

Bruxelles, 8.11.2017
SWD(2017) 363 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului

**de modificare a Directivei 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru
anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre**

{COM(2017) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Fișă rezumat

Evaluarea impactului referitoare la modificarea Directivei 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre

A. Necesitatea de a acționa

Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?

Utilizarea transportului intermodal în Europa nu a înregistrat o creștere suficientă pentru a îndeplini obiectivul privind transferul modal stabilit în Cartea albă din 2011, în ciuda contribuției la transferul modal adusă de Directiva privind transportul combinat. Această situație se datorează:

- A) lipsei de investiții în infrastructura intermodală, și mai ales în ceea ce privește terminalele de transbordare și
- B) deficiențelor Directivei privind transportul combinat identificate în evaluarea REFIT:
 - 1) Ineficiența punerii în aplicare a directivei ca urmare a criteriilor de eligibilitate complexe și restrictive, precum și absența condițiilor de executare efectivă;
 - 2) Sprijin economic ineficace și insuficient: domeniu de aplicare restrâns al măsurilor de sprijin, sprijin economic insuficient, monitorizare limitată și lipsa unui mecanism de revizuire

Aceste probleme îi afectează pe toți actorii implicați în lanțul transportului internațional de mărfuri, cum ar fi transportatorii, expeditorii de marfă, autoritățile naționale implicate în punerea în aplicare a condițiilor de transport combinat etc. De asemenea, ele împiedică punerea în aplicare efectivă a măsurilor de sprijin.

În absența unei intervenții, transportul intermodal va rămâne mai puțin competitiv în comparație cu transportul rutier, iar obiectivul privind transferul modal pentru 2030 stabilit în Cartea albă din 2011 nu va fi atins, lucru care va face ca externalitățile să persiste. .

Care sunt obiectivele urmărite?

Prezenta inițiativă are drept scop îmbunătățirea eficacității Directivei privind transportul combinat (definiție complexă, stimulente limitate și dispoziții caduce) și consolidarea actualelor măsuri de sprijin parțial ineficace menite să abordeze disfuncționalitățile pieței și cele în materie de reglementare, în vederea utilizării la scară mai largă a transportului intermodal (transfer modal). Deficiențele directivei sunt legate în special de definiția transportului combinat, de limitările stimulentele fiscale și de dispozițiile caduce referitoare la documentele de transport. Principalele trei obiective specifice sunt următoarele: 1) clarificarea definiției condițiilor de eligibilitate pentru transportul combinat; 2) stimularea în continuare a competitivității transportului combinat; 3) creșterea investițiilor în terminalele intermodale și a capacității acestora.

Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?

Acțiunea coordonată la nivelul UE în ceea ce privește domeniul de aplicare al Directivei privind transportul combinat este necesară și are drept scop să abordeze externalitățile negative din sectorul transporturilor (în special rutiere) și să promoveze transferul modal, cu scopul de a realiza obiectivele stabilite în Cartea albă privind transporturile din 2011, în strategia privind mobilitatea cu emisii scăzute și în alte politici ale UE în domeniu. În acest scop, este nevoie de o definiție comună actualizată și de criterii comune pentru a garanta că avantajele prevăzute de directivă se aplică în același mod pe întreg teritoriul UE, în special având în vedere că, din totalul operațiunilor de transport intermodal din UE, 81 % au caracter transfrontalier. În cazul în care statele membre ar utiliza definiții diferite, ar pune în aplicare directiva în mod diferit și ar aplica scheme de sprijin diferite, operatorii ar putea să nu fie în măsură să beneficieze de stimulentele prevăzute pe tot parcursul lanțului de transport.

B. Soluții

Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?

Opțiunile de politică constau din pachete de măsuri de politică care abordează obiectivele specifice și, mai precis, principalii factori determinanți identificați ai problemelor:

Opțiunea de politică 1 (OP1): Modificări minime cu accent pe simplificare : în comparație cu scenariul de referință, această opțiune constă în simplificarea definiției (și anume, lungimea segmentului rutier este fixată la 150 km); acceptarea documentelor electronice simple ca dovadă a eligibilității și extinderea stimulentele fiscale pentru transportatorii rutieri atunci când sunt utilizate alte moduri de transport, în afară de transportul feroviar, pentru segmentul nerutier (de exemplu, transportul pe căi navigabile interioare sau transportul maritim);

Opțiunea de politică 2: Simplificarea criteriilor de eligibilitate (definiție) și controlul acestora, precum și acordarea unui sprijin economic mai eficace. Această opțiune are două subopțiuni:

- cu nivel limitat de ambiție (OP2A): extinderea acoperirii geografice, astfel încât să includă transportul combinat național; o definiție comună a segmentului rutier (150 km sau 20, oricare dintre acestea este mai mare); acceptarea doar a unităților de încărcare identificate ISO/ILU; definirea clară a cerințelor privind dovada

eligibilității; și mai multe posibilități de oferire a sprijinului economic - <u>cu nivel ridicat de ambiție (OP2B)</u>: pe lângă OP2A, posibilitatea ca statele membre să dispună de o anumită flexibilitate în ceea ce privește lungimea segmentului rutier; extinderea tuturor unităților de încărcare la toate dimensiunile; o măsură de sprijin obligatorie pentru construirea de terminale. Opțiunea de politică 3 (OP3): <u>Modificarea criteriilor de eligibilitate (definiție), pentru a acoperi toate tipurile de transport intermodal cu măsuri de sprijin obligatorii</u>: acoperire geografică extinsă în ceea ce privește OP2; nicio limită cu privire la segmentele rutiere și nerutiere, nici cu privire la unitățile de încărcare; nicio cerință în legătură cu datele privind dovada eligibilității; măsuri de sprijin obligatorii (regim benefic) pentru toate tipurile de transport intermodal Opțiunea preferată este opțiunea OP2B, care garantează că obiectivul privind transferul modal stabilit pentru 2030 este atins și care oferă o rentabilitate mai mare a investiției (B/C), precum și o mai mare eficiență legată de protecția mediului decât opțiunea OP3.
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni? Există un acord general în rândul tuturor părților interesate conform căruia statu-quo-ul (scenariul de referință) nu poate fi menținut și măsurile de clarificare a definiției transportului combinat, de facilitare a aplicării sale și de oferire a unor măsuri de sprijin extinse se bucură de susținere. Opiniile sunt împărțite cu privire la natura măsurilor de sprijin: în timp ce operatorii sunt în favoarea extinderii și a mandatării măsurilor de sprijin la toate tipurile de transport intermodal (opțiunea OP3), statele membre preferă o anumită flexibilitate în ceea ce privește măsurile de sprijin pe care ar trebui să le aplice sau pe care le vor aplica (OP2A și OP2B). Statele membre sprijină, de asemenea, flexibilitatea în definirea transportului combinat, atât timp cât segmentele rutiere rămân „cât mai scurte cu putință” (OP2B). Majoritatea părților interesate (două treimi, majoritatea operatori) susțin extinderea geografică la transportul combinat național (opțiunile OP2A, OP2B, OP3). Notă: În ceea ce privește așa-numitele excepții de la normele privind „cabotajul”, majoritatea părților interesate (operatori + state membre) susțin menținerea dispozițiilor actuale, deși statele membre evidențiază necesitatea de a se asigura condiții mai bune de executare și, astfel, de a evita o posibilă eludare a normelor privind „cabotajul”, prin intermediul Directivei privind transportul combinat.
C. Impacturile opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)? - un mare potențial de a atinge, până în 2030, obiectivul de 30 % în ceea ce privește transferul modal sau transportul de mărfuri (> 300 km); - un impact pozitiv în ceea ce privește economiile (costuri reduse) pentru industria de profil (operatori) ca urmare a unor condiții mai clare legate de punerea în aplicare a directivei, utilizarea documentelor de transport electronice și a mijloacelor electronice, sprijin economic extins, etc. Acestea sunt estimate la aproximativ 64,6 miliarde EUR pentru perioada cuprinsă între 2022 și 2030. - un impact pozitiv în ceea ce privește economiile legate de costurile externe (datorate transferului modal), în valoare de aproximativ 1,62 miliarde EUR, pentru perioada cuprinsă între 2022 și 2030, - un impact pozitiv în ceea ce privește crearea de locuri de muncă preconizată, ca urmare a creșterii investițiilor în terminale, fapt care se estimează că va aduce un avantaj economic de 361,41 milioane EUR pentru perioada cuprinsă între 2020 și 2030.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)? - costurile suplimentare combinate pentru autorități în ceea ce privește măsurile suplimentare de sprijin (operaționale și de investiții) în perioada 2022-2030 se ridică la 2,9 miliarde EUR.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și a competitivității? În timp ce operatorii intermodali din domeniul transportului feroviar și al transportului maritim au tendința de a fi întreprinderi mari sau medii spre mari, operatorii din sectorul transportului rutier și al transportului pe căi navigabile interioare sunt adesea IMM-uri. Pentru aceștia, se așteaptă ca impactul opțiunii de politică OP2B să aducă o trecere mai semnificativă la transportul intermodal datorită unei definiții largite a criteriilor de eligibilitate. Cu toate acestea, introducerea datelor electronice structurate în vederea efectuării controalelor poate aduce costuri de investiții relativ ridicate pentru IMM-urile implicate în organizarea operațiunii de transport și în pregătirea datelor (de exemplu, 137 250 EUR per întreprindere), deși se preconizează realizarea unor economii de 145 000 EUR pe an pentru fiecare întreprindere. Impactul asupra IMM-urilor care activează în transportul rutier și care utilizează noile sisteme ar trebui, prin urmare, să fie pozitiv.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale? După cum s-a menționat mai sus, opțiunea preferată ar genera costuri suplimentare pentru autoritățile naționale în ceea ce privește punerea în aplicare a normelor (dar mult mai puțin semnificative decât economiile preconizate pentru industria de profil).
Vor exista și alte impacturi semnificative?

După cum s-a menționat mai sus, se preconizează că inițiativa va avea un impact pozitiv semnificativ asupra protecției mediului (1,62 miliarde EUR de economii externe pentru perioada cuprinsă între 2022 și 2030) și un impact asupra nivelului global al ocupării forței de muncă la nivelul UE (între 1428 și 4759 în perioada 2022-2030).
Proportionalitate
Opțiunea preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru a rezolva problema inițială și îndeplinește obiectivele inițiativei. Statele membre vor dispune de o anumită flexibilitate în ceea ce privește aplicarea anumitor dispoziții (definiția segmentului rutier) și măsurile de sprijin care urmează să fie luate, asigurându-se totodată o înțelegere comună a setului de norme fundamentale.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
Sunt prevăzute condiții de monitorizare actualizate și un mecanism de revizuire, un prim raport urmând să fie elaborat la cinci ani de la intrarea în vigoare a directivei.