



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 8 noiembrie 2023
(OR. en)

15200/23

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

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	7 noiembrie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 702 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului în ceea ce privește un cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri și a Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește calcularea economiilor de costuri externe și generarea de date agregate

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 702 final.

Anexă: COM(2023) 702 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului în ceea ce privește un cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri și a Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește calcularea economiilor de costuri externe și generarea de date agregate

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Legea europeană a climei prevede că, până în 2030, Uniunea Europeană trebuie să își reducă emisiile de gaze cu efect de seră (GES) la nivelul întregii economii cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990, iar până în 2050 să atingă neutralitatea climatică¹. Comunicarea privind Pactul verde european² a subliniat necesitatea de a reduce emisiile de GES generate de transporturi cu 90 % până în 2050 pentru a atinge neutralitatea climatică. Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării³ promovează trecerea la un transport mai curat pentru a reduce poluarea aerului și poluarea fonică. În plus, pentru a-și reduce dependența de combustibilii fosili, UE trebuie să își îmbunătățească și eficiența energetică, astfel cum se subliniază în pachetul REPowerEU⁴, care menționează revizuirea Directivei privind transporturile combinate (denumită în continuare „DTC” sau „directiva”)⁵ ca instrument important în acest sens⁶.

Tranziția către un transport de mărfuri cu emisii scăzute și consum redus de energie necesită o abordare cuprinzătoare. Comunicarea Comisiei referitoare la Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă (SMDI)⁷ subliniază că trebuie acționate toate pârghiile la nivel de politici cu scopul de a face toate modurile de transport mai durabile, de a pune la dispoziție alternative durabile pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și de a crea stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția. Strategia pledează pentru acțiuni decisive în direcția utilizării unor moduri de transport durabile, în special prin reorientarea unei cantități substanțiale de mărfuri către transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte. În conformitate cu etapele principale ale SMDI, traficul feroviar de marfă ar trebui să se dubleze, iar traficul de marfă pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte ar trebui să crească cu 50 % până în 2050. În mod similar, și în Pactul verde european s-a solicitat ca o parte substanțială a transportului intern de marfă, efectuat în prezent pe cale rutieră în proporție de 75 %, să fie reorientată către transportul pe calea ferată și pe căile navigabile interioare.

Transportul intermodal de marfă, inclusiv transportul combinat⁸ (denumite în continuare împreună „transportul intermodal”), este esențial pentru adoptarea pe scară mai largă a transportului feroviar și naval de marfă, care luate separat oferă foarte rar soluții de transport „de la poartă la poartă”. În același timp, costul extern mediu pe tonă-km (tkm) al transportului

¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”), JO L 243, 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_ro.

⁵ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre.

⁶ Planul UE „Economii de energie”, COM(2022) 240 final.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Transportul combinat este un subset al transportului intermodal care corespunde definiției din DTC.

feroviar și pe căile navigabile interioare, și anume 0,013 EUR/tkm și, respectiv, 0,019 EUR/tkm, este de aproape trei ori mai mic decât costul extern mediu al vehiculelor grele de transport marfă (HGV), și anume 0,042 EUR/tkm. Transportul intermodal, care include segmentele rutiere de legătură de la începutul și/sau la sfârșitul operațiunii, combină performanța de mediu mai bună și eficiența energetică mai mare a acestor moduri de transport nerutiere cu accesibilitatea și flexibilitatea transportului rutier. Transportul intermodal facilitează utilizarea modurilor de transport într-o combinație eficientă, promovându-le în special pe cele cu amprente de mediu comparativ mai mici, ceea ce duce la optimizarea utilizării resurselor și a rețelei de transport existente și la reducerea emisiilor și a consumului de energie.

Astfel, transportul intermodal contribuie la realizarea obiectivelor ambițioase atât ale SMDI, cât și ale Pactului verde european. Ca atare, în SMDI s-a afirmat că, pentru a sprijini crearea unor operațiuni de transport de marfă verzi în Europa, cadrul existent al transportului intermodal necesită o restructurare substanțială și trebuie transformat într-un instrument eficace.

Chiar dacă performanța transportului intermodal, exprimată în volum, a crescut substanțial în ultimii 30 de ani, transportul de mărfuri din UE este dominat în continuare de transportul rutier, deoarece adesea transportul intermodal nu poate concura cu transportul exclusiv rutier din cauza mai multor factori. În primul rând, succesul transportului intermodal depinde de performanța (disponibilitate, fiabilitate, punctualitate, viteză) și costul fiecărei părți a lanțului, adică ale serviciilor oferite de transportul feroviar și naval, ale terminalele de transbordare, precum și ale transportului rutier de pe „ultimul kilometru”. Toate aceste elemente prezintă deficiențe în materie de performanță care trebuie remediate prin acte legislative specifice fiecărui sector și prin eforturi depuse de către industrie. În al doilea rând, atât timp cât nivelul de internalizare a costurilor externe diferă de la un mod de transport la altul, transporturile nerutiere și transportul intermodal pe distanțe medii și lungi nu sunt competitive din punctul de vedere al prețurilor în comparație cu operațiunile exclusiv rutiere. În SMDI s-a afirmat că, pentru a se asigura o tarifară echitabilă și eficientă pentru toate modurile de transport, este necesar un set cuprinzător de măsuri. Numai atunci și-ar asuma poluatorii și utilizatorii întreaga responsabilitate pentru costurile pe care le generează, iar utilizatorii ar putea să facă alegeri în funcție de ce este mai bine pentru societate. De asemenea, SMDI prevede ca internalizarea completă a costurilor externe în cadrul UE să se încheie până în 2050, ceea ce face indispensabilă luarea unor măsuri suplimentare înainte de această dată, astfel încât obiectivele de mediu descrise mai sus să fie îndeplinite până în 2050.

Începând din 1975, UE dispune de un instrument⁹ de sprijinire a operațiunilor de transport intermodal eligibile (și anume transportul combinat), cu obiectivul de a spori competitivitatea transportului combinat în raport cu transportul exclusiv rutier de mărfuri și, prin urmare, de a realiza adoptarea pe scară mai largă a transportului combinat.

În 1992, acest instrument a fost înlocuit de Directiva 92/106/CEE a Consiliului privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (DTC). Scopul DTC este de a completa alte politici modale astfel încât să sporească competitivitatea transportului intermodal care implică transport feroviar, transport pe căile navigabile interioare și transport maritim pe distanțe scurte, în combinație cu scurte

⁹ Directiva 75/130/CEE a Consiliului din 17 februarie 1975 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri pe cale ferată și pe cale rutieră între state membre, JO L 48, 22.2.1975.

segmente rutiere. DTC este singurul instrument juridic al UE care sprijină în mod direct transportul intermodal și, prin urmare, stimulează tranziția de la transportul mărfurilor pe cale rutieră la moduri de transport cu emisii mai scăzute.

Pentru a spori eficacitatea DTC, Comisia a prezentat în 1998 o propunere de modificare a acesteia, dar deoarece negocierile nu s-au soldat cu niciun rezultat, aceasta a fost retrasă în 2001.

În 2016, Comisia a efectuat o evaluare REFIT¹⁰. Concluzia evaluării a fost aceea că DTC reprezintă în continuare un instrument relevant pentru sprijinirea transportului combinat, dar că eficacitatea sa poate fi mult îmbunătățită, deoarece unele dintre dispozițiile directivei sunt perimate sau neclare. Printre deficiențele sale se numără eligibilitatea restrânsă, sprijinul economic insuficient și utilizarea documentelor pe suport de hârtie. Ulterior, Comisia a prezentat o nouă propunere în 2017. Această propunere a fost retrasă în 2020, întrucât rezultatul negocierilor dintre colegiitori ar fi redus nivelul de ambiție al DTC într-un moment în care obiectivele politice, reflectate în Comunicarea privind Pactul verde european¹¹, necesitau contrariul.

Pentru a răspunde acestor așteptări, Comisia a elaborat o nouă propunere de modificare a DTC. Obiectivul inițiativei este de a reorienta cadrul de sprijin pe care îl creează această directivă, sporind în acest mod competitivitatea transportului intermodal în raport cu transportul rutier pe distanțe lungi pentru a stimula tranziția de la transportul rutier de mărfuri la alte moduri de transport și de a reduce astfel costurile externe.

Directiva modificată se aplică tuturor transporturilor intermodale în ceea ce privește cadrele naționale de politică, raportarea și transparența terminalelor și instituie un cadru de sprijin specific pentru subsetul transportului intermodal care generează un anumit nivel de economii de costuri externe. Acesta din urmă, fiind un subset al transportului intermodal, continuă să fie denumit transport combinat.

La elaborarea prezentei propuneri au fost luate în considerare lecțiile învățate din propunerile prezentate în 1998 și 2017 și din rezultatele negocierilor. Concret, acestea sunt următoarele:

- Necesitatea unei abordări fundamentale diferite a condițiilor în care se poate acorda sprijin. Condițiile din actuala DTC sunt definite în raport cu lungimea diferitelor segmente rutiere și nerutiere și cu distanțele față de terminalele corespunzătoare, ceea ce nu reflectă întotdeauna condițiile geografice reale și îngreunează punerea în aplicare. Și mai important este faptul că aceste criterii nu reflectă performanța de mediu a operațiunii propriu-zise, ceea ce înseamnă că sprijinul nu se axează pe operațiunile care asigură economii de costuri externe.
- Dispozițiile privind investițiile menite să asigure o capacitate suficientă a terminalelor, deși sunt necesare, nu se încadrează bine în domeniul de aplicare al directivei și au întâmpinat opoziție din partea a numeroase state membre. Prin urmare, acestea sunt în prezent abordate în propunerea Comisiei de revizuire a Regulamentului TEN-T¹².

¹⁰ SWD(2016) 140 final.

¹¹ COM(2019) 640 final.

¹² COM(2021) 812 final.

- Utilizarea de soluții digitale pentru verificarea conformității și asigurarea respectării normelor, aceste soluții putând inclusiv să faciliteze accesul la date privind funcționarea pieței și îmbunătățirea eficacității măsurilor de sprijin economic.
- Situațiile diferite din statele membre necesită abordări diferite în ceea ce privește măsurile de sprijin.

Pentru a-și îndeplini obiectivele, prezenta inițiativă a fost structurată în jurul a patru domenii:

- Condițiile de acordare a sprijinului și dovada conformității

Condițiile aplicabile operațiunilor intermodale pentru a se încadra în domeniul de aplicare al sprijinului acordat prin această directivă sunt raționalizate, astfel încât să fie inclusă o parte mai mare a transporturilor intermodale, să se elimine ambiguitățile și posibilitățile de interpretare eronată și de tratament inegal și să se stabilească o bază clară pentru deciziile privind conformitatea. Aceste condiții vizează domeniul de aplicare geografic, unitățile de încărcare și regimul de identificare a acestora, tratamentul aplicabil containerelor goale, nivelul minim de reducere a costurilor externe care trebuie obținut, necesitatea unor reguli de calcul al economiilor de costuri externe, precum și conținutul dovezilor privind conformitatea și normele aferente.

- Cadrele de sprijin

Rațiunea directivei în ansamblul său este de a oferi un cadru de sprijin pentru transportul intermodal care să includă măsuri de reglementare și/sau economice corespunzătoare. Totuși, potrivit evaluării REFIT, cadrul de sprijin instituit prin directivă pentru a spori competitivitatea relativă a transportului combinat a avut un impact insuficient. Astfel, 70 din cele 100 de răspunsuri la consultarea publică deschisă au confirmat că aceasta reprezintă o problemă¹³. Recentul raport special al Curții de Conturi Europene privind transportul intermodal a concluzionat de asemenea că sprijinul pentru transportul intermodal nu a fost suficient de eficace, deoarece încă nu există condiții de concurență echitabile pentru transportul intermodal de marfă în UE¹⁴. Noile norme introduc următoarele elemente în plus față de sprijinul existent:

1. o nouă derogare normativă de la interdicțiile naționale de circulație, aplicabilă la nivelul UE;
2. obligația statelor membre de a-și analiza măsurile existente și de a institui noi cadre naționale de politică sau de a le extinde pe cele actuale – cu măsuri adecvate de natură normativă și/sau economică – pentru a sprijini adoptarea transportului intermodal;
3. un obiectiv de reducere globală cu 10 % a costurilor pentru transportul combinat în fiecare stat membru, cu scopul de a facilita modernizări tehnologice relevante pentru transportul intermodal și de a stabili noi conexiuni între terminale care anterior nu erau conectate.

¹³ S-au primit răspunsuri de la 11 autorități publice (CZ, două autorități publice din BE, AT, trei autorități publice din FR, NO, IT, DE, SE), 49 de părți interesate din industrie și patru cetățeni, precum și șase răspunsuri în categoria „alte”.

¹⁴ Curtea de Conturi Europeană (2023), op. cit.

– Transparența funcționării pieței

Astfel cum s-a concluzionat în evaluarea REFIT, există o lipsă de transparență în ceea ce privește politica națională actuală și situația pieței, din cauza căreia nu se poate evalua dacă sprijinul este adaptat la situația reală. Un număr de 18 din 49 de respondenți la sondaj¹⁵ au fost de acord sau întru totul de acord că lipsește o bază empirică pentru determinarea nivelului adecvat de sprijin. Obligația de raportare a Comisiei este menținută, dar cu date și perioade de raportare actualizate și completată cu obligația statelor membre de a asigura transparența cadrelor naționale de politică intermodală pe care le pun în aplicare pentru a sprijini transportul combinat. Pe un portal central gestionat de Comisie vor fi publicate linkuri către toate cadrele naționale de politică și toate măsurile naționale. În plus, este inclusă o clauză de revizuire pentru reevaluarea acestui cadru de sprijin al UE.

– Cerințe privind transparența terminalelor

Propunerea introduce cerințe comune de transparență pentru terminale, asigurând faptul că toate terminalele pun la dispoziția publicului date privind infrastructurile și serviciile pe care le oferă. În plus, propunerea oferă posibilitatea de a stabili un cadru al categoriilor de terminale, bazat pe nivelurile serviciilor, pentru serviciile și infrastructurile disponibile. Aceste măsuri sunt complementare propunerii de revizuire a Regulamentului TEN-T, care abordează capacitatea și calitatea terminalelor din rețeaua TEN-T.

• **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Inițiativa trebuie analizată în contextul Legii europene a climei¹⁶ și al Comunicării privind Pactul verde european¹⁷, deoarece ambele stabilesc obiective de reducere a emisiilor de GES. De asemenea, ea trebuie analizată în contextul pachetului REPowerEU¹⁸, care urmărește îmbunătățirea eficienței energetice a UE și identifică revizuirea DTC ca instrument important în acest sens¹⁹, precum și în contextul Planului de acțiune privind reducerea la zero a poluării²⁰, care promovează trecerea la un transport mai curat pentru a reduce poluarea aerului și poluarea fonică. Totodată, SMDI solicită întreprinderea unor acțiuni decisive pentru a reorienta transportul de mărfuri către moduri de transport mai durabile.

Ar trebui precizat faptul că au mai existat și în trecut considerente de politică specifice relevante pentru transportul combinat. În 1992, Comisia a publicat Cartea albă privind transporturile, însoțită de un pachet legislativ, care a condus la DTC de astăzi prin liberalizarea deplină a pieței transportului combinat din UE și prin furnizarea cadrului de sprijin actual. În 1997, Comisia a publicat o strategie specifică privind transportul intermodal

¹⁵ 14 din 31 de respondenți din cadrul industriei și patru din opt autorități.

¹⁶ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”), JO L 243, 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_ro.

¹⁹ Planul UE „Economii de energie”, COM(2022) 240 final.

²⁰ COM(2021) 400 final.

în Europa²¹. Cartea albă privind transporturile din 2011²² a stabilit obiectivul specific de a transfera către transportul feroviar sau naval 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe lungi (peste 300 km) până în 2030 și mai mult de 50 % până în 2050.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea completează alte politici din domeniul transporturilor, care (a) vizează performanța de mediu a modurilor individuale, (b) internalizează costurile externe prin aplicarea principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” și (c) asigură transparența cu privire la serviciile disponibile și la normele aplicabile sectorului sau anumitor părți ale acestuia.

Creșterea sustenabilității modurilor de transport individuale în ceea ce privește eficiența energetică și utilizarea combustibililor durabili, reducând astfel costurile externe ale transporturilor, a fost abordată printr-o serie de instrumente de politică, cum ar fi standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele²³, Directiva revizuită privind energia din surse regenerabile (RED II)²⁴ și Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi.

În mod similar, o serie de măsuri urmăresc deja internalizarea costurilor externe, cu scopul de a ajuta societatea să facă alegerile corecte. Printre acestea se numără tariful carbonului, taxele de utilizare a infrastructurii și taxele pe energie și pe vehicule, care sunt ajustate și introduse treptat. În cele din urmă, ele trebuie să se reunească într-o politică complementară, coerentă și reciproc compatibilă, însă potrivit SMDI, acest lucru poate dura până în 2050²⁵.

Deși există diverse obligații privind transparența și raportarea în legislația specifică fiecărui mod de transport, raportarea sau schimbul de informații transmodale (relevante pentru transportul intermodal) sunt în mare măsură neacoperite. În plus, valoarea adăugată a transportului intermodal și atractivitatea acestuia depind de performanța modurilor de transport individuale și de capacitatea infrastructurii disponibile. Din acest motiv, prezenta inițiativă este elaborată în strânsă coordonare cu alte acte și propuneri de acte legislative în domeniul transporturilor, inclusiv cu cele din cadrul pachetului privind ecologizarea transporturilor, din care face parte și inițiativa de față.

Inițiativa are, de asemenea, legături puternice cu alte părți ale acestui pachet, în special cu inițiativa de creștere a ponderii transportului feroviar în transportul internațional²⁶ și cu revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile²⁷ în ceea ce privește transportul rutier, ambele fiind importante pentru eliminarea barierelor din calea transportului intermodal care

²¹ COM(97) 243 final.

²² COM(2011) 144 final.

²³ Regulamentul (UE) 2019/1242.

²⁴ COM(2021) 557 final.

²⁵ SMDI stabilește o etapă principală care constă în acoperirea tuturor costurilor externe ale transporturilor din UE de către utilizatorii transporturilor cel târziu până în 2050.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_ro.

²⁷ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, JO L 235, 17.9.1996, p. 59. Aceasta permite utilizarea vehiculelor rutiere mai grele și mai lungi în transportul intermodal, inclusiv pe segmentele rutiere ale transportului combinat.

sunt specifice fiecărui mod de transport.

În plus, noul cadru comun al UE pentru contabilizarea emisiilor de GES în transporturi și logistică (CEEU) și punerea în aplicare a Regulamentului privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI)²⁸ contribuie la cadrul tehnic pentru punerea în aplicare a DTC revizuite.

Revizuirea este consecventă și cu recent adoptata Comunicare privind programul Naiades²⁹, în care se solicită o mai bună integrare a căilor navigabile interioare într-un sistem de transport intermodal transeuropean modern.

În plus, o condiție prealabilă pentru utilizarea transportului intermodal și multimodal constă în disponibilitatea unei infrastructuri adecvate, cu capacitate suficientă. Studiul recent privind tehnologiile de transbordare³⁰ a arătat că rețeaua TEN-T prezintă deficiențe din punctul de vedere al transportului intermodal și că actuala capacitate de transbordare este insuficientă pentru transportul feroviar și pe căile navigabile interioare. Chestiunea capacității terminalelor a fost abordată în propunerea Comisiei de revizuire a Regulamentului TEN-T³¹, care prevede pentru prima dată obligația statelor membre de a asigura o capacitate suficientă a terminalelor multimodale de marfă pe baza unei analize și a unui plan de acțiune specifice. Aceste măsuri ar trebui să asigure o capacitate mai bună a infrastructurii pentru transportul intermodal în următorul deceniu.

Obligațiile prevăzute în prezenta directivă nu aduc atingere aplicării normelor relevante privind ajutorul de stat. Directiva va defini criteriile pentru categoria de operațiuni cu cel mai mare potențial de reducere a costurilor externe în domeniul transporturilor și va stabili obiective de politică pentru promovarea acestui subset de operațiuni. Statele membre pot analiza oportunitatea introducerii unor măsuri de ajutor de stat, printre altele, în vederea atingerii obiectivelor de politică cuprinse în DTC modificată. Simpla includere a măsurilor în cadrele naționale de politică adoptate pe baza prezentei directive nu le scutește de evaluarea compatibilității, care ține de competența exclusivă a Comisiei.

Prezenta propunere este, de asemenea, în concordanță cu propunerile finale ale Conferinței privind viitorul Europei, în special cu propunerea 3 privind schimbările climatice, energia și transporturile, care solicită combaterea schimbărilor climatice și respectarea obiectivelor climatice stabilite la nivel mondial.

În sfârșit, ar trebui menționat că unele părți interesate aduc în discuție o legătură între DTC și cabotajul rutier. Este în continuare relevant și important ca transportul combinat internațional și transportul rutier internațional să fie tratate în mod egal în ceea ce privește utilizarea transportatorilor rutieri nerezidenți, astfel cum se prevede la articolul 4 din DTC. În cadrul revizuirii din 2020 a Regulamentului (UE) nr. 1072/2009³², colegiitorii au prevăzut o

²⁸ Regulamentul (UE) 2020/1056.

²⁹ COM(2021) 324 final.

³⁰ *Comparative analysis of transshipment technologies for intermodal transport and their costs* (Analiză comparativă a tehnologiilor de transbordare pentru transportul intermodal și a costurilor aferente), PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_en.

³¹ COM(2021) 812 final.

³² Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier, *JO L 249, 31.7.2020, p. 17*.

derogare de la articolul 4 din DTC (dar numai în cazul utilizării abuzive a acestuia), reconfirmând în același timp faptul că articolul 4 a fost util și că rămâne în vigoare³³.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Titlul VI (articolele 90-100) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) stabilește prerogativa UE de a adopta dispoziții pentru politica comună în domeniul transporturilor. Articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE prevede că UE are competența în domeniul transporturilor de a stabili măsuri care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor, iar articolul 91 alineatul (1) litera (d) din TFUE prevede aceeași competență în ceea ce privește „orice altă dispoziție utilă”.

• Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)

Dimensiunea europeană a problemei

În temeiul principiului subsidiarității, UE poate să acționeze în domenii care nu sunt de competența sa exclusivă numai dacă și în măsura în care obiectivele acțiunii propuse nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre. Costurile externe ale transporturilor, în special cele legate de schimbările climatice, reprezintă probleme transfrontaliere care nu pot fi rezolvate doar prin acțiuni naționale sau locale. Necesitatea stringentă de a reduce emisiile de GES generate de transportul de mărfuri se aplică în egală măsură operațiunilor interne și celor transfrontaliere. Astfel, problema identificată trebuie soluționată la nivelul UE, deoarece are o dimensiune transfrontalieră.

Acțiune cu valoare adăugată la nivelul UE

Scopul inițiativei este de a promova utilizarea pe teritoriul întregii UE a transportului intermodal, care se derulează în proporție de 81 % între statele membre, prin măsuri de sprijin bazate pe condiții de eligibilitate comune. Din perspectiva politicii și a pieței interne, este important să se asigure faptul că beneficiile prevăzute sunt aplicabile într-un mod comparabil pe tot cuprinsul UE. Având în vedere caracterul limitat al actualei DTC, unele state membre au conceput un sprijin diferențiat pentru operațiunile de transport intermodal, atât sub forma unui sprijin normativ nearmonizat, cât și în temeiul normelor privind ajutoarele de stat. În anumite cazuri, este posibil ca nu toți operatorii să fi avut acces egal la informațiile privind disponibilitatea acestor măsuri de sprijin, în special în cazul operațiunilor transfrontaliere. Unii operatori pot să fi dobândit un avantaj competitiv cu efecte dincolo de frontierele naționale. Acțiunea UE are scopul de a contribui la crearea unui tratament comparabil pentru operatorii din întreaga UE, simplificând procedurile administrative pentru industrie, statele membre și Comisie și îmbunătățind funcționarea pieței interne. Acest lucru nu poate fi realizat prin liberare la nivelul exclusiv al statelor membre.

³³ Unele state membre au introdus la Curtea de Justiție acțiuni în anulare cu privire la această dispoziție (C-542/20, Lituania/Parlamentul și Consiliul, C-545/20, Bulgaria/Parlamentul și Consiliul, C-547/20, România/Parlamentul și Consiliul și C-554/20, Polonia/Parlamentul și Consiliul).

- **Proportionalitate**

Alegerile referitoare la măsurile de politică relevante și la opțiunea de politică care formează structura prezentei inițiative au fost realizate ținând seama în mod corespunzător de principiul proporționalității, obținându-se astfel cea mai echilibrată abordare posibilă. Deși propunerea impune statelor membre obligația de a oferi sprijin pentru anumite tipuri de operațiuni de transport intermodal, evaluarea impactului a arătat că opțiunea de politică care presupune numai sprijinul voluntar al statelor membre nu va fi suficientă pentru atingerea obiectivului. Opțiunea de politică aleasă asigură un transfer modal suficient, la un cost rezonabil.

- **Alegerea instrumentului**

Alegerea instrumentului, și anume modificarea directivei existente, permite îndeplinirea în mod satisfăcător a obiectivului de îmbunătățire a competitivității transportului intermodal, asigurând totodată respectarea principiilor subsidiarității. Pentru a asigura sprijinul, fiecare stat membru va avea libertatea de a-și crea propriul cadru de politică, cu cele mai relevante măsuri de sprijin.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

În perioada 2014-2016 a fost efectuată o evaluare³⁴ a DTC, care a concluzionat că directiva continuă să fie un instrument relevant pentru sprijinirea transportului de mărfuri care combină diferite moduri de transport. S-a estimat că trecerea de la transportul exclusiv rutier la transportul intermodal a adus economii anuale de până la 2,1 miliarde EUR în ceea ce privește costurile externe în 2011. Deși nu toate aceste economii pot fi atribuite Directivei privind transporturile combinate, s-a stabilit că, în lipsa unei acțiuni la nivelul UE, serviciile transfrontaliere de transport combinat s-ar fi confruntat probabil cu bariere din cauza sistemelor juridice diferite, ceea ce ar fi făcut ca serviciile de transport combinat să fie mai puțin atractive și poate chiar nerealizabile.

Cu toate acestea, o serie de dispoziții ale DTC, de exemplu cerința de a utiliza documente pe suport de hârtie, sunt depășite, deoarece reflectă situația pieței din 1992. Alte dispoziții ale directivei sunt afectate de divergențe de transpunere și punere în aplicare la nivelul statelor membre, ceea ce cauzează zilnic probleme practice pentru industrie; prin urmare, dispozițiile respective nu sunt pe deplin eficace. În plus, măsurile de sprijin economic sunt foarte limitate și, prin urmare, nu au un impact semnificativ asupra competitivității operațiunilor intermodale. În cadrul consultării publice, atât industria, cât și administrațiile publice au indicat că măsurile de politică sunt proporționale pentru atingerea obiectivelor de politică.

- **Consultări cu părțile interesate**

Comisia a colaborat în mod activ cu părțile interesate și a desfășurat consultări cuprinzătoare pe parcursul procesului de evaluare a impactului.

Activitățile de consultare au avut loc în 2021 și 2022, de la publicarea evaluării inițiale a impactului (EII) în august 2021 până la consultarea specifică încheiată în august 2022.

³⁴ SWD(2016) 140 final.

Obiectivele activităților de consultare au fost următoarele:

- colectarea de informații și opinii ale părților interesate cu privire la principalele probleme și factorii determinanți asociați, definirea unor obiective de politică relevante legate de problemele respective și identificarea, definirea și examinarea măsurilor de politică care ar putea fi avute în vedere la evaluarea impactului;
- colectarea de informații și opinii cu privire la efectele probabile ale măsurilor și opțiunilor de politică.

Ca parte a mecanismului de feedback inițial, părțile interesate au avut posibilitatea de a oferi feedback cu privire la EII în perioada 19 august-16 septembrie 2021. S-au primit în total 62 de răspunsuri individuale.

Ulterior, pe site-ul „Exprimați-vă părerea” a fost accesibilă o consultare publică deschisă în perioada 7 martie-30 mai 2022. În total, s-au primit 101 răspunsuri de la diferite părți interesate. Unele părți interesate au transmis și documente de poziție împreună cu răspunsurile la consultare.

La final s-au desfășurat următoarele activități de consultare specifice:

- un sondaj online specific menit să valideze definiția problemei și obiectivele opțiunilor de politică, să obțină date utile pentru a defini mai detaliat măsurile/opțiunile de politică și să furnizeze datele necesare pentru a sprijini evaluarea impactului măsurilor și a costurilor preconizate. Sondajul s-a desfășurat în perioada 16 mai-24 iunie 2022 și a primit 59 de răspunsuri;
- în perioada mai-august 2022 au fost realizate interviuri specifice cu 29 de părți interesate (inclusiv trei interviuri exploratorii derulate în februarie 2022);
- la 25 octombrie 2022 a avut loc o reuniune a experților părților interesate cu industria. Au participat 60 de persoane, reprezentând 55 de organizații.

Activitățile de consultare a părților interesate au relevat un consens larg în rândul acestora cu privire la faptul că problemele și obiectivele inițiativei sunt relevante pentru dezvoltarea transportului intermodal.

Consultarea pe tema EII și consultarea publică deschisă au pus accentul pe problemă la un nivel mai înalt, după care sondajul și interviurile au adoptat o abordare mai detaliată și mai sistematică în ceea ce privește specificarea problemei și obiectivul asociat referitor la revizuirea DTC. O temă comună în feedbackul cu privire la EII a fost lipsa de claritate a definiției din actuala DTC, în timp ce alți participanți au sugerat că DTC ar trebui să se concentreze mai mult pe transportul pe căile navigabile interioare și pe transportul maritim pe distanțe scurte, pe lângă transportul feroviar și rutier.

În ceea ce privește definirea problemei, consultarea a arătat că există un consens destul de larg în rândul tuturor părților interesate cu privire la faptul că, fără acordarea de sprijin, transportul intermodal a fost competitiv în raport cu transportul exclusiv rutier în UE doar în unele situații (63 din 95, 66 %). Operatorii de terminale au fost și mai pesimiști, trei din cinci considerând că transportul intermodal nu este niciodată sau aproape niciodată competitiv în raport cu transportul exclusiv rutier, cu excepția cazului în care beneficiază de sprijin. Marea majoritate a grupurilor de părți interesate din industrie au fost de acord că lipsa de competitivitate a

prețurilor reprezintă un obstacol în calea dezvoltării transportului intermodal, cu excepția organizatorilor de mărfuri (de exemplu, operatorii de logistică, agenții de expediție care își desfășoară activitatea în principal în transportul rutier), care au fost în general mai sceptici în această privință.

Respondenții au identificat șase factori care afectează competitivitatea transportului intermodal în comparație cu transportul exclusiv rutier: cele mai importante au fost costurile de transbordare (87 din 94; 93 %) și lipsa unor terminale adecvate în vecinătate (85 din 95; 89 %). În cazul ambilor factori, cel puțin 75 % dintre respondenții din fiecare tip de părți interesate și de subcategorii ale industriei au fost de acord că aceștia sunt factori relevanți. În plus, 80 % dintre respondenți au considerat și alți patru factori ca fiind relevanți, și anume: faptul că transportul rutier este mai ieftin decât transportul intermodal în cazul operațiunilor „de la poartă la poartă” (78 din 94; 83 %); obișnuința de a utiliza transportul exclusiv rutier (78 din 94; 83 %); lipsa unei oferte de servicii adecvate în terminalele din apropiere (76 din 95; 80 %) și întârzierile/timpul de tranzit mai lung în comparație cu transportul exclusiv rutier (73 din 92; 79 %). Pentru fiecare dintre acești factori, cel puțin jumătate dintre respondenții din fiecare tip de părți interesate și de subcategorii ale industriei au considerat că factorul respectiv este relevant, în timp ce dintre organizatorii de transporturi, doar 3 din 7 au considerat că costul mai mic al transportului rutier față de cel al transportului intermodal/multimodal în cazul operațiunilor „de la poartă la poartă” reprezintă un factor relevant.

80 din 100 de respondenți (80 %) au sugerat că există diferențe între statele membre în ceea ce privește competitivitatea transportului intermodal, motivele uzuale fiind diferențele legate de infrastructură și de serviciile disponibile, precum și de nivelul sprijinului acordat.

În ceea ce privește factorii determinanți ai problemelor, 26 din 49 de respondenți la sondajul părților interesate au fost de acord sau întru totul de acord că actualele criterii de eligibilitate sunt prea restrânse, deoarece acoperă numai operațiunile derulate între state membre, unitățile de încărcare trebuie să aibă anumite dimensiuni minime pentru a fi eligibile, iar condițiile de eligibilitate aplicabile diferă în funcție de combinațiile modale. În plus, 24 din 49 de respondenți la sondaj au considerat că actualele criterii de eligibilitate nu sunt pe deplin relevante pentru promovarea adoptării transportului intermodal și pentru reducerea externalităților. 25 din 49 de respondenți la sondaj și 15 din 29 de persoane intervievate au considerat că actuala definiție a eligibilității permite interpretări diferite.

18 din 49 de respondenți la sondaj au fost de acord sau întru totul de acord că lipsește o bază empirică pentru determinarea nivelului de sprijin adecvat, întrucât evaluarea REFIT a concluzionat deja că DTC nu dispune de un cadru eficace pentru o imagine de ansamblu asupra pieței care să permită adaptarea măsurilor de sprijin la situația reală, fie la nivelul UE, fie la nivelul statelor membre. 20 din 49 de respondenți la sondaj și-au exprimat susținerea pentru obiectivul de îmbunătățire a datelor, a analizei și a raportării cu privire la starea transportului intermodal.

Conform evaluării REFIT, măsurile de sprijin stabilite de DTC pentru a spori competitivitatea relativă a transportului combinat sunt foarte limitate. 70 din cele 100 de răspunsuri la consultarea publică deschisă sunt de acord că aceasta reprezintă o problemă, iar 19 din 49 de respondenți la sondajul în rândul părților interesate au fost de acord sau întru totul de acord cu faptul că măsurile de sprijin deficitare, ineficace și ineficiente reprezintă o problemă.

SMDI identifică necesitatea de a îmbunătăți schimbul de date multimodale și gestionarea inteligentă a traficului pentru a simplifica mecanismele normative, administrative și comerciale complexe. Operatorii utilizează sisteme diferite, cu o mare varietate de interfețe și de cerințe privind seturile de date și o semantică diferită. 13 din 49 de respondenți la sondajul în rândul părților interesate au fost de acord că există o lipsă de interoperabilitate și că fragmentarea diferitelor sisteme de schimb de date reprezintă o problemă limitativă importantă. În ceea ce privește ineficiențele operaționale ale terminalelor, 37 din 100 de respondenți la consultarea publică deschisă au considerat calitatea slabă a serviciilor de la nivelul terminalelor ca fiind un factor care subminează competitivitatea transportului intermodal.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a efectuat un studiu în sprijinul evaluării impactului care stă la baza propunerii (decembrie 2021-iunie 2023). Acesta a oferit informații valoroase, în special în ceea ce privește elaborarea opțiunilor de politică, evaluarea efectelor preconizate și obținerea opiniilor părților interesate direct afectate.

- **Evaluarea impactului**

Măsurile de politică incluse în prezenta propunere se bazează pe rezultatele unei evaluări a impactului. Raportul privind evaluarea impactului [SWD(2023)351] a primit inițial un aviz negativ din partea Comitetului de control normativ al Comisiei [SEC(2023)373]. Ulterior, raportul a fost retransmis comitetului și a primit un aviz favorabil cu rezerve. S-a dat curs recomandărilor primite din partea comitetului, iar anexa 1 la raportul de evaluare a impactului prezintă un rezumat al modului în care s-a realizat acest lucru.

În evaluarea impactului au fost analizate cinci opțiuni de politică pentru atingerea obiectivelor identificate. Toate aceste cinci opțiuni abordează următoarele aspecte:

- acoperirea unei game mai largi de operațiuni în condiții de conformitate eficace
- creșterea competitivității printr-un cadru de sprijin
- transparență, cooperare și simplificare în ceea ce privește intrarea pe piață
- îmbunătățirea raportării și a informațiilor privind funcționarea pieței.

Opțiunea de politică A este opțiunea care presupune cea mai puțin strictă intervenție la nivelul UE. Aceasta se aplică tuturor transporturilor intermodale din interiorul UE. Eligibilitatea s-ar baza pe un set mai larg de externalități, fiind necesare economii de cel puțin 40 % din costurile externe, cu o metodologie stabilită pe baza valorilor unitare din Ghidul privind costurile externe ale transporturilor³⁵. Orientările folosite pentru calcule ar urma să fie stabilite într-un act de punere în aplicare³⁶. Datele care ar urma să fie furnizate pentru a face dovada eligibilității ar fi verificate și legate de platformele eFTI³⁷. Actuala obligație de

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ Pentru a asigura o comparație suficient de precisă a operațiunilor, ar fi necesar ca ghidul să fie în continuare actualizat periodic, ținând seama de cele mai recente dovezi științifice. În plus, trebuie asigurate coerența și complementaritatea cu viitorul CEEU.

³⁷ Platformele de schimb electronic de date între întreprinderi și autorități (B2A) instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056.

raportare bienală a Comisiei ar fi înlocuită cu un apel adresat statelor membre de a efectua periodic analize și planificări strategice pentru modurile de transport durabile, în vederea alegerii unui sprijin adecvat. Deși nu obligă statele membre să ofere vreun sprijin, opțiunea de politică A oferă un set de instrumente de sprijin predefinite din care să se poată alege. În ceea ce privește transparența terminalelor și cooperarea, ar urma să fie introduse norme comune de transparență pentru terminale printr-un act de punere în aplicare.

Opțiunea de politică B combină obligații la nivelul UE cu o oarecare flexibilitate pentru a lua în considerare situațiile naționale specifice. Aceasta obligă statele membre să sprijine transportul intermodal, dar le oferă libertatea de a alege dintre diferitele instrumente de sprijin enumerate în setul de instrumente pentru a aborda provocările cu care se confruntă sistemele naționale de transport. Această opțiune de politică este împărțită în trei subopțiuni cu domeniu de aplicare și condiții de eligibilitate diferite. Opțiunea de politică B1 și opțiunea de politică B2a se aplică tuturor operațiunilor intermodale din interiorul UE, în timp ce opțiunea de politică B2b se aplică numai operațiunilor transfrontaliere din interiorul UE. În opțiunea de politică B1, eligibilitatea se bazează pe reducerea emisiilor de GES, cu un prag de 25 % calculat utilizând metodologia cadrului comun al UE pentru contabilizarea emisiilor de GES în transporturi și logistică (propunerea „CountEmissions EU”). În cazul opțiunilor de politică B2a și B2b, eligibilitatea se bazează pe un set mai larg de externalități, fiind necesar un prag de economisire de 40 %, la fel ca în cazul opțiunii A. În toate subopțiunile opțiunii de politică B, datele care ar urma să fie furnizate pentru a face dovada eligibilității ar fi verificate și legate de platformele eFTI. În ceea ce privește analiza de piață și raportarea, toate subopțiunile opțiunii de politică B s-ar baza pe obligația actuală a Comisiei de a întocmi rapoarte din cinci în cinci ani, cu asistență din partea statelor membre și cu utilizarea unor studii specifice de analiză de piață. În toate subopțiunile opțiunii de politică B, statele membre ar trebui să realizeze o reducere globală a costurilor, precum și o creștere a actualizărilor tehnologice, fiind în același timp autorizate să aleagă dintr-un set de instrumente pentru a-și adapta sprijinul la circumstanțele naționale, în limitele date. În plus, statele membre sunt invitate să faciliteze lansarea de noi rute intermodale. Toate subopțiunile opțiunii de politică B ar include un avantaj normativ constând în exceptarea segmentelor rutiere ale operațiunilor eligibile de la interdicțiile naționale de circulație. În ceea ce privește transparența terminalelor și cooperarea, măsurile sunt aceleași ca în cazul opțiunii de politică A.

Opțiunea de politică C prevede cea mai puternică intervenție la nivelul UE. Aceasta se aplică tuturor operațiunilor din interiorul UE. Eligibilitatea este aceeași ca pentru opțiunea de politică A și subopțiunile opțiunii de politică B2, fiind bazată pe un ansamblu mai larg de externalități cu un prag de 40 %. La fel ca în cazul celorlalte opțiuni, datele care ar urma să fie furnizate pentru a face dovada eligibilității ar fi verificate și legate de platformele eFTI. Obligația de raportare bienală a Comisiei ar fi înlocuită cu obligația statelor membre de a efectua periodic analize și planificări strategice pentru întregul sistem de transport, care să includă o analiză transmodală. În ceea ce privește instrumentele de sprijin, această opțiune obligă statele membre să asigure un sprijin armonizat pentru a scădea costul operațiunilor eligibile (sau a părților acestora) care se desfășoară pe teritoriul lor până la un nivel care să determine adoptarea transportului intermodal. Acest nivel de sprijin este evaluat la 10 % din costul total suportat de expeditor pentru operațiunea „de la poartă la poartă”. Această opțiune de politică ar include de asemenea un avantaj normativ armonizat constând în exceptarea segmentelor rutiere ale operațiunilor eligibile de la interdicțiile naționale de circulație. În plus, opțiunea de politică C ar necesita stabilirea unui set de date definit și ar impune utilizarea unor seturi de date și a unor protocoale de schimb de date comune. Măsurile referitoare la transparența terminalelor sunt aceleași ca în cazul opțiunilor de politică A și B.

Pe baza evaluării, opțiunea de politică B2a este identificată ca fiind opțiunea preferată. Aceasta îndeplinește obiectivul prin asigurarea celui mai ridicat transfer modal și a celor mai mari economii de costuri externe, cu un bun raport între costuri și beneficii, asigurând în același timp coerența și respectând principiile proporționalității și subsidiarității.

Se preconizează că opțiunea preferată va genera economii recurente semnificative de costuri administrative pentru întreprinderile care își desfășoară activitatea în sectorul intermodal. Economii recurente de costuri realizate de operatorii implicați în transportul intermodal ca urmare a utilizării datelor electronice și a platformelor eFTI sunt estimate la 430 de milioane EUR pe an. În același timp, terminalele ar suporta costuri administrative pentru actualizarea informațiilor care trebuie publicate pe site-ul lor internet. Costul mediu anual recurent al tuturor terminalelor în perioada 2025-2035 este estimat la aproximativ 6 100 EUR. Economii de costuri administrative depășesc cu mult costurile neglijabile, iar economiile nete de costuri administrative pentru întreprinderi sunt estimate la 430 de milioane EUR anual.

Pentru a asigura o respectare și mai bună a principiului subsidiarității, dincolo de rezultatul evaluării impactului, statele membre dispun de flexibilitate totală în ceea ce privește alegerea tipului de măsuri pe care ar urma să le pună în aplicare, trebuind totodată să îndeplinească obiectivul de reducere a costurilor cu 10 %. Pentru a asigura luarea deciziilor în cunoștință de cauză și îndeplinirea obiectivelor, opțiunea preferată include obligația fiecărui stat membru de a-și evalua măsurile existente și potențiale și de a consolida toate măsurile într-un singur cadru național de politică. Această obligație este similară obligației de a analiza strategiile transmodale din cadrul opțiunii de politică C, dar mai puțin exigentă. Se estimează că ea va avea un impact mic asupra costurilor (costuri unice suplimentare de până la 1,1 milioane EUR plus costuri recurente de 1,6 milioane EUR o dată la cinci ani). Aceste schimbări nu modifică în mod semnificativ ierarhia opțiunilor și alegerea opțiunii de politică preferate.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea este conformă cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea generează pentru bugetul Uniunii costuri nete de 2 milioane EUR în perioada 2025-2050. Impactul bugetar al propunerii este descris mai detaliat în fișa financiară legislativă anexată la prezenta propunere.

Impactul bugetar dincolo de actualul cadru financiar multianual (CFM) este descris sub forma unei imagini de ansamblu orientative, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Statele membre trebuie să adopte și să publice cadre naționale de politică în care să compileze măsurile noi și existente care au un impact asupra transportului intermodal în termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei modificări, iar ulterior să evalueze impactul cadrelor de politică naționale o dată la cinci ani. Cadrele de politică naționale, precum și rezultatele evaluărilor acestora, trebuie notificate Comisiei.

Comisia va urmări punerea în aplicare, rezultatele și impactul prezentei propuneri prin intermediul obligațiilor de raportare stabilite în cadrul acesteia. Cu un an înainte de aplicarea directivei, Comisia va stabili situația de referință de pe piață, iar ulterior, la cinci ani de la aplicarea directivei și la fiecare cinci ani după aceea, va elabora un raport privind dezvoltarea economică a transportului intermodal în UE. În procesul de colectare a informațiilor necesare, Comisia va fi asistată de statele membre și va utiliza date agregate de pe platformele eFTI. Rapoartele vor aborda în special volumul traficului din UE care se derulează prin transportul intermodal, principalele coridoare de transport intermodal, principalele obstacole în calea adoptării pe scară mai largă a transportului intermodal, competitivitatea transportului intermodal în comparație cu transportul exclusiv rutier (inclusiv o analiză a sprijinului oferit de statele membre în cadrele de politică naționale) și evoluțiile capacității terminalelor.

După cel mult 10 ani, Comisia va evalua dacă este oportun să continue regimul de sprijin instituit prin prezenta directivă.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Titlul directivei este adaptat pentru a reflecta domeniul de aplicare extins, prin eliminarea formulării „între state membre” și înlocuirea termenului „transporturi combinate” cu „transport intermodal”.

Articolul 1 din directiva de modificare prevede următoarele modificări ale Directivei 92/106/CEE:

- *Articolul 1 din directiva actuală prevedea domeniul de aplicare al DTC prin stabilirea condițiilor care trebuiau îndeplinite pentru a putea beneficia de cadrul de sprijinire a „transportului combinat”. În directiva revizuită, în scopul asigurării clarității, se introduc două articole pentru a descrie domeniul de aplicare (articolul 1a) și a prevedea definiții (articolul 1b), urmate de un nou articol, articolul 1c, care prevede noile condiții în care operațiunile se califică drept „transport combinat”.*
- *Articolul 2 se înlocuiește cu o formulare actualizată pentru a elimina data-țintă 1993, care a devenit redundantă.*
- *Articolul 3 se înlocuiește cu condiții actualizate de dovedire a conformității.*
- *Se introduce articolul 3a, care stabilește obligația statelor membre de a adopta, a publica, a pune în aplicare și a evalua cadre naționale de politică pentru sprijinirea transportului intermodal.*
- *Articolul 5 se înlocuiește cu o formulare actualizată privind raportarea de către Comisie.*
- *Articolul 6 alineatul (1) se înlocuiește cu o formulare actualizată pentru a asigura conformitatea cu normele privind ajutoarele de stat.*
- *Articolul 7 se elimină.*
- *Articolul 9 se înlocuiește cu o nouă formulare pentru a actualiza trimiterile caduce și a simplifica limbajul.*

- *Se introduce articolul 9a, care instituie obligația de a excepta segmentele rutiere ale transportului combinat de la interdicțiile naționale de circulație la sfârșit de săptămână și în zilele de sărbătoare legală.*
- *Se introduce articolul 9b, în care se stabilesc cerințe de transparență pentru terminalele de marfă intermodale.*
- *Se introduce articolul 9c, în care se stabilesc condițiile în care se conferă Comisiei competențe delegate în temeiul prezentei directive.*
- *Se introduce articolul 9d, în care se stabilește procedura comitetului pentru exercitarea de către Comisie a competenței de a adopta acte de punere în aplicare.*
- *Articolul 10 se elimină.*
- *Se introduce o anexă care conține o listă orientativă a măsurilor de sprijin menționate la articolul 3a.*

Articolul 2 din directiva de modificare modifică Regulamentul (UE) 2020/1056 pentru a introduce obligația platformelor eFTI de a oferi funcționalitatea de calculare a economiilor de costuri externe și de generare de date agregate privind volumele anuale de transport combinat.

Articolul 3 din directiva de modificare stabilește obligația de transpunere și punerea în aplicare amânată.

Articolul 4 din directiva de modificare stabilește data intrării în vigoare și a aplicării prezentei directive.

Articolul 5 din directiva de modificare stabilește destinatarii.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului în ceea ce privește un cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri și a Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește calcularea economiilor de costuri externe și generarea de date agregate

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului³ vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și realizarea neutralității climatice până în 2050. În cazul transporturilor, acest obiectiv înseamnă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 90 % până în 2050. În plus, pentru a-și reduce dependența de combustibilii fosili, Uniunea trebuie să își îmbunătățească și eficiența energetică, astfel cum se subliniază în pachetul REPowerEU⁴, și să se reorienteze către un transport mai curat pentru a reduce poluarea aerului și poluarea

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Planul REPowerEU [COM(2022) 230 final].

fonică, astfel cum se prevede în Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării⁵.

- (2) Transportul intermodal combină performanța de mediu și eficiența energetică mai bune ale transportului feroviar și naval cu accesibilitatea și flexibilitatea transportului rutier, fiind prin urmare esențial pentru a facilita adoptarea pe scară mai largă a transportului de mărfuri feroviar și naval. De asemenea, el favorizează o alocare mai eficientă a volumelor între modurile de transport și reduce în mod eficace costurile externe ale transportului rutier care sunt greu de internalizat pe deplin, în special pe cele legate de congestionarea traficului și de accidente. Cu toate acestea, la momentul actual, prețurile transporturilor nu reflectă încă pe deplin efectele negative cauzate de diferitele moduri de transport, iar acest lucru împiedică reducerea efectivă a impactului externalităților prin adoptarea unor opțiuni mai durabile pentru transportul de marfă.
- (3) Directiva 92/106/CEE a Consiliului⁶ a stabilit un cadru pentru încurajarea dezvoltării transportului intermodal, în special a operațiunilor de transport combinat. Directiva sprijină operațiunile de transport intermodal care concurează cu transportul rutier unimodal și este principalul act legislativ al Uniunii care stimulează reorientarea de la transportul rutier de mărfuri la moduri de transport cu emisii mai scăzute, cum ar fi transportul pe căile navigabile interioare, transportul maritim pe distanțe scurte și transportul feroviar. Deși Directiva 92/106/CEE a contribuit la dezvoltarea politicii Uniunii privind transferul modal, domeniul său de aplicare limitat, sprijinul insuficient și deficiențele în punerea sa în aplicare i-au redus eficacitatea. Prin urmare, este necesar să se asigure că operațiunile de transport intermodal din Uniune care reduc costurile externe prin faptul că sunt mai ecologice, mai sigure și mai eficiente din punct de vedere energetic și cauzează mai puține congestii decât transportul rutier devin atractive pentru expeditori.
- (4) Numai operațiunile de transport intermodal pentru care există o alternativă de transport rutier unimodal viabilă din punct de vedere comercial conduc la economii de costuri externe. În cazul operațiunilor intermodale care leagă insulele de continent nu există alternative rutiere, dar se pot realiza economii de costuri externe prin alegerea unei rute diferite care să utilizeze segmente mai lungi de transport maritim pe distanțe scurte sau alte segmente de transport maritim pe distanțe scurte care permit combinarea cu transportul feroviar și cu transportul pe căile navigabile interioare.
- (5) Aproximativ o cincime din operațiunile de transport intermodal se desfășoară exclusiv într-un singur stat membru. Cu toate acestea, efectul negativ al operațiunilor naționale de transport rutier și, în special, emisiile de gaze cu efect de seră și congestionarea traficului se resimt dincolo de frontierele naționale ale statelor membre. Prin urmare, pentru a asigura faptul că toate operațiunile care contribuie la reducerea costurilor externe sunt tratate în același mod, este necesar să se ofere stimulente la nivelul Uniunii atât pentru operațiunile de transport intermodal

⁵ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Calea către o planetă sănătoasă pentru toți, Plan de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului” [COM(2021) 400 final].

⁶ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

internaționale, cât și pentru cele naționale, inclusiv pentru diferitele combinații modale.

- (6) Disponibilitatea terminalelor de transbordare este esențială pentru dezvoltarea transportului intermodal. Totuși, măsurile de sprijin pentru creșterea capacității terminalelor nu ar trebui să intre sub incidența prezentei directive, deoarece sunt incluse în *[a se adăuga o trimitere la Regulamentul TEN-T revizuit, în curs de negociere de către colegiitori]*.
- (7) Eligibilitatea pentru beneficiile prevăzute de Directiva 92/106/CEE se bazează pe limitele de distanță ale diferitelor părți ale operațiunii. Această modalitate de definire a „operațiunilor de transport combinat” nu contribuie suficient la atingerea obiectivului de reducere a costurilor externe, deoarece nu este îndeajuns de specifică. În plus, ea nu reflectă în mod obiectiv condițiile și circumstanțele din diferite regiuni și nu ține seama de caracteristicile performanței de mediu a operațiunii propriu-zise, de exemplu de tipul vehiculului și de combustibilul utilizat. Prin urmare, sprijinul acordat ar trebui să se aplice numai operațiunilor de transport intermodal care asigură un nivel suficient de economii în ceea ce privește costurile externe și care permit o utilizare optimizată a rețelei de transport. Pentru a identifica aceste operațiuni, ar trebui stabilit un prag al economiilor de costuri externe ale unei operațiuni de transport intermodal, inclusiv în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră („GES”), poluarea aerului, vătămările corporale și decese, zgomotul și congestiunea traficului, în comparație cu operațiunea alternativă de transport rutier unimodal care este viabilă din punct de vedere comercial. Pragul ar trebui să permită obținerea de beneficii de către toate combinațiile modale, asigurând în același timp faptul că segmentele de transport feroviar, transport pe căile navigabile interioare și transport maritim pe distanțe scurte constituie o parte importantă a operațiunii intermodale. În plus, la calcularea economiilor de costuri externe trebuie să se ia în considerare costurile externe ale tuturor părților integrante ale operațiunii de transport intermodal, pentru a se putea face o comparație justă cu alte opțiuni de transport.
- (8) În cazul operațiunilor al căror punct de începere sau de încheiere – sau ambele – se află în afara Uniunii sau care încep și se încheie în Uniune, dar traversează o țară terță, partea respectivei operațiuni de transport intermodal care are loc în Uniune ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentei directive dacă partea respectivă a operațiunii îndeplinește condițiile stabilite în prezenta directivă, având în vedere că implică un transfer modal în cadrul Uniunii.
- (9) Operațiunile de transport intermodal pot fi foarte diferite unele de altele în ceea ce privește combinațiile de moduri de transport și numărul de părți operaționale diferite, inclusiv numărul diferit de segmente de transport. Operațiunile de transport combinat sprijinite în temeiul prezentei directive ar putea presupune fie un singur segment rutier, fie două, împreună cu unul sau mai multe segmente nerutiere. Având în vedere că niciunul dintre diferitele segmente de transport ale unei operațiuni de transport combinat nu ar avea loc fără celelalte segmente și în conformitate cu jurisprudența Curții, o operațiune de la expeditor la destinatarul final constituie o singură operațiune indisociabilă de transport⁷. În consecință, barierele în calea oricărei părți a

⁷ Hotărârea din 7 mai 1991, Comisia/Italia (C-45/89, Rec., 1991, p. I-2053) ECLI:EU:C:1991:185.

operațiunii intermodale ar submina viabilitatea operațiunii intermodale în ansamblu, conducând astfel la o utilizare sporită a transportului rutier unimodal.

- (10) Pentru a putea urmări unitățile de încărcare intermodale de-a lungul lanțului intermodal cu obiectivul de a stabili operațiunile de transport intermodal care pot beneficia de cadrul de sprijin instituit prin prezenta directivă, este esențial ca unitățile de încărcare intermodale utilizate în toate aceste operațiuni să utilizeze mijloace de identificare și de marcare existente și folosite pe scară largă. De asemenea, identificarea standardizată ar trebui să accelereze manipularea unităților de încărcare intermodale în terminale și să faciliteze fluxul operațiunilor de transport intermodal.
- (11) În cazul transportului containerizat, ar putea fi necesară preluarea sau returnarea containerelor goale într-un depozit de containere înaintea sau ulterior utilizării lor pentru o operațiune de transport intermodal. În cazul în care aceste curse către și dinspre depozite se realizează cu containere goale dedicate și fac obiectul contractului de transport aferent operațiunii de transport intermodal sau al unei părți a acestuia, ele ar trebui să fie de asemenea considerate parte integrantă a operațiunii de transport intermodal.
- (12) Pentru a asigura faptul că numai operațiunile de transport intermodal eligibile beneficiază de cadrul de sprijin instituit prin prezenta directivă, este important să se poată verifica conformitatea oricărei operațiuni cu condițiile stabilite în cadrul de sprijin. Instrumentele digitale moderne pot efectua calculul economiilor de costuri externe și pot contribui la verificarea conformității. Platformele pentru date digitale privind transporturile instituite în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului⁸ („platformele eFTI”) oferă un instrument adecvat, deoarece sunt concepute pentru a include informațiile de reglementare necesare, inclusiv calculul economiilor de costuri externe. Prin urmare, utilizarea unei platforme eFTI ar trebui să fie obligatorie pentru toate operațiunile care doresc să beneficieze de cadrul de sprijin.
- (13) Trebuie instituită și actualizată periodic o metodologie de calcul armonizată comună, cu valori de referință pentru costurile externe sau cu surse de astfel de valori de referință, care să țină pasul cu dezvoltarea bazei de cunoștințe și de dovezi. Prin urmare, metodologia exactă ar trebui stabilită prin intermediul unui act de punere în aplicare, calculul făcându-se în conformitate cu valorile unitare stabilite în Ghidul privind costurile externe ale transporturilor⁹, în versiunea sa actualizată.
- (14) Informațiile necesare privind transporturile ar trebui înregistrate pe platformele eFTI înainte de începerea unei operațiuni și ar trebui să se limiteze strict la datele și calculele necesare pentru a dovedi conformitatea. Pentru a evita sarcinile administrative, autoritățile naționale competente ar trebui să nu solicite informații suplimentare în scopul verificării conformității.

⁸ Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ *Handbook on the external costs of transport* (Ghid privind costurile externe ale transporturilor). Comisia Europeană. Versiunea 2019 – 1.1, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, ISBN 978-92-76-18184-2.

- (15) În vederea respectării de către Comisie a obligațiilor de raportare prevăzute de prezenta directivă, anumite date privind operațiunile de transport combinat înregistrate pe platformele eFTI ar trebui puse anual la dispoziția Comisiei, în formă agregată.
- (16) Pe distanțe mai lungi, utilizarea transportului intermodal poate fi competitivă din punctul de vedere al costurilor în raport cu transportul rutier unimodal, deoarece costurile de transport ale modurilor de transport nerutiere sunt de obicei mai mici pe unitate. În schimb, pe distanțe medii și mai scurte, expeditorii și organizatorii transporturilor aleg adesea transportul rutier unimodal din cauza presiunilor concurențiale, deoarece pe astfel de distanțe mai scurte costurile mai mici pe unitate ale transporturilor nu sunt suficiente pentru a compensa costurile organizaționale și de transbordare suplimentare care decurg din faptul că transportul intermodal presupune mai multe moduri de transport. Pe distanțele medii, această diferență de competitivitate a costurilor este, în medie, de 10 %. Prin urmare, pentru a stimula o creștere rapidă a adoptării transportului intermodal pe distanțe medii, statele membre ar trebui să adapteze politicile naționale și să adopte măsurile cu și fără caracter normativ care sunt necesare pentru a îmbunătăți competitivitatea transportului intermodal.
- (17) Unele state membre au politici naționale de promovare a transportului intermodal feroviar, pe căile navigabile interioare sau a transportului maritim pe distanțe scurte, cu scopul de a reduce diferența de cost dintre transportul rutier și opțiunile de transport alternative. Aceste politici modale nu sunt însă aliniate întotdeauna între modurile de transport sau între statele membre învecinate. În plus, unele state membre nu au instituit măsuri de sprijin. Fragmentarea cauzată de o abordare necoordonată reduce eficacitatea sprijinului existent și are drept rezultat condiții de concurență inechitabile între modurile de transport și între statele membre. În consecință, toate statele membre ar trebui să instituie și să pună în aplicare cadre naționale de politică prin care să sprijine adoptarea transportului intermodal, având în vedere potențialul fiecărei combinații modale, precum și interacțiunile dintre toate modurile de transport în mod cuprinzător; statele membre ar trebui să reevalueze periodic eficacitatea și relevanța măsurilor naționale.
- (18) Cadrele naționale de politică ar trebui să cuprindă măsurile naționale cu și fără caracter normativ, atât existente, cât și planificate, care au un impact asupra competitivității transportului intermodal utilizate de statul membru, cum ar fi derogările normative sau tratamentele preferențiale, tarifele, impozitele și taxele, inclusiv taxele de utilizare a infrastructurii, taxele bazate pe costuri externe și taxele de congestionare, împreună cu cele aplicabile transportului rutier unimodal de mărfuri, precum și schemele de sprijin pentru transportul de mărfuri care se aplică modurilor individuale sau transportului intermodal, inclusiv cele care se aplică transportului rutier unimodal de mărfuri sau anumitor părți ale acestuia. Măsurile de sprijin ar trebui să se aplice în mod egal tuturor operațiunilor care îndeplinesc condițiile pentru a fi considerate operațiuni de transport combinat. Atunci când este necesar, statele membre ar trebui să coopereze cu alte state membre învecinate, prin consultări sau cadre de politici comune. Coordonarea acestor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii ar trebui să se bazeze pe analize de piață și pe rapoartele întocmite de Comisie.

- (19) Pentru ca operațiunile intermodale pe distanțe medii să devină competitive din punctul de vedere al costurilor în raport cu operațiunile rutiere unimodale și pentru a-i motiva pe expeditori să își reorienteze operațiunile către transportul intermodal, cadrele naționale de politică ar trebui să contribuie la realizarea unei reduceri globale cumulate de cel puțin 10 % din costurile totale de la poartă la poartă ale operațiunilor de transport intermodal pe termen mediu. Măsurile de realizare a unei astfel de reduceri pot cuprinde ajustări și mecanisme juridice, economice, fiscale sau administrative. Statele membre pot utiliza veniturile generate în conformitate cu Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰ în favoarea operațiunilor de transport intermodal reglementate de prezenta directivă. Sprijinul poate fi finanțat și din instrumentele financiare existente ale Uniunii, sub rezerva normelor aplicabile programelor specifice.
- (20) În plus, pentru a facilita utilizarea transportului intermodal, este important să existe sprijin specific pentru investiții care să permită modernizarea necesară a tehnologiilor intermodale. Acest sprijin poate răspunde nevoilor tehnologice ale terminalelor sau ale oricăruia dintre modurile de transport implicate în transportul intermodal.
- (21) În cazul în care nu există decât legături rutiere între anumite terminale sau în vecinătatea acestora, ar putea fi necesar un sprijin „de lansare” pentru deschiderea de noi conexiuni intermodale, întrucât cererea de servicii în faza de lansare ar putea să nu fie suficientă pentru a asigura rentabilitatea serviciilor respective.
- (22) Statele membre pot introduce măsuri de ajutor de stat pentru a îndeplini obiectivele Pactului verde european și ale Legii climei, cu condiția ca măsurile respective să fie compatibile cu piața internă.
- (23) Măsurile de sprijin introduse în cadrele naționale de politică ar putea constitui ajutor de stat. Atunci când un stat membru stabilește măsuri în cadrul său național de politică, acesta ar trebui să evalueze dacă măsurile respective constituie ajutor de stat și să se asigure că nu se aduce atingere aplicării articolelor 107 și 108 din TFUE. În cazul în care o măsură constituie ajutor de stat, se vor aplica normele procedurale și de fond privind ajutoarele de stat. Este de la sine înțeles că evaluarea compatibilității măsurilor care constituie ajutor de stat este de competența exclusivă a Comisiei în temeiul articolului 108 din TFUE.
- (24) Pentru a asigura faptul că informațiile practice cu privire la măsurile de sprijin disponibile puse în aplicare de statele membre pot fi accesate public cu ușurință și sunt gratuite pentru toți operatorii din Uniune, acestea ar trebui să fie accesibile pe o pagină web specifică, într-un loc central, astfel încât întreprinderile care organizează operațiuni internaționale să le poată găsi cu ușurință.
- (25) Este important să existe o imagine de ansamblu a evoluțiilor pieței și a impactului măsurilor de sprijin asupra adoptării transportului intermodal. O astfel de imagine de ansamblu asupra pieței ar trebui să asigure comparabilitatea în întreaga Uniune. Prin urmare, Comisia ar trebui să întocmească în continuare rapoarte privind evoluțiile pieței cu asistență din partea statelor membre. Un astfel de raport ar trebui să

¹⁰ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere (JO L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

stabilească mai întâi nivelul de referință pentru competitivitatea din punctul de vedere al costurilor a transportului intermodal în raport cu transportul rutier și să fie întocmit ulterior din cinci în cinci ani pentru a acorda timp suficient eventualelor măsuri de sprijin să producă efecte.

- (26) Adoptarea și eficiența transportului intermodal pot fi sprijinite prin dispoziții de reglementare specifice la nivelul Uniunii, care să abordeze situații specifice din domeniul transportului intermodal. Pentru a asigura utilizarea eficientă a capacității terminalelor și a capacității nerutiere, este important ca exploatarea terminalelor și a transportului nerutier să nu fie împiedicată de limitări temporale ale traficului pe segmentele rutiere.
- (27) Pentru a asigura faptul că informațiile privind serviciile și infrastructurile disponibile în orice terminal de transbordare intermodal sunt ușor accesibile tuturor operatorilor și organizatorilor de transporturi din Uniune, informațiile respective ar trebui să fie publicate gratuit de către operatorii terminalelor pe pagina lor web. Pentru a oferi un cadru pentru identificarea nivelului serviciilor oferite de terminalele de transbordare intermodale din Uniune, ar trebui stabilită o listă detaliată a acestor informații într-un act de punere în aplicare.
- (28) Ar trebui asigurată comparabilitatea nivelurilor serviciilor existente în diferitele terminale din Uniune, prin stabilirea unei clasificări pentru terminalele de transbordare intermodale. O astfel de clasificare ar trebui să evite complexitatea și povara excesive, prin urmare ar trebui să se bazeze pe informații deja publicate.
- (29) Sprijinul specific pentru transportul intermodal este necesar numai până când prețul pieței ajunge să reprezinte în mod adecvat costul total al diverselor operațiuni de transport pentru societate. Prin urmare, ar trebui efectuată o revizuire după 10 ani, pentru a evalua dacă sprijinul respectiv este în continuare relevant și, în caz afirmativ, în ce mod ar putea fi necesar să fie ajustat.
- (30) Pentru a permite punerea în aplicare a prezentei directive, platformele eFTI ar trebui să ofere funcționalități de calculare a economiilor de costuri externe și să genereze date agregate.
- (31) Pentru a ține seama de natura tehnică a anumitor cerințe, ar trebui delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește completarea prezentei directive cu lista datelor suplimentare necesare pentru calcularea economiilor de costuri externe ale unei operațiuni de transport intermodal, necesare pentru demonstrarea conformității cu prezenta directivă, și cu norme pentru punerea la dispoziție a datelor anuale agregate privind operațiunile de transport combinat în vederea analizei de piață. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹¹. Concret, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre,

¹¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (32) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, în special a normelor detaliate pentru calcularea costurilor externe, a listei de rute alternative predefinite pentru operațiunile intermodale în cazul conexiunilor dintre insule și continent și a informațiilor care trebuie furnizate pentru serviciile disponibile în terminale și privind clasificarea terminalelor, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe ar trebui *exercitate* în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹².
- (33) Obiectivul prezentei directive este de a promova mai puternic reorientarea transportului de mărfuri de la transportul rutier către moduri de transport mai ecologice, în vederea reducerii costurilor externe ale sistemului de transport al Uniunii. Având în vedere că transportul intermodal are caracter preponderent internațional, iar infrastructura este interconectată, acest obiectiv nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii. Prin urmare, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (34) Pentru ca operațiunile de transport transfrontalier să poată continua fără sincope în Uniune, aplicarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative naționale necesare pentru transpunerea prezentei directive ar trebui amânată până când platformele eFTI devin disponibile. Această amânare a aplicării nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenul de transpunere în dreptul intern.
- (35) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative¹³, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că transmiterea unor astfel de documente este justificată.
- (36) Directiva 92/106/CEE și Regulamentul (UE) 2020/1056 ar trebui modificate în consecință,

¹² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

¹³ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 92/106/CEE

Directiva 92/106/CEE se modifică după cum urmează:

- (1) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unui cadru de sprijin pentru transportul intermodal de mărfuri”.

- (2) Articolul 1 se elimină.

- (3) Se introduc articolele 1a, 1b și 1c, cu următorul text:

„Articolul 1a

Prezenta directivă stabilește un cadru de sprijin pentru operațiunile de transport intermodal efectuate integral sau parțial pe teritoriul Uniunii. De asemenea, directiva stabilește norme privind cerințele de transparență pentru terminalele de transbordare intermodale.

Articolul 1b

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

- (1) «operațiune de transport intermodal» înseamnă transportarea unei unități de încărcare intermodale între punctul său de încărcare și punctul de descărcare pe două sau mai multe segmente de transport, dintre care cel puțin un segment se efectuează pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau prin transport maritim pe distanțe scurte, iar segmentul inițial sau segmentul final sau ambele sunt parcurse pe cale rutieră, fără ca mărfurile să fie manipulate în timpul transbordării între diferitele segmente de transport, indiferent dacă operațiunea face obiectul unui singur contract de transport multimodal sau al unor contracte de transport consecutive, specifice fiecărui mod de transport;
- (2) «operațiune de transport combinat» înseamnă o operațiune de transport intermodal care îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 1c alineatul (2) pe teritoriul Uniunii;
- (3) «unitate de încărcare intermodală» înseamnă un container, o cutie mobilă, o semiremorcă, un vehicul rutier sau o combinație de vehicule utilizate în transportul intermodal;
- (4) «punct de încărcare» înseamnă locul în care mărfurile sunt încărcate într-o unitate de încărcare intermodală;

- (5) «punct de descărcare» înseamnă locul în care mărfurile sunt descărcate dintr-o unitate de încărcare intermodală;
- (6) «costuri externe» înseamnă costurile generate de utilizatorii transporturilor și care nu sunt suportate de aceștia, ci de societate în ansamblu, în special costurile legate de emisiile de gaze cu efect de seră, de poluarea aerului, de vătămări corporale și decese, de zgomot și de congestionarea traficului;
- (7) «operațiune alternativă de transport rutier unimodal» înseamnă o operațiune de transport unimodal al unității de încărcare intermodale, planificată virtual și viabilă din punct de vedere comercial, în cadrul căreia întregul transport are loc pe șosea între același punct de începere și același punct de încheiere ca în cazul operațiunii de transport combinat realizate efectiv;
- (8) «operațiune alternativă de transport maritim intermodal» înseamnă o operațiune de transport intermodal, planificată virtual și viabilă din punct de vedere comercial, care utilizează unul dintre segmentele maritime din lista stabilită în conformitate cu articolul 1c alineatul (7) pentru transportarea unității de încărcare intermodale între același punct de începere și același punct de încheiere ca în cazul operațiunii de transport combinat vizate;
- (9) «terminal de transbordare intermodal» înseamnă un terminal intermodal de marfă a cărui structură este echipată pentru transbordarea unităților de încărcare intermodale între cel puțin două moduri de transport sau între două vehicule sau nave diferite, cum ar fi terminalele din porturile interioare sau maritime, terminalele aflate de-a lungul căilor navigabile interioare, terminalele din aeroporturi, precum și terminalele feroviar-rutiere;
- (10) «punct de începere a segmentului de transport» înseamnă locul din care unitatea de încărcare intermodală începe operațiunea de transport combinat pe modul de transport vizat;
- (11) «punct de încheiere a segmentului de transport» înseamnă locul în care unitatea de încărcare intermodală încheie operațiunea de transport combinat pe modul de transport vizat;
- (12) «punct de începere a operațiunii de transport combinat» înseamnă locul în care unitatea de încărcare intermodală este încărcată pe vehiculul sau nava care parcurge primul segment de transport al operațiunii de transport combinat în Uniune, iar atunci când operațiunea de transport intermodal începe în afara teritoriului Uniunii, punctul de intrare a unității de încărcare intermodale pe teritoriul Uniunii;
- (13) «punct de încheiere a operațiunii de transport combinat» înseamnă locul în care unitatea de încărcare intermodală este descărcată de pe vehiculul sau nava care a parcurs ultimul segment de transport al operațiunii de transport combinat în Uniune, iar atunci când operațiunea intermodală se încheie în afara teritoriului Uniunii, punctul de ieșire a unității de încărcare intermodale de pe teritoriul Uniunii;

- (14) «măsuri de sprijin» înseamnă măsurile și acțiunile economice, de reglementare, administrative sau de orice altă natură care urmăresc să promoveze adoptarea transportului intermodal.

Articolul 1c

1. Toate operațiunile de transport combinat beneficiază de măsurile de sprijin menționate la articolele 2, 3a, 4, 6, 8, 9 și 9a, după caz.
2. O operațiune de transport combinat trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
 - (a) cu excepția operațiunilor menționate la litera (b), operațiunea generează costuri externe cu cel puțin 40 % mai mici decât operațiunea alternativă de transport rutier unimodal;
 - (b) în cazul conexiunilor dintre o insulă și continent pentru care nu există o alternativă rutieră, operațiunea generează costuri externe cu cel puțin 40 % mai mici decât operațiunea alternativă de transport maritim intermodal;
 - (c) unitatea de încărcare intermodală din transportul neînsoțit are o referință unică în conformitate cu regimul de identificare și marcare stabilit în temeiul versiunilor actualizate ale standardelor internaționale ISO 6346 sau EN 13044.
3. Transportul pe cale rutieră al unui container gol utilizat pentru o anumită operațiune de la sau către un depozit de containere înainte sau după punctul de încărcare sau descărcare, în cazul în care transportul respectiv face obiectul aceluiași contract de transport, este considerat parte integrantă a operațiunii de transport combinat. Orice altă deplasare a vehiculelor rutiere înainte sau după punctul de încărcare sau descărcare nu este considerată parte a operațiunii de transport combinat.
4. La calcularea costurilor externe menționate la alineatul (2) se iau în considerare toate părțile operațiunii care au loc în Uniune, inclusiv operațiunile desfășurate la terminale și inclusiv transportul containerului gol menționat la alineatul (3).
5. Măsurile de sprijin menționate la articolele 2, 3a, 4, 6, 8, 9 și 9a se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor operațiunilor de transport combinat care se desfășoară integral sau parțial pe teritoriul Uniunii, indiferent de originea întreprinderii care organizează operațiunea sau care efectuează întreaga operațiune sau o parte a acesteia.
6. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme detaliate pentru calcularea costurilor externe menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9d alineatul (2).
7. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește lista segmentelor maritime predefinite ale operațiunilor alternative de transport maritim intermodal menționate la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9d alineatul (2).”.

- (4) Articolele 2 și 3 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 2

Operațiunilor de transport intermodal nu li se aplică sisteme de cote și de autorizare.

Articolul 3

1. Pentru a beneficia de cadrul de sprijin instituit prin prezenta directivă, întreprinderea care organizează operațiunea de transport combinat înregistrează și pune la dispoziție informațiile privind transportul în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului* pe o platformă de informații electronice referitoare la transportul de mărfuri («platformă eFTI»).
2. Informațiile privind transportul menționate la alineatul (1) se înregistrează înainte de începerea operațiunii de transport combinat în cauză și acoperă toate părțile operațiunii respective. Aceste informații privind transportul cuprind următoarele informații:
 - (a) denumirea, adresa și datele de contact ale întreprinderii care organizează operațiunea de transport combinat;
 - (b) denumirea, adresa și datele de contact ale întreprinderii care primește unitatea de încărcare intermodală la punctul de încheiere a operațiunii de transport combinat;
 - (c) denumirea, adresa și datele de contact ale terminalului sau terminalelor de transbordare intermodale pentru respectiva operațiune de transport combinat;
 - (d) tipul unității de încărcare intermodale transportate și referința acestuia în conformitate cu articolul 1c alineatul (2) litera (c);
 - (e) locul de preluare sau de livrare a containerului gol, astfel cum este indicat în contractul de transport menționat la articolul 1c alineatul (3), dacă este cazul;
 - (f) pentru fiecare segment de transport, localizarea punctelor de începere și de încheiere ale fiecărui segment de transport al operațiunii de transport combinat din Uniune, datele de începere și de încheiere preconizate respective, precum și modul de transport utilizat pe fiecare segment;
 - (g) informații suplimentare privind transportul necesare pentru calcularea costurilor externe ale operațiunii de transport combinat, astfel cum se specifică în actul de punere în aplicare menționat la articolul 1c alineatul (6).
3. Informațiile privind transportul înregistrate în temeiul alineatului (2) se utilizează, prin intermediul funcționalităților specifice ale platformelor eFTI, pentru:

- (a) calcularea economiilor de costuri externe menționate la articolul 1c alineatul (2) litera (a);
- (b) generarea de date agregate anuale privind operațiunile de transport combinat menționate la articolul 5 alineatul (4) literele (a), (b) și (c).

Calculul menționat la primul paragraf litera (a) de la prezentul alineat se efectuează în conformitate cu normele stabilite în actul de punere în aplicare menționat la articolul 1c alineatul (6).

Agregarea menționată la primul paragraf litera (b) de la prezentul alineat se efectuează în conformitate cu normele stabilite în actul delegat menționat la alineatul (7).

- 4. Dovada respectării condițiilor prevăzute la articolul 1c alineatul (2) constă în informațiile privind transportul menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și în rezultatele calculului economiilor de costuri externe. Această dovadă a conformității trebuie să fie accesibilă atât autorităților competente, cât și părților implicate în operațiunea respectivă de transport combinat pe aceeași platformă eFTI pe care au fost înregistrate informațiile privind transportul și rezultatele calculului. Nu se solicită informații suplimentare în scopul verificării conformității cu prezenta directivă.
- 5. Până la data de 28 februarie a fiecărui an, furnizorii de servicii eFTI sau întreprinderile care dețin sau gestionează platforme eFTI pentru activitățile proprii pun la dispoziția Comisiei datele agregate menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (b) de la prezentul articol, în scopul îndeplinirii obligațiilor de raportare ale Comisiei prevăzute la articolul 5 alineatul (4) literele (a), (b) și (c).
- 6. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9c pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea unor detalii suplimentare privind informațiile referitoare la transport menționate la alineatul (2) literele (a)-(f) de la prezentul articol, precum și a listei cu informațiile suplimentare privind transportul care sunt necesare conform celor menționate la alineatul (2) litera (g) de la prezentul articol.
- 7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 9c pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea unei liste a datelor anuale agregate menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (b) de la prezentul articol, a normelor detaliate pentru generarea acestor date agregate și a condițiilor pentru punerea datelor respective la dispoziția Comisiei.
- 8. În cazul controalelor în trafic, este permisă o discrepanță între operațiunea de transport combinat și informațiile furnizate, în special în ceea ce privește informațiile menționate la alineatul (2) literele (c) și (f), dacă discrepanța este justificată corespunzător și dacă este cauzată de circumstanțe excepționale și neprevăzute, independente de operatorul de transport. Pentru a furniza dovada necesară, conducătorului auto i se permite să ia legătura cu sediul central, cu managerul de transport, cu expeditorul sau cu o altă întreprindere care organizează operațiunea de transport combinat în cauză sau cu orice altă persoană sau entitate capabilă să furnizeze justificări suplimentare cu privire la discrepanța respectivă.

* Regulamentul (UE) 1056/2020 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).”.

(5) Se introduce următorul articol 3a:

„Articolul 3a

- (1) Până la *[OP, a se introduce data: 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]*, fiecare stat membru adoptă un cadru național de politică pentru facilitarea adoptării transportului intermodal și, în special, a operațiunilor de transport combinat. Acest cadru trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:
 - (a) o prezentare generală a măsurilor cu și fără caracter normativ relevante existente care au un impact asupra competitivității operațiunilor de transport ale diferitelor moduri de transport, inclusiv a celor care intră sub incidența articolelor 4, 6 și 9a, precum și o evaluare a impactului acestora asupra operațiunilor de transport intermodal;
 - (b) o listă de măsuri necesare pentru a reduce decalajul în materie de competitivitate al operațiunilor de transport intermodal în raport cu operațiunile de transport rutier unimodal, stabilită pe baza prezentării generale și a evaluării menționate la litera (a); în anexă este prevăzută o listă orientativă de măsuri adecvate.
- (2) Măsurile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol vizează îndeplinirea următoarelor obiective prin comparație cu evaluarea de referință inclusă în raportul menționat la articolul 5 alineatul (1):
 - (a) o reducere globală cu cel puțin 10 % a costurilor totale ale operațiunilor de transport combinat de pe teritoriul lor suportate de întreprinderile care organizează operațiuni de transport combinat până la *[OP: a se introduce data: 90 de luni, adică 7 ani și 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]*;
 - (b) modernizarea sau adoptarea într-o mai mare măsură a tehnologiilor care cresc eficiența operațiunilor de transport intermodal și
 - (c) după caz, instituirea de noi conexiuni feroviare, pe căi navigabile interioare sau maritime pe distanțe scurte între terminale de transbordare intermodale care anterior nu erau conectate.
- (3) Introducerea măsurilor menționate la alineatul (1) de la prezentul articol într-un cadru național de politică nu este un indiciu al compatibilității sau incompatibilității lor cu dreptul Uniunii. În cazul în care măsurile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol constituie ajutor de stat, acestea trebuie să respecte normele procedurale și de fond aplicabile în materie de ajutoare de

stat, inclusiv cele privind notificarea, publicarea și transmiterea de informații către Comisie.

- (4) Statele membre publică pe internet cadrele naționale de politică și le notifică fără întârziere Comisiei, în termen de cel mult o lună de la adoptarea lor, împreună cu un link către textul publicat și cu orice evaluări sau studii justificative efectuate, inclusiv cu privire la contribuția măsurilor respective la atingerea obiectivelor stabilite la alineatul (2) de la prezentul articol. În ceea ce privește măsurile care constituie ajutor de stat care nu fac obiectul unui regulament de exceptare pe categorii, obligația de publicare și notificare prevăzută pentru cadrele naționale de politică se adaugă obligației de notificare prealabilă și clauzei de standstill prevăzute în normele privind ajutoarele de stat de la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.
 - (5) Statele membre pun în aplicare măsurile menționate la alineatul (1). Ele publică informațiile practice, cum ar fi condițiile, procedura de depunere a cererilor și orice altă informație relevantă pentru potențialii beneficiari ai măsurilor respective după adoptarea, dar înainte de aplicarea acestor măsuri, într-un mod ușor de accesat și gratuit pe internet. În același timp, statele membre transmit Comisiei un link către informațiile respective.
 - (6) Dacă este necesar, statele membre cooperează pentru a maximiza efectul măsurilor menționate la alineatul (1) asupra operațiunilor transfrontaliere de transport intermodal.
 - (7) Statele membre evaluează, cel puțin o dată la cinci ani, gradul de adoptare și impactul măsurilor incluse în cadrele naționale de politică menționate la alineatul (1), inclusiv eficacitatea și relevanța lor în ceea ce privește reducerea costurilor externe și îndeplinirea obiectivelor stabilite la alineatul (2). Pe baza acestei evaluări, ele își adaptează cadrele naționale de politică după cum este necesar pentru atingerea obiectivelor respective. Statele membre comunică fără întârziere Comisiei rezultatele evaluărilor efectuate și cadrele de politică actualizate, pentru a o sprijini în pregătirea rapoartelor menționate la articolul 5 alineatul (2), și publică pe internet respectivele cadre naționale de politică actualizate.
 - (8) Comisia publică fără întârziere linkuri către informațiile naționale transmise de statele membre conform celor menționate la alineatele (4), (5) și (7) pe pagina sa web dedicată măsurilor de sprijin adoptate în temeiul prezentei directive.”.
- (6) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:
- „Articolul 5*
1. Până la [OP, a se introduce data: 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], Comisia întocmește un raport adresat Parlamentului European și Consiliului, în care evaluează competitivitatea transportului intermodal în comparație cu transportul rutier unimodal din statele membre, incluzând o analiză a costurilor totale de la poartă la poartă ale principalelor categorii de operațiuni de transport intermodal, inclusiv ale operațiunilor de transport combinat.

2. Până la *[OP, a se introduce data: 90 de luni, adică 7 ani și 6 luni de la adoptarea prezentei directive]*, iar apoi din cinci în cinci ani, Comisia întocmește un raport adresat Parlamentului European și Consiliului privind dezvoltarea economică a transportului intermodal, inclusiv a operațiunilor de transport combinat, în Uniune.
3. La întocmirea rapoartelor menționate la alineatele (1) și (2), Comisia este sprijinită de statele membre în vederea colectării informațiilor necesare în acest scop.
4. Rapoartele menționate la alineatele (1) și (2) prezintă și analizează evoluțiile din domeniul operațiunilor de transport intermodal, inclusiv din cel al operațiunilor de transport combinat. Rapoartele vizează în special:
 - (a) volumul operațiunilor intermodale din Uniune pentru fiecare combinație modală, segment de piață, tehnologie de transbordare și tip de unități de încărcare intermodale utilizate, precum și în funcție de acoperirea geografică (națională și în interiorul Uniunii);
 - (b) principalele coridoare de transport pe care este utilizat transportul intermodal și principalele zone din Uniune în care acesta nu este utilizat, precum și motivele ambelor situații;
 - (c) numărul, densitatea amplasării și tipul terminalelor de transbordare care prestează servicii pentru operațiuni de transport combinat;
 - (d) principalele obstacole identificate de utilizatori în calea adoptării pe scară mai largă a operațiunilor de transport intermodal;
 - (e) dezvoltarea capacității disponibile a terminalelor de transbordare intermodale și zonele în care este necesară o dezvoltare suplimentară;
 - (f) disponibilitatea și exhaustivitatea informațiilor privind terminalele de transbordare intermodale, precum și ușurința accesului la acestea;
 - (g) o analiză a eficacității și a eficienței sprijinului acordat de statele membre în contextul cadrelor naționale de politică, astfel cum se prevede la articolul 3a alineatele (1) și (2);
 - (h) competitivitatea transportului intermodal în comparație cu transportul rutier unimodal;
 - (i) beneficiile pentru mediu ale transportului intermodal, în special având în vedere evoluția performanței în materie de mediu, eficiență energetică și emisii de gaze cu efect de seră a diferitelor moduri de transport.
5. În rapoartele menționate la alineatele (1) și (2) se propun, după caz, soluții pentru îmbunătățirea ulterioară a disponibilității informațiilor și măsuri de ameliorare a situației în sectorul transportului intermodal.

6. Pe baza rapoartelor menționate la alineatele (1) și (2), Comisia evaluează, cel puțin o dată la 10 ani, eficacitatea și relevanța dispozițiilor prezentei directive în ceea ce privește facilitarea operațiunilor de transport combinat.”.

(7) La articolul 6, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre pot adopta măsurile necesare, în conformitate cu dreptul Uniunii, pentru ca taxele prevăzute la alineatul (3) care sunt aplicabile vehiculelor rutiere (camioane, tractoare, remorci sau semiremorci), în cazul în care acestea sunt folosite în transporturi combinate, să fie reduse sau rambursate fie printr-o sumă forfetară, fie proporțional cu parcursurile străbătute de aceste vehicule pe calea ferată în statul membru respectiv. Aceste reduceri sau rambursări se acordă de către statul membru în care sunt înmatriculate vehiculele. În cazul în care măsurile respective constituie ajutor de stat, acestea respectă normele procedurale și de fond relevante privind ajutoarele de stat.

(2) Vehiculele utilizate exclusiv pe segmentul rutier inițial sau final al transportului combinat sau pe ambele segmente pot fi exceptate de la taxele menționate la alineatul (3) în cazul în care sunt taxate separat, în conformitate cu dreptul Uniunii. În special, în cazul în care măsurile respective constituie ajutor de stat, acestea respectă normele procedurale și de fond relevante privind ajutoarele de stat.”.

(8) Articolul 7 se elimină.

(9) Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

În cazul în care o semiremorcă sau o remorcă utilizată într-o operațiune de transport combinat este deținută de întreprinderea expeditoare sau de întreprinderea destinatară și este transportată pe un segment rutier cu ajutorul unui tractor deținut, cumpărat în rate sau închiriat în temeiul Directivei 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului* de către cealaltă întreprindere vizată, se consideră că segmentul rutier respectiv îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 1 alineatul (5) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului**.

* Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri (JO L 33, 4.2.2006, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).

(10) Se introduc următoarele articole 9a, 9b, 9c și 9d:

„Articolul 9a

Vehiculele care parcurg segmentele rutiere ale operațiunilor de transport combinat sunt exceptate de la interdicțiile de circulație la sfârșit de săptămână, pe timpul nopții

și în zilele de sărbătoare legală care se aplică exclusiv vehiculelor grele de marfă. Această scutire nu se aplică în cazul interdicțiilor generale de circulație aplicabile tuturor vehiculelor utilizate în scopuri personale.

Articolul 9b

1. Toți operatorii terminalelor de transbordare intermodale pun la dispoziție pe pagina lor web, în mod public și gratuit, informații cu privire la serviciile și infrastructurile disponibile la nivelul terminalului.
2. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o listă detaliată a informațiilor menționate la alineatul (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9d alineatul (2).
3. Pentru a oferi un cadru pentru identificarea nivelului serviciilor terminalelor de transbordare intermodale din Uniune, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în care să stabilească criterii pentru categoriile de terminale de transbordare intermodale. Aceste criterii se stabilesc prin definirea nivelurilor serviciilor pentru serviciile și infrastructurile disponibile din lista întocmită în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 9d alineatul (2).
4. În cazul în care se stabilește un cadru pentru nivelul serviciilor terminalelor de transbordare intermodale din Uniune, operatorii terminalelor de transbordare intermodale publică nivelurile serviciilor aplicabile în conformitate cu alineatul (1).

Articolul 9c

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile stabilite la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3 alineatele (6) și (7) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu *[OP: a se introduce data intrării în vigoare a prezentei directive]*.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 3 alineatele (6) și (7) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație.

5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Actele delegate adoptate în temeiul articolului 3 alineatele (6) și (7) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 9d

4. Comisia este asistată de un comitet. Acest comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011*.
5. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

* Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).”.

- (11) Textul care figurează în anexa la prezenta directivă se adaugă ca anexă.

Articolul 2

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2020/1056

Regulamentul (UE) 2020/1056 se modifică după cum urmează:

La articolul 9 alineatul (1) se introduce următoarea literă (l):

„(l) calcularea economiilor de costuri externe, menționată la articolul 3 alineatul (3) primul paragraf litera (a) din Directiva 92/106/CEE, se efectuează în conformitate cu metodologia stabilită în actul de punere în aplicare menționat la articolul 1c alineatul (6) din directiva respectivă;

(m) generarea datelor agregate, menționată la articolul 3 alineatul (3) primul paragraf litera (b) din Directiva 92/106/CEE, se realizează în conformitate cu normele stabilite în actul delegat menționat la articolul 3 alineatul (7) din directiva respectivă.”

Articolul 3

Transpunere

1. Statele membre adoptă și publică, până la *[OP: a se introduce data: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive]*, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică dispozițiile respective începând cu *[OP: a se introduce data: 30 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive]*.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

Cuprins

1.	CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI.....	3
1.1.	Titlul propunerii/inițiativei	3
1.2	Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)	3
1.3	Obiectul propunerii/inițiativei:	3
1.4	Obiectiv(e).....	3
1.4.1.	<i>Obiectiv(e) general(e)</i>	<i>3</i>
1.4.2.	<i>Obiectiv(e) specific(e)</i>	<i>3</i>
1.4.3.	<i>Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate.....</i>	<i>4</i>
1.4.4.	<i>Indicatori de performanță</i>	<i>4</i>
1.5.	Motivele propunerii/inițiativei	5
1.5.1.	<i>Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei</i>	<i>5</i>
1.5.2.	<i>Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea care rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea care ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.</i>	<i>5</i>
1.5.3.	<i>Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare.....</i>	<i>6</i>
1.5.4.	<i>Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare</i>	<i>7</i>
1.5.5.	<i>Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor</i>	<i>7</i>
1.6.	Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei	7
1.7.	Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate).....	8
2.	MĂSURI DE GESTIUNE.....	9
2.1.	Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare.....	9
2.2.	Sistemul (sistemele) de gestiune și de control	9
2.2.1.	<i>Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse.....</i>	<i>9</i>

2.2.2.	<i>Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor</i>	9
2.2.3.	<i>Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la momentul plății și la închidere)</i>	10
2.3.	Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor	10
3.	IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI	11
3.1.	Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)	11
3.2.	Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor	12
3.2.1.	<i>Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale</i>	12
3.2.2.	<i>Realizările preconizate finanțate din credite operaționale.....</i>	15
3.2.3.	<i>Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative</i>	16
3.2.4.	<i>Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual</i>	18
3.2.5.	<i>Contribuțiile terților.....</i>	18
3.3.	Impactul estimat asupra veniturilor	19

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre

1.2 Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Mobilitate și transporturi

1.3 Obiectul propunerii/inițiativei:

☒ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁵¹

☐ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirectionare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4 Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al directivei este de a facilita o creștere a ponderii transportului intermodal în transportul total de mărfuri în interiorul UE, în vederea scăderii costurilor externe și a consumului de energie asociate transportului de mărfuri. Directiva va contribui la îndeplinirea ODD 13 (Întreprinderea unor acțiuni urgente pentru combaterea schimbărilor climatice și a efectelor acestora), a ODD 9 (Construirea unei infrastructuri reziliente, promovarea unei industrializări incluzive și durabile și încurajarea inovării) și a ODD 11 (Dezvoltarea unor orașe și așezări umane deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile).

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale directivei constau în:

- Furnizarea de sprijin pentru o varietate mai mare de operațiuni intermodale pe baza unor condiții eficace de conformitate
- Asigurarea unui sprijin mai bun prin îmbunătățirea raportării cu privire la transportul intermodal
- Creșterea competitivității transportului intermodal în vederea reducerii costurilor externe

⁵¹ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

- Îmbunătățirea transparenței și simplificarea intrării pe piață

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Se preconizează că propunerea va spori competitivitatea transportului intermodal în raport cu transportul rutier unimodal și, prin urmare, va promova utilizarea acestuia, ducând la o scădere a costurilor externe.

1.4.4. Indicatori de performanță

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 1, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza următorului indicator:

- volumul operațiunilor de transport intermodal din UE pentru fiecare combinație modală, segment de piață, tehnologie de transbordare și tip de unități de încărcare intermodale utilizate;
- principalele coridoare în care se utilizează transportul intermodal și cele în care nu se utilizează, împreună cu motivele aferente.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 2, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza următorilor indicatori:

- prezentarea unui raport, la intervalele prevăzute în directivă, privind dezvoltarea economică a transportului intermodal în Uniune.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 3, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza următorilor indicatori:

- competitivitatea transportului intermodal în comparație cu transportul rutier unimodal și evoluția sprijinului acordat de statele membre;
- schimbările în ceea ce privește repartiția modală și ponderea transportului intermodal.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 4, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza următorilor indicatori:

- evoluția capacității terminalelor de transbordare;
- disponibilitatea și exhaustivitatea informațiilor privind terminalele intermodale, precum și ușurința accesului la acestea.

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Propunerea va oferi un cadru de sprijin pentru creșterea competitivității transportului intermodal în raport cu transportul rutier unimodal, pentru a stimula adoptarea sa și a reduce astfel costurile externe ale transportului de mărfuri. Propunerea cuprinde:

- condiții comune și eficace privind conformitatea și norme privind dovada conformității;
- măsuri economice și de reglementare menite să contribuie la creșterea competitivității transportului intermodal;
- cerințe de asigurare a transparenței terminalelor în ceea ce privește infrastructurile și serviciile;
- norme privind rapoartele de piață și conținutul acestora și o clauză de reexaminare pentru a reevalua utilitatea cadrului de sprijin după o anumită perioadă de timp.

Toate aceste dispoziții ar trebui să fie pe deplin aplicabile la 30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive.

Prezenta fișă financiară legislativă este legată în mod specific de un studiu care urmează să fie realizat pentru a evalua dacă este necesară elaborarea unui cadru de clasificare/etichetare a terminalelor, în funcție de rezultatul studiului în ceea ce privește necesitatea elaborării unui astfel de cadru, precum și de studiile de piață care vor sta la baza rapoartelor care urmează să fie elaborate.

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea care rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea care ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Motivele acțiunii la nivel european (*ex ante*)

Definirea unor norme armonizate pentru (a) condiții eficace de conformitate și dovezile aferente și (b) pentru tipurile de sprijin va contribui la crearea unui tratament comparabil al operatorilor din întreaga UE, la simplificarea procedurilor administrative pentru industrie, statele membre și Comisie și la funcționarea mai bună a pieței interne. În prezent, din cauza deficiențelor DTC, acest nivel de armonizare nu a putut fi atins.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (*ex post*)

Sectorul transporturilor din UE are o puternică dimensiune transfrontalieră și joacă un rol important pentru libera circulație a persoanelor și a bunurilor pe piața internă a UE. Serviciile de transport eficiente sunt esențiale pentru funcționarea lanțurilor de aprovizionare și pentru creșterea economiei UE. Pe de altă parte, transporturile, care se preconizează că vor crește în continuare, rămân unul dintre sectoarele cele mai

mari generatoare de emisii de gaze cu efect de seră și dau naștere altor costuri externe considerabile legate de congestionare, de accidente și de zgomot.

Prezenta directivă este concepută în mod clar ca un instrument de reducere a costurilor externe ale transporturilor prin creșterea competitivității transportului intermodal în raport cu transportul rutier unimodal, promovând astfel adoptarea celui dintâi.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

UE are o tradiție îndelungată în ceea ce privește sprijinirea transferului modal către moduri de transport mai ecologice, de preferință utilizând diferitele moduri de transport în cea mai bună combinație posibilă, cu scopul de a optimiza sistemul și rețeaua de transport și de a reduce costurile externe.

Începând din 1975, UE dispune de un instrument prin care sprijină operațiunile de transport combinat eligibile ca subformă a transportului intermodal. În 1992, acest instrument a fost înlocuit de actuala Directivă privind transporturile combinate (DTC).

Pentru a spori eficacitatea DTC, Comisia a prezentat în 1998 o propunere de modificare a DTC, propunând extinderea eligibilității la operațiunile rutiere interne, o limită a segmentelor rutiere bazată pe o pondere de 20 % din totalul operațiunilor, excluderea transportului insular și scutirea transportului combinat de la interdicțiile de circulație de la sfârșit de săptămână. Din cauza faptului că nu s-a putut ajunge la un acord în cursul negocierilor interinstituționale, în 2001 Comisia și-a retras propunerea.

În 2016, Comisia a efectuat o evaluare REFIT care a concluzionat că DTC continuă să fie un instrument relevant pentru sprijinirea transportului combinat, dar că există un potențial semnificativ de îmbunătățire suplimentară a eficacității DTC, deoarece unele dintre dispozițiile sale sunt perimate sau neclare, ceea ce lasă loc de interpretări ambigue ale directivei și, prin urmare, determină o punere în aplicare nearmonizată.

Ulterior, în 2017, Comisia a prezentat o nouă propunere de modificare a DTC, cu accent pe clarificarea definiției prin prisma jurisprudenței și a plângerilor existente, fără a modifica abordarea bazată pe distanțe fixe pentru diferite părți ale operațiunii. De asemenea, Comisia a propus promovarea investițiilor în infrastructura terminalelor și îmbunătățirea considerabilă a instrumentelor de sprijin fiscal și economic.

Deși toate statele membre au salutat modificarea și s-au exprimat în favoarea obiectivului de îmbunătățire a competitivității transportului combinat, orice propunere de extindere a eligibilității și, în special, de extindere a domeniului de aplicare la operațiunile din statele membre a fost întâmpinată mai degrabă cu rezistență. În mod similar, multe state membre s-au opus obligației de a facilita creșterea capacității terminalelor, deși au fost de acord cu obligația de a promova investițiile în terminale. În ceea ce privește creșterea sprijinului pentru operațiunile de transport combinat, opiniile statelor membre au fost divergente, ceea ce înseamnă că statele membre nu au susținut varianta sprijinului obligatoriu armonizat, ci doar obligația de a oferi sprijin atunci când alegerea instrumentului de sprijin este lăsată la

latitudinea statelor membre. Prezenta propunere a fost elaborată ținând seama de aceste preocupări ale statelor membre.

Parlamentul European a sprijinit în mare măsură propunerea, a propus obiective mai ambițioase în ceea ce privește sprijinul economic, dar a solicitat, de asemenea, unele derogări. O serie de modificări introduse de colegiitori au modificat propunerea într-un mod care, dacă aceasta ar fi fost adoptată, ar fi redus în mod semnificativ nivelul de ambiție și eficacitatea propunerii Comisiei. Prin urmare, Comisia și-a retras propunerea.

1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

Directiva propusă reprezintă un rezultat esențial al Comunicării Comisiei privind strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă (SMDI), care stabilește viziunea UE asupra sistemului de transport al viitorului. Strategia a anunțat intenția Comisiei de a efectua o revizuire a cadrului de reglementare pentru transportul intermodal, inclusiv a Directivei privind transporturile combinate (în cadrul inițiativei emblematic nr. 4 – Crearea unui transport de marfă verde).

Directiva va crea sinergii cu alte politici din domeniul transporturilor și cu elementele cadrului de reglementare al UE care vizează fie performanța de mediu a modurilor de transport individuale și a sistemului de transport, fie internalizarea costurilor externe. În ceea ce privește performanța de mediu, aceste elemente cuprind mai ales Regulamentul (UE) 2019/1242, COM(2021) 557 și COM(2021) 559. Printre măsurile care vizează internalizarea costurilor externe se numără tariful carbonului, taxele de utilizare a infrastructurii, taxele pe energie și taxele pe vehicule.

Propunerea este compatibilă cu cadrul financiar multianual. Inițiativa necesită fonduri pentru a finanța cel puțin trei studii de piață necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de raportare stabilite în directivă și un studiu care să evalueze dacă este necesară elaborarea unui cadru de clasificare/etichetare a terminalelor, astfel cum se prevede în directivă.

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

Implicațiile bugetare ale propunerii sunt abordate în prezenta fișă financiară legislativă. În ceea ce privește cheltuielile, impactul bugetar specific al acestei inițiative se limitează la creditele pentru studiile menționate la punctul 1.5.4. Realizarea acestor activități nu necesită sporirea resurselor umane ale Comisiei Europene. În cadrul actualului CFM, nevoile pot fi satisfăcute prin realocarea sumei de 0,4 milioane EUR în cadrul liniei bugetare dedicate transporturilor. În actualul CFM nu sunt prevăzute costuri suplimentare. În CFM post-2027, se propune ca costurile aferente studiilor să fie finanțate prin următorul CFM, fără a se aduce atingere acordului privind CFM și programele.

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

☐ durată limitată

☐ în vigoare de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

☐ Impact financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ **durată nelimitată**

Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2027 până în 2037, urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

☒ prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☐ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;

☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);

☐ BEI și Fondului European de Investiții;

☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;

☐ organismelor de drept public;

☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;

☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;

☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

Nu este cazul

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Responsabilitatea generală pentru punerea în aplicare a directivei propuse, precum și pentru raportarea către Parlamentul European și Consiliu (a) cu privire la competitivitatea transportului intermodal în comparație cu transportul rutier unimodal înainte de aplicarea directivei, iar ulterior (b) o dată la cinci ani cu privire la dezvoltarea economică a transportului intermodal în Uniune va reveni Comisiei. După zece ani, Comisia va evalua dacă schema de sprijin mai este necesară.

Sarcinile executate direct de DG MOVE vor urma ciclul anual de planificare și monitorizare, astfel cum este implementat în cadrul Comisiei și al agențiilor executive, inclusiv în ceea ce privește raportarea rezultatelor în raportul anual de activitate al DG MOVE.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Punerea în aplicare a directivei propuse va fi gestionată de către Comisie, mai precis de către DG MOVE. Finanțarea va fi asigurată prin acorduri de achiziții publice. Cheltuielile vor fi executate prin achiziții gestionate direct, cu aplicarea integrală a dispozițiilor Regulamentului financiar. Strategia de control pentru achiziții și granturi din cadrul DG MOVE include controale juridice, operaționale și financiare *ex ante* specifice cu privire la proceduri, precum și cu privire la semnarea contractelor și a acordurilor. În plus, cheltuielile efectuate pentru achiziționarea de bunuri și servicii fac obiectul unor controale financiare *ex ante* și, atunci când este necesar, *ex post*.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Se preconizează că riscul de eroare la momentul plății și la închidere va rămâne sub 2 %.

Riscurile potențiale legate de achiziționarea de servicii cu această valoare sunt considerate scăzute.

Aceste riscuri sunt legate de utilizarea procedurilor de achiziții publice: întârzieri, disponibilitatea datelor, informarea în timp util a pieței etc. Riscurile respective ar urma să fie acoperite de mecanismele existente ale Regulamentului financiar și să fie atenuate de setul de controale interne implementate de DG MOVE (controale juridice și financiare *ex ante* sistematice înainte de publicarea cererilor de propuneri și înainte de atribuirea contractului, monitorizarea și evaluarea rezultatelor, audituri *ex post* ale cheltuielilor, astfel cum sunt definite în planurile de lucru anuale privind activitatea de audit).

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la momentul plății și la închidere)*

Având în vedere domeniul de aplicare și cuantumul limitat al finanțării UE care urmează să fie acordată și întrucât beneficiarii fondurilor UE sunt considerați ca prezentând un risc scăzut, se preconizează că sarcinile care rezultă din propunerea de directivă nu vor genera costuri suplimentare de control în plus față de costul existent al controalelor efectuate de DG MOVE.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Ar urma să se aplice măsurile de prevenire și de protecție uzuale ale Comisiei, mai precis:

- plățile pentru orice fel de servicii sunt verificate de personalul Comisiei înainte de efectuarea plății, ținând seama de toate obligațiile contractuale, principiile economice și bunele practici financiare sau de gestiune. În toate contractele încheiate între Comisie și beneficiarii oricăror plăți vor fi incluse dispoziții antifraudă (supraveghere, cerințe privind raportarea etc.);

- pentru a combate fraudă, corupția și alte activități ilegale, se aplică fără restricții dispozițiile Regulamentului (UE, Euratom) nr. 883/2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și dispozițiile privind Parchetul European (EPPO) instituit prin Regulamentul (UE) 2017/1939 al Consiliului.

În plus, Comisia menține o strategie antifraudă solidă, SAFC, în prezent în curs de revizuire.

De asemenea, DG MOVE a adoptat o strategie antifraudă (SAF) revizuită în 2020. SAF a DG MOVE se bazează pe Strategia antifraudă a Comisiei și anticipează o evaluare specifică a riscurilor efectuată la nivel intern pentru a identifica domeniile cele mai vulnerabile la fraudă, controalele deja instituite și acțiunile necesare pentru a îmbunătăți capacitatea DG MOVE de a preveni, a detecta și a corecta fraudă.

Dispozițiile contractuale aplicabile achizițiilor publice asigură faptul că auditurile și controalele la fața locului pot fi efectuate de serviciile Comisiei, inclusiv de OLAF, utilizând dispozițiile standard recomandate de OLAF.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./ Nedif. ⁵²	din partea țărilor AELS ⁵³	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁵⁴	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02.20.04.01	Dif.	NU	NU	NU	NU

⁵² Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁵³ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁵⁴ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale

☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	1	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	---	--

DG: MOVE			Anul 2027	TOTAL ⁵⁵
○ Credite operaționale				
Linia bugetară 02.20.04.01	Angajamente	(1a)	0,4	0,4
	Plăți	(2a)	0,4	0,4
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente		0,4	0,4
	Plăți		0,4	0,4

○ TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,4	0,4
	Plăți	(5)	0,4	0,4
TOTAL credite	Angajamente		0,4	0,4

⁵⁵ După 2027, costul propunerii este estimat la 0,6 milioane EUR în 2032, la 0,7 milioane EUR în 2037 și la o sumă suplimentară de 0,3 milioane EUR ulterior, costurile totale pentru bugetul UE ajungând la 2 milioane EUR, sumă propusă pentru a fi finanțată prin CFM-urile ulterioare, fără a aduce atingere acordului privind CFM și programele.

la RUBRICA 1 din cadrul financiar multianual	Plăți		0,4	0,4
--	-------	--	-----	------------

○ TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)	0,4	0,4
	Plăți	(5)	0,4	0,4
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)		
TOTAL credite la RUBRICILE 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	=4+ 6	0,4	0,4
	Plăți	=5+ 6	0,4	0,4

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Această secțiune trebuie completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în [anexa la fișa financiară legislativă](#) (anexa 5 la Decizia Comisiei privind normele interne de execuție a secțiunii „Comisia” din bugetul general al Uniunii Europene), încărcată în DECIDE pentru consultarea interservicii.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
☐ Resurse umane									
☐ Alte cheltuieli administrative									
TOTAL DG <.....>	Credite								

TOTAL credite la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)								
---	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2027	Anul 2032	Anul 2037	Anul de conf.	TOTAL
TOTAL credite la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Plăți	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						TOTAL	
	REALIZĂRI																	
	Tip ⁵⁶	Costur i medii	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costu ri	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr. total	Costuri totale
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁵⁷ ...																		
- Realizare																		
- Realizare																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2 ...																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

⁵⁶ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de ex.: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).

⁵⁷ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ

☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁵⁸	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-------

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								

În afara RUBRICII 7⁵⁹ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual								

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

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi asigurat din creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

⁵⁸ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

⁵⁹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat

☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.

☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
○ Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
01 01 01 11 (cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
○ Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	- la sediu						
	- în delegații						
01 01 01 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL	0						

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

⁶⁰ AC = agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

⁶¹ Subplafonul pentru personal extern asigurat din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).

Inițiativa este finanțată prin linia bugetară de sprijin pentru politica în domeniul transporturilor (02.20.04.01) și nu necesită nicio reprogramare.

- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, sumele aferente și instrumentele propuse a fi utilizate.

- ☐ necesită revizuirea CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁶²	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁶² Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

☐ asupra resurselor proprii

☐ asupra altor venituri

vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli ☐

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁶³						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

⁶³

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.