

Revizuirea Directivei privind transportul combinat: Comentarii

MESAJE CHEIE

O revizuire a Directivei privind transportul combinat ar trebui:

- Concentrarea pe optimizarea multimodală în transportul european, evitând în același timp o abordare universală, deoarece o creștere a cererii de servicii de transport va trebui să fie acoperită de toate modurile de transport.
- Extinderea domeniului de aplicare al directivei la un set mai larg de operațiuni pentru a permite mai multor operațiuni de transport multimodal să beneficieze de cadrul de reglementare, inclusiv operațiunile între și în interiorul statelor membre.
- Stabilirea unui cadru comun, armonizat pentru operațiunile de transport combinat la nivelul UE, în vederea eliminării mozaicului existent de reglementări naționale.
- Furnizarea de definiții clare și armonizate la nivelul UE pentru a asigura o înțelegere și aplicare uniformă a Directivei privind transportul combinat în întreaga UE.
- Încurajarea investițiilor în infrastructură de înaltă calitate, compatibilă cu operațiunile de transport multimodal și în conformitate cu orientările TEN-T și consolidarea infrastructurii, eficienței și disponibilității terminalelor de marfă multimodale.
- Reducerea sarcinii administrative și culegerea tuturor beneficiilor digitalizării în transportul multimodal, prin promovarea monitorizării de la un capăt la celălalt capăt a operațiunilor de transport combinat de-a lungul întregului lanț de transport și permițând comunicarea digitalizată între întreprinderi și autorități.

CONTEXT

Transportul combinat (TC) va juca un rol cheie în decarbonizarea și ecologizarea sectorului european de transport prin promovarea utilizării soluțiilor de transport eficiente și durabile. TC este recunoscut ca un vehicul important pentru reducerea emisiilor de carbon și a altor externalități negative pentru transportul de mărfuri, contribuind astfel la ambiția Pactului Verde al UE (Green Deal) de a reduce cu 90% emisiile de gaze cu efect de seră legate de transport.

Având în vedere că creșterea substanțială preconizată a cererii de servicii de transport, în concordanță cu creșterea PIB-ului și a comerțului, va trebui să fie suportată de toate modurile de transport și, astfel, îmbunătățirea eficienței fiecărui mod, întărirea multimodalității și interoperabilității, precum și asigurarea unor condiții de joc echitabile între diferitele moduri, rămân esențiale. Sunt necesare servicii de TC de înaltă calitate pentru a face față cererii tot mai mari de transport. În acest context, este esențial să ne concentrăm pe optimizarea multimodală în transportul european, evitând în același timp o abordare „unică pentru toate”.

[Directiva 92/106/CEE](#) privind stabilirea unor reguli comune pentru anumite tipuri de transport combinat de mărfuri între statele membre (Directiva TC) a fost adoptată pentru a promova operațiunile TC prin definirea criteriilor de eligibilitate pentru sprijinul de reglementare și financiar. Cu toate acestea, la treizeci de ani de la adoptare, actualul cadru legislativ pentru TC este depășit și ambiguu, ceea ce duce la bariere și ineficiențe, interpretări divergente ale prevederilor la nivel național și lipsă de sprijin efectiv pentru depășirea dezavantajelor inerente ale operațiunilor de transport intermodal și multimodal.

BusinessEurope salută cu tărie revizuirea viitoare a Directivei TC și susține obiectivele sale generale: facilitarea adoptării unor moduri de transport durabile în vederea ecologizării sistemului de transport european. Revizuirea oferă oportunitatea de a promova cu succes TC prin crearea unui cadru comun, ambițios la nivelul UE, bazat pe concurență loială între și în cadrul modurilor de transport, și de a atinge obiectivele UE în materie de climă și durabilitate, așa cum sunt stabilite în Pactul verde european și în [Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă](#).

În calitate de parte interesată, partener social cheie și reprezentant al 40 de federații naționale ale industriei, BusinessEurope își subliniază mai jos prioritățile și problemele cheie pentru viitoarea revizuire a Directivei TC.

COMENTARII

Objective. Politica UE în domeniul transporturilor ar trebui să vizeze realizarea unei piețe unice a transporturilor care să funcționeze bine, să conecteze întreprinderile și regiunile noastre, să asigure un sistem complet interconectat pentru toate modurile de transport și să sprijine mobilitatea eficientă și durabilă în UE. Eficiența tuturor modurilor de transport și interconectarea acestora va permite întreprinderilor să dezvolte soluții mai eficiente la nivelul UE, reducând astfel costurile și emisiile, consolidând lanțurile valorice ale UE și contribuind la competitivitatea globală a UE.

În acest scop, BusinessEurope sprijină următoarele obiective generale în revizuirea Directivei TC:

- **Facilitarea adoptării unor moduri durabile de transport de marfă** și creșterea utilizării și a competitivității transportului intermodal sau multimodal în UE, în vederea ecologizării sistemului european de transport, a reducerii externalităților negative ale acestuia și, în cele din urmă, a atingerii obiectivelor UE în materie de climă și durabilitate, așa cum sunt stabilite în acordul verde european.
- În același timp, având în vedere că TC este, prin definiția actuală la nivelul UE, o operațiune transfrontalieră, revizuirea ar trebui să vizeze reducerea barierelor de reglementare, operaționale și administrative dintre statele membre și să garanteze funcționarea fără probleme a unui sistem de transport transfrontalier, fără a împiedica buna funcționare a pieței unice și a crea obstacole suplimentare pentru întreprinderi atunci când desfășoară operațiuni de TC.

Pentru a facilita accesul la TC și a crește capacitatea acestuia de a atinge obiectivele menționate mai sus, Directiva TC revizuită ar trebui să se concentreze pe eliminarea ineficiențelor și dezavantajelor specifice transportului inter și multimodal, cum ar fi costurile mai mari datorate schimbării modurilor de transport, timpilor de livrare lungi și fiabilitatea redusă, în special prin:

- Reducerea sarcinilor administrative și eliminarea barierelor de reglementare care crează dificultăți în interfața dintre diferitele moduri de transport și în transportul transfrontalier și asigurând un nivel mai ridicat de armonizare între statele membre.
- Creșterea interconectivității și a capacităților în toate modurile de transport, deoarece creșterea cererii de servicii de transport va trebui să fie acoperită de toate modurile.
- Reducerea legăturilor lipsă și asigurarea disponibilității unei infrastructuri de înaltă calitate, compatibile cu operațiunile de transport multimodal și în conformitate cu orientările TEN-T, deoarece promovarea TC trebuie să meargă mână în mână cu dezvoltarea unei infrastructuri adecvate și fiabile.

- Consolidarea infrastructurii, eficienței și disponibilității terminalelor de marfă multimodale, inclusiv modernizarea și optimizarea instalațiilor și serviciilor existente, deoarece furnizarea de soluții de transport multimodal și de TC trebuie să fie însoțită de o infrastructură adecvată, inclusiv terminale; acestea din urmă servesc drept noduri pentru patru moduri de transport (maritim, feroviar, rutier și căi navigabile interioare).
- Adoptarea sporită a soluțiilor digitale inteligente și promovarea schimbului de date și informații fără întreruperi ca bază pentru execuția și optimizarea operațiunilor de TC, permițând urmărirea și trasarea operațiunilor de TC, asigurând informații fiabile cu privire la ora estimată a sosirii (ETA) și promovând integrarea proceselor între actorii lanțului de aprovizionare.

Domeniul de aplicare și eligibilitatea. Domeniul de aplicare restrâns definit al actualei directive de TC care limitează măsurile de sprijin la operațiunile transfrontaliere de TC nu face decât să împiedice adoptarea efectivă a transportului intermodal sau multimodal în UE. De fapt, multe state membre au extins deja domeniul geografic de aplicare al directivei, limitat în prezent la operațiunile dintre statele membre, la operațiunile naționale și/sau internaționale de TC cu țări terțe, pentru a extinde beneficiile directivei la mai multe operațiuni.

Pentru a asigura **adoptarea TC** și o aplicare eficientă a directivei, BusinessEurope salută nevoia de clarificare și modificare a condițiilor de eligibilitate. Criteriile actuale de eligibilitate, așa cum sunt definite în Directiva TC – i) natura transfrontalieră a unei operațiuni de TC, ii) unitatea de încărcare trebuie să aibă cel puțin 20 de picioare, iii) tronsonul fără drum trebuie să aibă cel puțin 100 km, iv) limitarea distanței de un segment de drum, diferențiat pentru TC pe apă sau pe drumul feroviar – descurajează unele operațiuni de TC durabile, sprijinind în același timp altele, care de fapt nu contribuie în mod semnificativ la adoptarea unor moduri de transport mai durabile. **De exemplu, limitând sprijinul doar la operațiunile de transport transfrontalier, directiva actuală nu reușește să promoveze transportul intermodal între porturi și clustere industriale situate în hinterland (național), în ciuda volumelor mari manipulate și a congestiilor în creștere în multe zone portuare.**

Astfel, BusinessEurope sprijină extinderea domeniului de aplicare al directivei la un set mai larg de operațiuni pentru a permite mai multor operațiuni de transport multimodal să beneficieze de cadrul de reglementare care oferă stimulente adecvate, inclusiv operațiuni între și în interiorul statelor membre. **Extinderea domeniului de aplicare al directivei la operațiunile naționale va face TC atractiv pe distanțe mai scurte și va contribui la reducerea externalităților negative.**

Directiva revizuită ar trebui să ofere, de asemenea, o mai mare flexibilitate în determinarea lungimii maxime a segmentului de transport rutier, permițând extinderea părții rutiere până la cel mai apropiat terminal cu facilități adecvate.

În plus, întrucât operatorii de transport din insule pot opta pentru drumuri maritime non-rutiere mai lungi în locul celei mai apropiate destinații portuare, evitând astfel distanțe lungi de transport rutier, BusinessEurope consideră că este imperativ ca transportul de mărfuri din statele membre și regiuni insulare către UE continentală să nu fie considerat un pas inevitabil non-rutier. În schimb, în astfel de cazuri, conexiunile dintre statele membre insulare și UE continentală ar trebui considerate automat CT în cadrul directivei.

BusinessEurope subliniază importanța introducerii de noi principii bazate pe externalități negative evitate. Astfel de externalități ar trebui să ia în considerare toate modurile de transport și să includă o listă mai largă de aspecte, cum ar fi emisiile de GES, congestia, accidentele sau fiabilitatea. În plus, stimulentele pentru TC ar trebui să fie legate de indicatori de performanță care vizează creșterea eficienței și a serviciilor oferite clienților operațiunilor de transport. Evaluările operațiunilor de transport eligibile ar trebui să se bazeze pe tehnologia actuală și viitoare pentru a asigura adoptarea de soluții inovatoare.

Pentru a asigura o aplicare și un calcul uniforme pentru determinarea operațiunilor care sunt eligibile pentru sprijin pe baza listei de externalități negative identificate, Directiva TC revizuită ar trebui, de asemenea, să introducă dispoziții privind stabilirea unei metodologii armonizate la nivelul UE. În acest scop, și pentru a evita o sarcină administrativă suplimentară, instrumentele de calcul sau alte instrumente digitale ar trebui utilizate pentru a ajuta întreprinderile să demonstreze eligibilitatea pentru măsurile de sprijin.

Nivelul de armonizare și coerență cu alte acte juridice ale UE. Având în vedere că TC este, așa cum este definit în actuala directive a TC, o operațiune transfrontalieră care implică cel puțin două state membre, BusinessEurope subliniază necesitatea stabilirii unui cadru comun și armonizat pentru operațiunile de TC la nivelul UE. Un sistem de transport multimodal care funcționează bine și eficient necesită o interoperabilitate sporită între statele membre, atât în ceea ce privește tehnologia, cât și cadrul de reglementare, eliminând mozaicul existent de reglementări naționale. Cu scopul de a îmbunătăți condițiile de raportare și monitorizare ale Directivei TC, BusinessEurope sprijină introducerea obligațiilor de planificare și raportare atât la nivelul UE, cât și la nivelul statelor membre.

În plus, consecvența cu propunerile și actele juridice aferente, cum ar fi Regulamentul revizuit privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), precum și revizuirile viitoare ale Directivei privind greutatea și dimensiunile și Regulamentul privind coridorul de transport feroviar de marfă sunt esențiale pentru a asigura un sistem de transport al UE eficient și care funcționează bine, fără a crea bariere suplimentare pe piața unică. Măsurile de sprijin din cadrul Directivei TC revizuite trebuie să favorizeze sinergiile dintre diferitele acte juridice și să asigure compatibilitatea cu ambițiile stabilite în aceasta.

Definiții. Sunt necesare definiții clare pentru a asigura o înțelegere și aplicare uniformă a Directivei TC în întreaga UE, fără a lăsa loc interpretărilor divergente ale dispozițiilor legale între statele membre. Lipsa clarității și certitudinii juridice a condus la un mozaic de reglementări naționale privind TC, împiedicând buna funcționare a pieței unice, denaturând condițiile de concurență echitabile și impunând sarcini suplimentare companiilor care operează în UE. Definiția operațiunii TC în sine este interpretată și modificată în mod ambiguu de către statele membre: în timp ce unele state membre definesc partea de transport rutier a TC ca o operațiune cu un singur segment, alte țări consideră TC o operațiune cu două etape. Această interpretare și aplicare eterogenă au dus la diferite moduri în care operațiunile de TC sunt tratate în statele membre, provocând întârzieri, bariere administrative și costuri suplimentare pentru operatorii de transport.

Pentru a contracara actuala fragmentare la nivelul UE a regimurilor TC, BusinessEurope sprijină ferm stabilirea de definiții clare și armonizate la nivelul UE, printre altele, a următoarelor concepte:

- Operațiuni de TC între și în interiorul statelor membre
- TC însoțit
- Etapa rutieră a unei operațiuni de TC (etapa inițială și finală de transport rutier)
- Cel mai apropiat terminal adecvat
- Terminal intermodal
- Container TC

Măsuri de sprijin și stimulente. Măsurile actuale de sprijin ale Directivei de TC nu corespund evoluțiilor din ultimii ani în sectorul transportului european și pe piața de transport de marfă. Măsurile de sprijin revizuite ar trebui să vizeze eliminarea și acoperirea ineficiențelor și dezavantajelor inerente transportului inter și multimodal. Este imperativ să se creeze stimulente economice și non-economice adecvate la nivelul UE și la nivel național pentru a promova transportul multimodal, așa cum se prevede în Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, în timp ce se consideră, în același timp, diferite moduri de transport nu ca fiind concurente, ci complementare, permițând astfel o optimizare modală în transport și asigurând condiții de concurență echitabile.

Obiectivele climatice ambițioase necesită o revizuire masivă a tuturor modurilor de transport, deoarece toate au potențialul de a contribui la aceste obiective. Prin urmare, BusinessEurope consideră că este esențial să se utilizeze punctele forte ale modurilor de transport individuale (de exemplu, viteză, cost, fiabilitate, predictibilitate) și potențialul pieței unice într-o interacțiune optimizată din punct de vedere climatic, promovând combinația optimă de moduri pentru

operațiunile de transport pentru a oferi soluții de transport mai eficiente și durabile. Astfel, măsurile adecvate de sprijin economic și non-economic ar trebui să vizeze eficiența fiecărui mod de transport, fără a denatura concurența și condițiile de concurență echitabile între diferitele moduri.

Coridoarele rețelei internaționale eficiente și închiderea legăturilor lipsă – în special la tronsoanele transfrontaliere – sunt condiția prealabilă pentru multimodalitate și, prin urmare, toate infrastructurile relevante trebuie luate în considerare în mod egal: cadrul juridic al UE trebuie să asigure că, în timp ce sprijinul pentru transportul feroviar de marfă și transportul pe căile navigabile interioare continuă, trebuie garantate și investițiile pentru îmbunătățirea performanțelor infrastructurilor rutiere, maritime și aeroportuare.

Pentru a face TC accesibil și competitiv, investițiile trebuie să se concentreze pe rezolvarea problemelor structurale existente. Prin urmare, este necesară stimularea investițiilor și furnizarea unei infrastructuri fiabile de înaltă calitate, compatibile cu operațiunile multimodale și în conformitate cu orientările TEN-T. Deoarece terminalele multimodale de marfă servesc ca noduri pentru patru moduri de transport (maritim, feroviar, rutier și căi navigabile interioare) și îndeplinesc un rol important în furnizarea de soluții de transport multimodal, infrastructura și echipamentele tehnice ale acestora, eficiența și disponibilitatea, inclusiv modernizarea și optimizarea instalațiilor existente și serviciile, ar trebui consolidate. În acest sens, și în scopul eficienței resurselor, este esențială o mai bună coordonare a planificării terminalelor și a dezvoltării infrastructurii în regiunile de frontieră.

În plus, pentru a promova soluții durabile pe termen lung, BusinessEurope sprijină introducerea și promovarea măsurilor administrative și de reglementare. Directiva TC revizuită ar trebui să abordeze urgent sarcinile administrative și creșterea costurilor existente legate de operațiunile TC, prin simplificarea procedurilor existente.

Restricțiile existente în prezent ale segmentului rutier prin reglementarea transportului rutier împiedică TC să își atingă întregul potențial. BusinessEurope subliniază că o creștere moderată a greutății brute admisibile a vehiculelor în partea din față și din spate a vehiculelor rutiere pentru primul și ultimul segment de drum al TC, de exemplu la 48 sau 50 de tone, are un potențial mare de a crește în continuare atractivitatea TC, precum și reducerea emisiilor de carbon și a penuriei de șoferi. Aplicarea creșterii în greutate într-o primă etapă doar anumitor trasee (zone definite sau benzi dedicate) din rețeaua de drumuri ar putea fi o opțiune de implementare. Creșterea greutății admise trebuie evaluată cu atenție pentru fezabilitatea sa.

Ca mijloc de a spori și mai mult atractivitatea și accelerarea TC, BusinessEurope sprijină scutirea transportului rutier pe primul și ultimul kilometru al unităților de încărcare TC de la interdicțiile de conducere în weekend și duminică, precum și de la taxele de acces rutier, având în vedere costul extern mai mic al TC. În același timp, este esențial să se mențină scutirea aplicabilă în prezent de la regulile de cabotaj pentru transportul rutier TC, asigurând în același timp conformitatea cu cerințele sociale și de muncă existente în alte legi ale UE privind transporturile.

Pentru a îmbunătăți eficiența sistemelor de transport multimodale, Directiva TC revizuită ar trebui să abordeze și să încurajeze de urgență investițiile în digitalizare și monitorizarea end-to-end a operațiunilor TC de-a lungul întregului lanț de transport, promovând soluții digitale inteligente și inovații tehnologice. Printr-un schimb fără întreruperi de date și informații, s-ar putea promova urmărirea și urmărirea operațiunilor TC, colectarea de informații fiabile cu privire la ora estimată de sosire (ETA) și o integrare îmbunătățită a proceselor între actorii lanțului de aprovizionare. Monitorizarea uniformă a punctualității și raportarea cauzelor întârzierilor operațiunilor TC sprijină în continuare gestionarea traficului de la capăt la capăt.

În scopul de a reduce sarcina administrativă și de a culege toate beneficiile digitalizării în transportul multimodal, Regulamentul eFTI privind informațiile electronice privind transportul de marfă va oferi posibilități de comunicare digitalizată între întreprinderi și autorități. În practică, cerința ca autoritățile să aprobe o operațiune de transport multimodal ar trebui simplificată prin furnizarea informațiilor necesare în format digital printr-o platformă eFTI. Actorii implicați în TC ar trebui încurajați să armonizeze, să digitalizeze și să automatizeze procesele TC, astfel încât utilizatorii să poată valorifica pe deplin potențialul acestora.

BusinessEurope consideră că este esențial ca schemele de finanțare ale UE și naționale să susțină creșterea și disponibilitatea soluțiilor și facilităților TC, cu accent pe:

- Creșterea capacității terminalelor existente și investiții în terminale noi;
- Investiții în infrastructura de transbordare pe liniile private pentru a crește accesul la rețeaua feroviară a TC;
- Conservarea și reactivarea căilor ferate (dezafectate) pentru terminale suplimentare;
- Promovarea utilizării combinațiilor de sisteme modulare europene în operațiuni TC naționale și transfrontaliere.

Un nivel adecvat, bine echilibrat de armonizare și obligativitatea măsurilor de sprijin sunt necesare pentru a stimula atractivitatea și competitivitatea CT. Trebuie evitat un amestec de norme naționale diferite. În același timp, însă, BusinessEurope observă că obiectivul de a avea mai puține dispoziții opționale și mai puțină interpretabilitate nu trebuie să conducă la o pierdere a atractivității a TC.