puntos de partida y llegada por trayecto de la operación de transporte combinado en la Unión, las respectivas fechas previstas de inicio y finalización, y el modo de transporte utilizado por trayecto;
 - g) información adicional sobre el transporte necesaria para calcular los costes externos de una operación de transporte combinado, tal como se especifique en el acto de ejecución contemplado en el artículo 1 *quater*, apartado 6.
3. La información sobre el transporte registrada con arreglo al apartado 2 se utilizará, a través de funcionalidades específicas de las plataformas IETM, para:
 - a) calcular el ahorro de costes externos contemplado en el artículo 1 *quater*, apartado 2, letra a);
 - b) generar los datos agregados anuales sobre las operaciones de transporte combinado contemplados en el artículo 5, apartado 4, letras a), b) y c).

El cálculo contemplado en el párrafo primero, letra a), del presente apartado se efectuará de conformidad con las normas establecidas en el acto de ejecución contemplado en el artículo 1 *quater*, apartado 6.

La agregación contemplada en el párrafo primero, letra b), del presente apartado se efectuará de conformidad con las normas establecidas en el acto delegado contemplado en el apartado 7.

4. La prueba del cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 1 *quater*, apartado 2, consistirá en la información sobre el transporte contemplada en el apartado 1 del presente artículo y en los resultados del cálculo del ahorro de costes externos. Dicha prueba del cumplimiento será accesible para las autoridades competentes, así como para las partes implicadas en esa operación de transporte combinado, en la misma plataforma IETM en la que se hayan registrado la información sobre el transporte y los resultados del cálculo. A efectos de los controles del cumplimiento de la presente Directiva, no se solicitará información adicional.
5. A más tardar el 28 de febrero de cada año, los proveedores de servicios IETM o las empresas que posean o gestionen plataformas IETM para sus propias actividades pondrán a disposición de la Comisión los datos agregados contemplados en el apartado 3, párrafo primero, letra b), del presente artículo a efectos del cumplimiento de las obligaciones de información de la Comisión con arreglo al artículo 5, apartado 4, letras a), b) y c).
6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *quater* a fin de completar la presente Directiva estableciendo más detalles para la información sobre el transporte contemplada en el apartado 2, letras a) a f), del presente artículo, así como la lista de la información adicional sobre el transporte necesaria contemplada en el apartado 2, letra g), del presente artículo.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *quater* a fin de completar la presente Directiva estableciendo una lista de los datos agregados anuales contemplados en el apartado 3, párrafo primero, letra b), del presente artículo, normas detalladas para generar dichos datos agregados y condiciones para ponerlos a disposición de la Comisión.
8. En el caso de controles en carretera, se permitirá una discrepancia entre la operación de transporte combinado y la información facilitada, en particular por lo que se refiere a la información contemplada en el apartado 2, letras c) y f), cuando esté debidamente justificada y se deba a circunstancias excepcionales e imprevistas que escapen al control del transportista. Para aportar la prueba requerida, el conductor podrá ponerse en contacto con la sede central, el gestor de transporte, el expedidor u otra empresa que organice la operación de transporte combinado en cuestión, o con cualquier otra persona o entidad que pueda aportar una justificación adicional en relación con la discrepancia.

* Reglamento (UE) 1056/2020 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).»;

5) se inserta el artículo 3 *bis* siguiente:

«Artículo 3 bis

1. A más tardar el *[OP: insértese la fecha: veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]*, cada Estado miembro adoptará un marco de acción nacional para facilitar la adopción del transporte intermodal y, en particular, de las operaciones de transporte combinado. Ese marco incluirá, como mínimo, los elementos siguientes:
 - a) una visión general de las medidas reglamentarias y no reglamentarias pertinentes existentes que afecten a la competitividad de las operaciones de transporte mediante distintos modos, incluidas las que entran en el ámbito de aplicación de los artículos 4, 6 y 9 *bis*, así como una evaluación de su impacto en las operaciones de transporte intermodal;
 - b) una lista de las medidas necesarias para reducir el déficit de competitividad de las operaciones de transporte intermodal respecto a las operaciones de transporte unimodal por carretera, que se establece sobre la base de la visión general y la evaluación contempladas en la letra a); en el anexo figura una lista indicativa de medidas adecuadas.
2. Las medidas contempladas en el apartado 1 del presente artículo tendrán por finalidad alcanzar los objetivos siguientes en comparación con la evaluación de referencia incluida en el informe contemplado en el artículo 5, apartado 1:
 - a) una reducción global de al menos el 10 % de los costes totales de las operaciones de transporte combinado en su territorio soportados por las empresas que organizan operaciones de transporte combinado a más tardar el *[OP: insértese la fecha: noventa meses, es decir, siete años y seis meses, después de la entrada en vigor de la presente Directiva]*;
 - b) un aumento de la mejora o adopción de tecnologías que incrementen la eficiencia de las operaciones de transporte intermodal; y
 - c) cuando proceda, el establecimiento de nuevas conexiones por ferrocarril, por vías navegables interiores o de transporte marítimo de corta distancia entre terminales de transbordo intermodal previamente no conectadas.
3. La introducción de las medidas contempladas en el apartado 1 del presente artículo en un marco de acción nacional no será un indicio de su compatibilidad o no con el Derecho de la Unión. Cuando las medidas contempladas en el apartado 1 del presente artículo constituyan ayuda estatal, cumplirán las normas sustantivas y de procedimiento aplicables en materia de ayudas estatales, incluidas las relativas a la notificación, publicación y transmisión de información a la Comisión.
4. Los Estados miembros publicarán sus respectivos marcos de acción nacionales en internet y los notificarán a la Comisión sin demora y, a más tardar, un mes después de su adopción, junto con un enlace a la publicación y cualquier evaluación o estudio subyacente que se haya realizado, por ejemplo sobre la contribución de esas medidas a la consecución de los objetivos establecidos en

el apartado 2 del presente artículo. En lo relativo a las medidas que constituyan ayuda estatal y no estén cubiertas por un reglamento de exención por categorías, la obligación de publicación y notificación establecida para los marcos de acción nacionales se sumará a la obligación de notificación previa y a la obligación de suspensión con arreglo a las normas sobre ayudas estatales establecidas en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

5. Los Estados miembros aplicarán las medidas contempladas en el apartado 1. Publicarán en internet, de forma fácilmente accesible y gratuita, la información práctica, como las condiciones, el procedimiento de solicitud y cualquier otra información pertinente para los beneficiarios potenciales de dichas medidas, después de su adopción, pero antes de su aplicación. Al mismo tiempo, facilitarán a la Comisión un enlace a esa información.
6. Cuando sea necesario, los Estados miembros cooperarán para maximizar el efecto de las medidas contempladas en el apartado 1 en las operaciones de transporte intermodal transfronterizas.
7. Como mínimo cada cinco años, los Estados miembros evaluarán, en los marcos de acción nacionales contemplados en el apartado 1, la adopción y el impacto de las medidas, incluida su eficacia y pertinencia en términos de reducción de los costes externos y en términos de consecución de los objetivos establecidos en el apartado 2. Sobre la base de dicha evaluación, adaptarán los marcos de acción nacionales en la medida necesaria para alcanzar esos objetivos. Los Estados miembros comunicarán sin demora a la Comisión los resultados de sus evaluaciones y los marcos de acción actualizados, a fin de ayudarla en la elaboración de los informes contemplados en el artículo 5, apartado 2, y publicarán los marcos de acción nacionales actualizados en internet.
8. La Comisión publicará sin demora los enlaces a la información nacional facilitada por los Estados miembros, contemplada en los apartados 4, 5 y 7, en su página web dedicada a las medidas de apoyo en virtud de la presente Directiva.»;

6) el artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

1. A más tardar el *[OP: insértese la fecha: dieciocho meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]*, la Comisión elaborará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que evaluará la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte unimodal por carretera en los Estados miembros y que incluirá el análisis de los costes totales puerta a puerta de las principales categorías de operaciones de transporte intermodal, incluidas las operaciones de transporte combinado.
2. A más tardar el *[OP: insértese la fecha: noventa meses, es decir, siete años y seis meses, después de la adopción de la presente Directiva]*, y posteriormente cada cinco años, la Comisión elaborará un informe al Parlamento Europeo y al

Consejo sobre el desarrollo económico del transporte intermodal, incluidas las operaciones de transporte combinado, en la Unión.

3. En la elaboración de los informes contemplados en los apartados 1 y 2, la Comisión recibirá la asistencia de los Estados miembros para reunir la información necesaria a tal fin.
4. Los informes contemplados en los apartados 1 y 2 presentarán y analizarán la evolución de las operaciones de transporte intermodal, incluidas las operaciones de transporte combinado. En particular, incluirán los aspectos siguientes:
 - a) el volumen de operaciones intermodales en la Unión por combinación modal, por segmento de mercado, por tecnología de transbordo y por tipo de unidad de carga intermodal utilizada, y por cobertura geográfica (nacional y dentro de la Unión);
 - b) los principales corredores de transporte en los que se utiliza el transporte intermodal y las principales zonas de la Unión en las que no se utiliza, así como las razones en ambos casos;
 - c) el número, la densidad de ubicación y el tipo de terminales de transbordo que prestan servicios para operaciones de transporte combinado;
 - d) los principales obstáculos detectados por los usuarios para aumentar la adopción de las operaciones de transporte intermodal;
 - e) los avances en la capacidad disponible de las terminales de transbordo intermodal y las zonas donde se necesitan más avances;
 - f) la disponibilidad, la facilidad de acceso y la exhaustividad de la información sobre las terminales de transbordo intermodal;
 - g) un análisis de la eficacia y eficiencia del apoyo prestado por los Estados miembros en el contexto de sus marcos de acción nacionales, tal como se establece en el artículo 3 *bis*, apartados 1 y 2;
 - h) la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte unimodal por carretera;
 - i) los beneficios medioambientales del transporte intermodal, sobre todo a la luz de la evolución del comportamiento medioambiental y en materia de eficiencia energética y emisiones de gases de efecto invernadero de los distintos modos de transporte.
5. Los informes contemplados en los apartados 1 y 2 propondrán, cuando proceda, soluciones para la posterior mejora de la disponibilidad de la información y medidas para mejorar la situación en el sector del transporte intermodal.

6. Sobre la base de los informes contemplados en los apartados 1 y 2, la Comisión evaluará, como mínimo cada diez años, la eficacia y la pertinencia de las disposiciones de la presente Directiva para facilitar las operaciones de transporte combinado.»;
- 7) en el artículo 6, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1. Los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias, con arreglo al Derecho de la Unión, para que los impuestos indicados en el apartado 3 que sean aplicables a los vehículos de carretera (camiones, tractores, remolques o semirremolques), cuando se utilicen en transporte combinado, sean reducidos o reembolsados, bien globalmente o bien de forma prorrateada a los recorridos que dichos vehículos efectúen por ferrocarril en el Estado miembro de que se trate. Tales reducciones o reembolsos serán concedidos por el Estado miembro en el que estén matriculados los vehículos. Cuando esas medidas constituyan ayuda estatal, cumplirán las normas sustantivas y de procedimiento pertinentes en materia de ayudas estatales.
2. Los vehículos utilizados exclusivamente en los trayectos inicial o final por carretera del transporte combinado, o ambos, podrán estar exentos, cuando se graven por separado, de los impuestos indicados en el apartado 3, de conformidad con el Derecho de la Unión. En particular, cuando esas medidas constituyan ayuda estatal, cumplirán las normas sustantivas y de procedimiento pertinentes en materia de ayudas estatales.»;
- 8) se suprime el artículo 7;
- 9) el artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 9*
- Cuando un semirremolque o un remolque utilizado en una operación de transporte combinado sea propiedad de la empresa expedidora o de la empresa receptora y se transporte en un trayecto por carretera utilizando un tractor propiedad de la otra empresa, o bien comprado a crédito o alquilado por ella, con arreglo a la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, se considerará que dicho trayecto por carretera cumple las condiciones del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (UE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo**.
- * Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).
- ** Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).»;
- 10) se insertan los artículos 9 *bis*, 9 *ter*, 9 *quater* y 9 *quinqüies* siguientes:

«Artículo 9 bis

Los vehículos que realicen trayectos por carretera de operaciones de transporte combinado estarán exentos de la prohibición de conducir en fines de semana, horarios nocturnos o vacaciones aplicable únicamente a los vehículos pesados de transporte de mercancías. Esa exención no se aplicará en caso de prohibición general de conducir aplicable a todos los vehículos utilizados con fines privados.

Artículo 9 ter

- 1) Todos los operadores de terminales de transbordo intermodal facilitarán públicamente y de forma gratuita en su página web información sobre los servicios y las instalaciones disponibles en una terminal.
- 2) La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, una lista detallada de la información contemplada en el apartado 1. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quinqüies*, apartado 2.
- 3) A fin de proporcionar un marco para determinar un nivel de servicio de las terminales de transbordo intermodal en la Unión, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan criterios para las categorías de esas terminales de transbordo intermodal. Dichos criterios se establecerán definiendo los niveles de servicio para los servicios y las instalaciones disponibles a partir de la lista establecida con arreglo al apartado 1 del presente artículo. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quinqüies*, apartado 2.
- 4) Cuando se establezca un marco para el nivel de servicio de las terminales de transbordo intermodal en la Unión, los operadores de tales terminales de transbordo intermodal publicarán los niveles de servicio aplicables con arreglo al apartado 1.

Artículo 9 quater

- 1) Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
- 2) Los poderes para adoptar actos delegados contemplados en el artículo 3, apartados 6 y 7, se otorgarán a la Comisión por un período indefinido a partir del [OP: insértese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
- 3) La delegación de poderes contemplada en el artículo 3, apartados 6 y 7, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior

indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

- 4) Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
- 5) Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
- 6) Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 3, apartados 6 y 7, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 9 quinquies

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011*.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

* Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).»;

- 11) el texto que figura en el anexo de la presente Directiva se añade como anexo.

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento (UE) 2020/1056

El Reglamento (UE) 2020/1056 se modifica como sigue:

En el artículo 9, apartado 1, se añade la siguiente letra l):

«l) el cálculo del ahorro de costes externos contemplado en el artículo 3, apartado 3, párrafo primero, letra a), de la Directiva 92/106/CEE se efectuará con arreglo a la metodología establecida en el acto de ejecución contemplado en el artículo 1 *quater*, apartado 6, de dicha Directiva.

m) la generación de datos agregados contemplada en el artículo 3, apartado 3, párrafo primero, letra b), de la Directiva 92/106/CEE se efectuará con arreglo a las normas establecida en el acto delegado contemplado en el artículo 3, apartado 7, de dicha Directiva.».

Artículo 3

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el *[OP: insértese la fecha: veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]*, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del *[OP: insértese la fecha: treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]*.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

Contenido

<u>1.</u>	<u>FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	<u>1</u>
<u>1.1.</u>	<u>Title of the proposal/initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.2.</u>	<u>Policy area(s) concerned</u>	<u>1</u>
<u>1.3.</u>	<u>The proposal/initiative relates to:</u>	<u>1</u>
<u>1.4.</u>	<u>Objective(s)</u>	<u>1</u>
<u>1.4.1.</u>	<u>General objective(s)</u>	<u>1</u>
<u>1.4.2.</u>	<u>Specific objective(s)</u>	<u>1</u>
<u>1.4.3.</u>	<u>Expected result(s) and impact</u>	<u>1</u>
<u>1.4.4.</u>	<u>Indicators of performance</u>	<u>1</u>
<u>1.5.</u>	<u>Grounds for the proposal/initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.5.1.</u>	<u>Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.5.2.</u>	<u>Added value of Union involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this point 'added value of Union involvement' is the value resulting from Union intervention which is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.</u>	<u>1</u>
<u>1.5.3.</u>	<u>Lessons learned from similar experiences in the past</u>	<u>1</u>
<u>1.5.4.</u>	<u>Compatibility with the Multiannual Financial Framework and possible synergies with other appropriate instruments</u>	<u>1</u>
<u>1.5.5.</u>	<u>Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment</u>	<u>1</u>
<u>1.6.</u>	<u>Duration and financial impact of the proposal/initiative</u>	<u>1</u>
<u>1.7.</u>	<u>Management mode(s) planned</u>	<u>1</u>
<u>2.</u>	<u>MANAGEMENT MEASURES</u>	<u>1</u>
<u>2.1.</u>	<u>Monitoring and reporting rules</u>	<u>1</u>
<u>2.2.</u>	<u>Management and control system(s)</u>	<u>1</u>

<u>2.2.1.</u>	<u>Justification of the management mode(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed</u>	1
<u>2.2.2.</u>	<u>Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them</u>	1
<u>2.2.3.</u>	<u>Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio of "control costs ÷ value of the related funds managed"), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)</u>	1
<u>2.3.</u>	<u>Measures to prevent fraud and irregularities</u>	1
<u>3.</u>	<u>ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE</u>	1
<u>3.1.</u>	<u>Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected</u>	1
<u>3.2.</u>	<u>Estimated financial impact of the proposal on appropriations</u>	1
<u>3.2.1.</u>	<u>Summary of estimated impact on operational appropriations</u>	1
<u>3.2.2.</u>	<u>Estimated output funded with operational appropriations</u>	1
<u>3.2.3.</u>	<u>Summary of estimated impact on administrative appropriations</u>	1
<u>3.2.4.</u>	<u>Compatibility with the current multiannual financial framework</u>	1
<u>3.2.5.</u>	<u>Third-party contributions</u>	1
<u>3.3.</u>	<u>Estimated impact on revenue</u>	1

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 92/106/CEE, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

1.2. Política(s) afectada(s)

Movilidad y Transportes

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☒ una acción nueva

☐ una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁵¹

☐ la prolongación de una acción existente

☐ una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de la Directiva es facilitar un aumento del transporte intermodal en todo el transporte de mercancías dentro de la UE, a fin de reducir los costes externos y el consumo de energía del transporte de mercancías. La Directiva contribuirá al ODS 13 (Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos), al ODS 9 (Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación) y al ODS 11 (Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la Directiva son los siguientes:

- Prestar apoyo a una gama más amplia de operaciones intermodales en condiciones de cumplimiento efectivas
- Garantizar un apoyo más adecuado mejorando la presentación de información sobre el transporte intermodal
- Aumentar la competitividad del transporte intermodal para reducir los costes externos

⁵¹ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

— Mejorar la transparencia y simplificar la entrada en el mercado

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

Se espera que la propuesta aumente la competitividad del transporte intermodal frente al transporte unimodal por carretera y, de este modo, promueva su uso, lo que dará lugar a una reducción de los costes externos.

1.4.4. Indicadores de resultados

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico 1 se determinará sobre la base de los siguientes indicadores:

- el volumen de operaciones de transporte intermodal en la UE, por combinación modal, segmento de mercado, tecnología de transbordo y tipo de unidades de carga;
- los corredores principales en los que se utiliza el transporte intermodal y aquellos en los que no, junto con las razones para ello.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico 2 se determinará sobre la base del siguiente indicador:

- presentación de un informe en los intervalos establecidos por la Directiva sobre el desarrollo económico del transporte intermodal en la Unión.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico 3 se determinará sobre la base de los siguientes indicadores:

- la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte unimodal por carretera y la evolución del apoyo prestado por los Estados miembros;
- los cambios en la distribución modal y la cuota de transporte intermodal.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico 4 se determinará sobre la base de los siguientes indicadores:

- la evolución de la capacidad de las terminales de transbordo;
- la disponibilidad, la facilidad de acceso y la exhaustividad de la información sobre las terminales intermodales.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado del despliegue de la aplicación de la iniciativa

La propuesta proporcionará un marco de apoyo para aumentar la competitividad del transporte intermodal frente al transporte unimodal por carretera con el fin de estimular su adopción y reducir así los costes externos del transporte de mercancías. Comprende lo siguiente:

- condiciones comunes y efectivas de cumplimiento y normas para la prueba del cumplimiento;
- medidas económicas y reglamentarias para contribuir a aumentar la competitividad del transporte intermodal;
- requisitos para garantizar la transparencia de las terminales en lo que respecta a las instalaciones y los servicios;
- normas y contenido de los informes de mercado y una cláusula de revisión para reevaluar la utilidad del marco de apoyo después de un plazo determinado.

Todas estas disposiciones serán aplicables en su totalidad treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

La presente ficha de financiación legislativa se refiere específicamente a un estudio que se llevará a cabo para evaluar si es necesario desarrollar un marco de categorización/etiquetado de terminales, sujeto a los resultados del estudio sobre la necesidad de desarrollar dicho marco, y a estudios de mercado como base para los informes que deben elaborarse.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

Motivos para actuar en el ámbito europeo (*ex ante*)

El establecimiento de normas armonizadas respecto de a) condiciones de cumplimiento efectivas y sus pruebas, y de b) los tipos de apoyo contribuirá a crear un trato comparable de los operadores en toda la UE, simplificará los procedimientos administrativos para la industria, los Estados miembros y la Comisión y mejorará el funcionamiento del mercado interior. En la actualidad, debido a las deficiencias de la Directiva de transporte combinado, no sería posible alcanzar este nivel de armonización.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*)

El sector del transporte de la UE tiene una fuerte dimensión transfronteriza y desempeña un papel importante en la libre circulación de personas y mercancías en el

mercado interior de la Unión. Unos servicios de transporte eficientes son fundamentales para el funcionamiento de las cadenas de suministro y el crecimiento de la economía de la UE. Sin embargo, el transporte, que continuará aumentando según las previsiones, sigue siendo uno de los mayores emisores de GEI y genera otros costes externos considerables relacionados con la congestión, los accidentes y el ruido.

La presente Directiva se concibe claramente como un instrumento para reducir los costes externos del transporte aumentando la competitividad del transporte intermodal frente al transporte unimodal por carretera y promoviendo así su adopción.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La UE cuenta con una larga historia de apoyo al cambio modal hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y, preferiblemente, utilizando la mejor combinación posible de los diferentes modos de transporte, con el fin de optimizar el sistema y la red de transporte y reducir los costes externos.

Desde 1975, la UE dispone de un instrumento para apoyar las operaciones admisibles de transporte combinado como subforma de transporte intermodal. En 1992, este instrumento fue sustituido por la Directiva de transporte combinado vigente.

Para aumentar la eficacia de la Directiva de transporte combinado, la Comisión presentó en 1998 una propuesta de modificación de la Directiva, proponiendo una ampliación de la admisibilidad a las operaciones nacionales por carretera, un límite de los trayectos por carretera del 20 % de la operación total, la exclusión del transporte insular y la exención del transporte combinado de la prohibición de conducir en fin de semana. Debido a que no se pudo alcanzar un acuerdo durante las negociaciones interinstitucionales, la Comisión retiró la propuesta en 2001.

En 2016, la Comisión llevó a cabo una evaluación REFIT, en la que se llegó a la conclusión de que la Directiva de transporte combinado seguía siendo un instrumento pertinente para apoyar el transporte combinado, pero que existía un margen de mejora de la eficacia de la Directiva significativo, ya que algunas de sus disposiciones estaban obsoletas o eran poco claras, lo que abría considerablemente la puerta a interpretaciones ambiguas de la Directiva y, por tanto, a una aplicación no armonizada.

Posteriormente, la Comisión presentó en 2017 una nueva propuesta de modificación de la Directiva de transporte combinado centrada en aclarar la definición a la luz de la jurisprudencia existente y de las denuncias sin modificar el enfoque basado en distancias fijas para las diferentes partes de la operación. También propuso promover las inversiones en infraestructuras terminales y mejorar sustancialmente los instrumentos de apoyo fiscal y económico.

Si bien todos los Estados miembros acogieron con satisfacción la modificación y apoyaron el objetivo de mejorar la competitividad del transporte combinado, todas las propuestas de ampliación de la admisibilidad y, en particular, de ampliar el ámbito de aplicación a las operaciones en los Estados miembros, fueron recibidas con bastante reticencia. Del mismo modo, muchos Estados miembros se oponían a la

obligación de facilitar el aumento de la capacidad de las terminales, aunque podían aceptar la obligación de promover las inversiones en terminales. Por lo que se refiere a un mayor apoyo a las operaciones de transporte combinado, los puntos de vista de los Estados miembros eran discrepantes, lo que implica que los Estados miembros no respaldaron un apoyo obligatorio armonizado, sino la obligación de prestar apoyo siempre que la elección de la herramienta de apoyo se dejara en manos de los Estados miembros. La presente propuesta se ha elaborado teniendo en cuenta las preocupaciones de estos Estados miembros.

El Parlamento Europeo apoyó ampliamente la propuesta, propuso una mayor ambición en lo que respecta al apoyo económico, pero también solicitó algunas exenciones. Varias modificaciones introducidas por los legisladores modificaron la propuesta de tal manera que, de haberse adoptado, habría reducido significativamente la ambición y la eficacia de la propuesta de la Comisión. Por consiguiente, la Comisión retiró su propuesta.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La Directiva propuesta es un resultado clave de la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que recoge la visión de la Unión para el sistema de transporte del futuro. La Estrategia anunció que la Comisión tiene previsto llevar a cabo una revisión del marco regulador del transporte intermodal, incluida la Directiva sobre el transporte combinado (en el marco de la iniciativa emblemática 4: Ecologización del transporte de mercancías).

La Directiva generará sinergias con otras políticas de transporte y otros elementos del marco regulador de la UE que se centren en el comportamiento medioambiental de los distintos modos de transporte y en el sistema de transporte o en la internalización de los costes externos. Por lo que se refiere al comportamiento medioambiental, estos elementos incluyen, en particular, el Reglamento (UE) 2019/1242 y las propuestas recogidas en los documentos COM(2021) 557 y COM(2021) 559. Las medidas dirigidas a la internalización de los costes externos incluyen la tarificación del carbono, las tasas por infraestructura, y los impuestos sobre la energía y los vehículos.

La propuesta es compatible con el marco financiero plurianual. La iniciativa requiere financiación para sufragar los gastos de al menos tres estudios de mercado necesarios para cumplir las obligaciones de información establecidas en la Directiva y un estudio para evaluar si es necesario desarrollar un marco de categorización/etiquetado de terminales, tal como se establece en la Directiva.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, en particular, posibilidades de reasignación

Las repercusiones presupuestarias de la presente propuesta se tratan en la presente ficha de financiación legislativa. En términos de gastos, la incidencia presupuestaria específica de esta iniciativa se limita a los créditos para estudios mencionados en el punto 1.5.4. La ejecución de estas actividades no requiere recursos humanos adicionales de la Comisión Europea. En el MFP actual, las necesidades pueden satisfacerse mediante una redistribución dentro de la línea presupuestaria

correspondiente a las prerrogativas en materia de transporte por un importe de 0,4 millones EUR. No se prevén costes adicionales en el MFP actual. En el MFP posterior a 2027, se propone que el coste de los estudios se financie a través del MFP posterior, sin perjuicio del acuerdo sobre el MFP y los programas.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

☐ **duración limitada**

☐ en vigor desde el [DD.MM]AAAA hasta el [DD.MM]AAAA;

☐ incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

☒ **duración ilimitada**

Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2027 hasta 2037

y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

☒ **Gestión directa** por la Comisión

☒ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

☐ por las agencias ejecutivas.

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;

☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);

☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

☐ los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

☐ organismos de Derecho público;

☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

☐ organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESCE, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

n.d.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

La Comisión será responsable, en general, de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo: a) sobre la competitividad del transporte intermodal en comparación con el transporte unimodal por carretera antes de la aplicación de la Directiva y, posteriormente, b) cada cinco años sobre el desarrollo económico del transporte intermodal en la Unión. Transcurridos diez años, la Comisión evaluará si el régimen de apoyo sigue siendo necesario.

Las tareas ejecutadas directamente por la DG MOVE seguirán el ciclo anual de planificación y seguimiento, tal como se lleva a cabo en la Comisión y en las agencias ejecutivas, incluida la notificación de los resultados a través del informe anual de actividades de la DG MOVE.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos*

La Comisión y, más concretamente, la DG MOVE, gestionarán la aplicación de la Directiva propuesta. La financiación se proporcionará a través de acuerdos de contratación pública. Los gastos se ejecutarán a través de contrataciones gestionadas directamente, en plena aplicación de las disposiciones del Reglamento Financiero. La estrategia de control de la contratación pública y las subvenciones en la DG MOVE incluye controles jurídicos, operativos y financieros *ex ante* específicos de los procedimientos, así como de la firma de los contratos y acuerdos. Además, los gastos efectuados para la adquisición de bienes y servicios están sujetos a controles financieros *ex ante* y, en caso necesario, *ex post*.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o los sistemas de control interno establecidos para mitigarlos*

Se espera que el riesgo de error al pago y al cierre se mantenga por debajo del 2 %.

Los riesgos potenciales relacionados con la contratación de servicios de este valor se consideran bajos.

Estos riesgos están relacionados con el uso de procedimientos de contratación: retrasos, disponibilidad de datos, información oportuna al mercado, etc. Estos riesgos estarían cubiertos por los mecanismos vigentes del Reglamento Financiero y mitigados por el conjunto de controles internos desplegados por la DG MOVE (controles jurídicos y financieros sistemáticos *ex ante* antes de la publicación de las convocatorias de propuestas y antes de la adjudicación del contrato, seguimiento y

evaluación de los resultados, auditorías *ex post* de los gastos, tal como se definen en los planes de trabajo de auditoría anuales).

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

Teniendo en cuenta el alcance y el importe limitados de la financiación de la UE que debe concederse, y dado que los destinatarios de los fondos de la UE se consideran de bajo riesgo, no se prevé que las tareas derivadas de la Directiva propuesta generen costes de control adicionales que superen el coste actual de los controles de la DG MOVE.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

Se aplicarían las medidas habituales de prevención y protección de la Comisión, concretamente:

— Los pagos por cualquier servicio son comprobados por el personal de la Comisión antes del pago, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales, los principios económicos y las buenas prácticas financieras o de gestión. Se incluirán disposiciones antifraude (supervisión, requisitos de notificación, etc.) en todos los contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios de cualquier pago.

— Para luchar contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilegales, se aplicarán sin restricciones las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y la Fiscalía Europea, creada por el Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo.

La Comisión mantiene además una sólida estrategia de lucha contra el fraude, la CAFS (por sus siglas en inglés), actualmente en proceso de revisión.

Además, la DG MOVE adoptó una estrategia de lucha contra el fraude revisada en 2020. La estrategia de lucha contra el fraude de la DG MOVE se basa en la estrategia contra el fraude de la Comisión y anticipa una evaluación de riesgos específica realizada internamente para determinar qué áreas son las más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude.

Las disposiciones contractuales aplicables a la contratación pública garantizan que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y controles sobre el terreno utilizando las disposiciones estándar recomendadas por la OLAF.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁵²	de países de la AELC ⁵³	de países candidatos y candidatos potenciales ⁵⁴	de otros terceros países	otros ingresos afectados
1	02.20.04.01	CD	NO	NO	NO	NO

⁵² CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁵³ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁵⁴ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.

☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

DG: MOVE			Año 2027	TOTAL ⁵⁵
○ Créditos de operaciones				
Línea presupuestaria 02.20.04.01	Compromisos	(1a)	0,4	0,4
	Pagos	(2a)	0,4	0,4
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos		0,4	0,4
	Pagos		0,4	0,4

○ TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,4	0,4
	Pagos	(5)	0,4	0,4
TOTAL de los créditos	Compromisos		0,4	0,4

⁵⁵ Después de 2027, el coste de la propuesta se estima en 0,6 millones EUR en 2032, 0,7 millones EUR en 2037 y 0,3 millones EUR adicionales finales, con lo que los costes totales para el presupuesto de la UE ascenderán a 2 millones EUR, que se propone financiar a través de los MFP posteriores, sin perjuicio del acuerdo sobre los MFP y los programas.

correspondientes a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Pagos		0,4	0,4
---	-------	--	-----	------------

○ TOTAL de los créditos de operaciones (todas las rúbricas operativas)	Compromisos	(4)	0,4	0,4
	Pagos	(5)	0,4	0,4
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)		(6)		
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+ 6	0,4	0,4
	Pagos	=5+ 6	0,4	0,4

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la Ficha de Financiación Legislativa](#) (anexo 5 de la Decisión de la Comisión sobre las normas internas de ejecución de la sección de la Comisión del presupuesto general de la Unión Europea), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
☐ Recursos humanos									
☐ Otros gastos administrativos									
TOTAL para la DG <.....>	Créditos								

TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2027	Año 2032	Año 2037	Año pendiente de confirmación	TOTAL
TOTAL de los créditos	Compromisos	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Pagos	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
---	-------	-----	-----	-----	-----	------------

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados			Año N		Año N+1		Año N+2		Año N+3		Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL	
	RESULTADOS																	
	↓	Tipo ⁵⁶	Coste medio	Nº	Coste	Nº	Coste	Nº	Coste	Nº	Coste	Nº	Coste	Nº	Coste	Nº	Coste	Númer o total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁵⁷ ...																		
- Resultado																		
- Resultado																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
TOTALES																		

⁵⁶ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁵⁷ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)»

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.

☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁵⁸	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
--	------------------------	------------	------------	------------	---	-------

RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

Al margen de la RÚBRICA 7⁵⁹ del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁵⁸ El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de ejecución previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

⁵⁹ Asistencia técnica o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta e investigación directa.

3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos

☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.

☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año N +3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
○ Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
01 01 01 11 (Investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
○ Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: ETC) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- en la sede						
	- en las Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							
TOTAL	0						

XX es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

⁶⁰ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

⁶¹ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

La propuesta/iniciativa:

- ☒ puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

La iniciativa se financia con cargo a la línea presupuestaria de apoyo a la política de transporte (02.20.04.01), sin que sea necesaria una reprogramación.

- ☐ requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

- ☐ requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

- ☒ no prevé la cofinanciación por terceros

- ☐ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁶²	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁶² El año N es el año en el que comienza la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de ejecución previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

☒ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

☐ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

☐ en los recursos propios

☐ en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto ☐

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario o en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁶³						
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo								

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

--

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

⁶³ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.