



Bruxelas, 8.11.2017
COM(2017) 648 final

2017/0290 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 362 final} - {SWD(2017) 363 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

O Estado da União de 2017 transmite uma mensagem clara: a UE deve assumir a liderança mundial em matéria de descarbonização e transformar as ações em postos de trabalho, crescimento e inovação¹. Com o Acordo de Paris sobre as Alterações Climáticas em vigor, a transição para uma economia moderna e hipocarbónica terá de acelerar. O Conselho Europeu de junho de 2017² reiterou o compromisso da UE e dos seus Estados-Membros de aplicarem rápida e integralmente o Acordo de Paris e de continuarem a liderar a luta contra as alterações climáticas, e reconheceu que este acordo constitui um «elemento fundamental para a modernização da indústria e da economia europeias».

Devido à importante contribuição dos transportes para as emissões de gases com efeito de estufa e a poluição atmosférica, tornar o transporte mais sustentável é essencial para a política de transportes da UE. A transição para um setor de transportes eficiente do ponto de vista energético e descarbonizado assume uma importância crucial na Estratégia para a União da Energia de fevereiro de 2015³. Esta transição assenta em medidas concretas delineadas na Estratégia de Mobilidade Hipocarbónica⁴, adotada em julho de 2016, no sentido de: i) otimizar a eficiência do sistema de transportes através da digitalização e do incremento da multimodalidade, e (ii) promover a utilização de energia alternativa hipocarbónica nos transportes, desenvolvendo uma infraestrutura apropriada para os combustíveis alternativos que permita avançar na utilização de veículos de emissões zero. Estas medidas estão atualmente em fase de execução. Em maio de 2017, a Comunicação «A Europa em Movimento» apresentou uma agenda destinada a promover uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos⁵, juntamente com um primeiro pacote de propostas. As medidas adicionais, incluindo a revisão da Diretiva «Veículos Não Poluentes» ou a alteração da Diretiva «Transportes Combinados», são agora propostas no âmbito deste segundo pacote da Comunicação «A Europa em Movimento».

A Diretiva 92/106/CEE⁶ (Diretiva «Transportes Combinados») é o único instrumento jurídico a nível da União que visa diretamente incentivar a transição do transporte de mercadorias rodoviário para modos de transporte com níveis de emissões mais baixos, como o transporte por vias navegáveis interiores, o transporte marítimo e o transporte ferroviário. O objetivo é aumentar a competitividade do transporte transfronteiriço intermodal (e, mais especificamente, «combinado») face ao transporte de mercadorias exclusivamente rodoviário.

As medidas regulamentares incluem: i) salvaguardar a livre prestação de serviços transfronteiriços, ou seja, proteger o transporte combinado das restrições nacionais (regimes de autorização, tarifas regulamentadas e quotas); ii) clarificar que as limitações da cabotagem rodoviária (Regulamento (CE) n.º 1072/2009) não se aplicam aos trajetos rodoviários do transporte combinado internacional; e iii) permitir, mediante uma referência à Diretiva «Pesos

¹ https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en

² http://www.consilium.europa.eu/press-releases-pdf/2017/6/47244661588_en.pdf

³ COM(2015) 80.

⁴ COM(2016) 501.

⁵ COM(2017) 283.

⁶ Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

e Dimensões» (Diretiva 53/96/CE), cargas mais pesadas nos veículos utilizados nos trajetos rodoviários do transporte intermodal, para compensar a tara da unidade de carga, bem como a utilização de contentores de 45 pés.

As medidas de apoio económico incluem a concessão de certos incentivos fiscais relativamente a alguns dos impostos aplicáveis aos veículos rodoviários, quando utilizados em transporte combinado, e a extensão da definição de «transporte por conta própria». Estas medidas visam corrigir o desequilíbrio entre o transporte combinado e o transporte exclusivamente rodoviário causado pela existência de externalidades negativas não refletidas no preço do transporte rodoviário de mercadorias.

No entanto, desde a adoção da diretiva em 1992, algumas destas condições, nomeadamente a utilização de documentos de transporte de mercadorias em papel e de carimbos como prova de elegibilidade no transporte combinado e o contexto do mercado de transporte de mercadorias, sofreram alterações consideráveis. Embora a diretiva continue a ser relevante para alcançar o objetivo da política de transportes da UE de reduzir as externalidades negativas, a sua eficiência e a sua eficácia podem ser melhoradas, se for devidamente revista.

O objetivo da iniciativa é aumentar a competitividade do transporte combinado em relação ao transporte rodoviário de mercadorias de longa distância e, dessa forma, impulsionar a transição do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte. Tal permitirá reduzir a proporção de externalidades dos transportes associada ao transporte de mercadorias, do seguinte modo:

- clarificando e alargando a definição de «transporte combinado»;
- melhorando o controlo das condições de elegibilidade e de execução;
- reforçando a eficácia dos incentivos; e
- melhorando as condições da diretiva em matéria de relatórios e monitorização.

A iniciativa contribui para a execução do Programa para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT), na medida em que visa atualizar e simplificar a diretiva.

• **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio de intervenção**

A presente iniciativa tem por objetivo apoiar a multimodalidade e impulsionar a transição do transporte rodoviário de mercadorias, eliminando as lacunas da legislação em vigor (Diretiva 92/106/CEE) e, em particular, alargando o seu âmbito de aplicação, através de um conjunto mais alargado de possíveis medidas de apoio. Tal inclui o apoio ao investimento em infraestruturas de transbordo, que garantiria incentivos adicionais e reduziria as diferenças de competitividade entre o transporte intermodal e o transporte de mercadorias exclusivamente rodoviário.

A iniciativa complementa outras medidas destinadas a criar um Espaço Único Europeu dos Transportes e contribui igualmente para uma viragem em benefício de modos de transporte mais sustentáveis. Essas medidas incluem o Regulamento (UE) n.º 913/2010 que cria corredores ferroviários internacionais para o transporte de mercadorias, a Diretiva 2012/34/UE sobre o Espaço Ferroviário Europeu Único, a Diretiva 2005/44/CE sobre os Serviços de Informação Fluvial (RIS) harmonizados e o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (RTE-T) que define as orientações da UE para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

- **Coerência com outras políticas da UE**

A iniciativa insere-se nos esforços desenvolvidos pela Comissão no sentido de criar «uma União da Energia⁷ resiliente dotada de uma política em matéria de alterações climáticas virada para o futuro», bem como nas propostas relativas à mobilidade hipocarbónica. A Comunicação «Europa em Movimento»⁸ delineou a estratégia para «uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos». Foi acompanhada de um conjunto de propostas, como a revisão da Diretiva «Eurovinheta» (Diretiva 1999/62/EC), a reformulação da Diretiva 2004/52/CE sobre a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem e a revisão da regulamentação sobre o acesso ao mercado e as condições de trabalho no setor do transporte rodoviário de mercadorias, bem como novas medidas destinadas a alicerçar a mobilidade cooperativa, conectada e automatizada.

No intuito de avançar na implementação da transição para uma mobilidade hipocarbónica, as referidas medidas são agora complementadas por outras propostas, nomeadamente a revisão da Diretiva «Veículos não Poluentes» (Diretiva 2009/33/CE), a revisão do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 relativo ao acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro, a adoção de novas normas para as emissões de CO₂ dos automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias após 2020, uma iniciativa para impulsionar a implantação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e a presente proposta de alteração da Diretiva «Transportes Combinados».

Além de contribuir para uma maior eficiência dos transportes, apoiando diretamente a multimodalidade, esta proposta ajudará a implantar uma infraestrutura de transporte moderna e eficiente, para a qual será necessário mais investimento, como sublinhado no Plano de Investimento para a Europa⁹. Com o alargamento proposto das medidas de apoio, nomeadamente o apoio ao investimento em terminais de transbordo, a presente iniciativa apoia o investimento nas instalações de transbordo necessárias ao longo da rede RTE-T.

A alteração proposta é coerente com as regras atuais e as novas regras propostas sobre as condições de cabotagem e o destacamento de trabalhadores dos transportes rodoviários. O texto atual da Diretiva «Transportes Combinados» inclui, no artigo 4.º, a denominada «isenção de cabotagem», que prevê que todos os transportadores estabelecidos na UE que satisfaçam as condições de acesso ao mercado do transporte de mercadorias entre Estados-Membros têm o direito de efetuar, no âmbito de um transporte combinado entre Estados-Membros, trajetos rodoviários que incluam ou não a passagem de uma fronteira.

De acordo com a atual definição, as operações de transporte combinado devem ser consideradas exclusivamente operações internacionais. Este entendimento foi confirmado por vários acórdãos do Tribunal de Justiça¹⁰ e é sublinhado no considerando 16 do Regulamento

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_pt.

¹⁰ Por exemplo, no processo C-2/84, Comissão/Itália, o Tribunal confirmou que o trajeto rodoviário de um transporte combinado constitui parte integrante de uma única operação de transporte combinado internacional, desde o ponto de partida até ao ponto de chegada, e que, por conseguinte, não deve ser considerado transporte nacional. «[...] a operação de transporte combinado deve ser considerada uma única operação, desde o seu ponto de partida até ao seu ponto de chegada[...]. O simples facto de, no Estado-Membro de destino, as mercadorias serem transportadas exclusivamente por estrada não pode inibir as vantagens do transporte combinado caminho de ferro/estrada.»

(CE) n.º 1072/2009¹¹. A fim de incentivar este tipo de operações, o transporte combinado internacional tem de ser comparado com o transporte internacional exclusivamente rodoviário e estar sujeito às mesmas regras. Na sua maioria, as partes interessadas e os operadores consideram que esta é uma condição fundamental para o transporte intermodal internacional poder competir em igualdade de circunstâncias com o transporte internacional exclusivamente rodoviário, devendo ser mantida.

No entanto, algumas partes interessadas argumentam que a Diretiva «Transportes Combinados» abre a porta a uma possível evasão às regras da cabotagem, dada a dificuldade em provar a componente de «transporte combinado internacional» da operação. Procurando ultrapassar este problema, as novas medidas previstas na alteração proposta da Diretiva «Transportes Combinados», na revisão proposta das regras da cabotagem no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 e nas regras específicas propostas para certos aspetos da Diretiva 96/71/CE, respeitantes ao destacamento dos motoristas no setor dos transportes rodoviários, e da Diretiva 2014/67/UE, introduzem definições mais simples e abraçam plenamente a oportunidade oferecida pela «revolução digital da mobilidade» para reforçar a eficiência das operações, explorando melhor as vantagens da digitalização. Autorizar os operadores de transportes a utilizar meios eletrónicos para apresentar às autoridades os dados comprovativos necessários reduziria os encargos administrativos e os custos dos procedimentos de execução. Seria também muito mais fácil para as autoridades nacionais distinguir claramente entre trajetos rodoviários de transporte combinado internacional e operações de cabotagem, e prevenir eventuais abusos.

A proposta de alargamento do âmbito do transporte combinado às operações nacionais ajudará a desenvolver o transporte combinado na UE. Esse alargamento não terá impacto no volume das operações de cabotagem, uma vez que a «isenção da cabotagem» não se aplica a tais operações de transporte combinado nacional. Nesse caso, o trajeto rodoviário do transporte combinado ficaria sujeito às regras da cabotagem estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1072/2009, com a última redação que lhe foi dada, e as novas normas propostas em matéria de «destacamento de trabalhadores» seriam igualmente aplicáveis. Isto impediria que qualquer eventual cabotagem no transporte combinado nacional conduzisse a uma concorrência desleal no mercado da UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

As bases jurídicas da Diretiva 92/106/CEE são os artigos 75.º e 84.º, n.º 2, do TCE.

A base jurídica da alteração proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE») (antigo artigo 71.º do TCE). Este artigo constitui igualmente a base da adoção de atos legislativos da UE, que estabeleçam, em especial: a) Regras comuns aplicáveis ao transporte internacional proveniente de ou com destino ao território de um

¹¹ «O presente regulamento aplica-se sem prejuízo das disposições relativas ao início ou ao fim de um trajeto de transporte rodoviário de mercadorias no âmbito do transporte combinado, nas condições previstas na Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros. Os trajetos rodoviários nacionais no interior de um Estado-Membro de acolhimento, que não façam parte de um transporte combinado, tal como definido na Diretiva 92/106/CEE, relevam da definição de operações de cabotagem e deverão, conseqüentemente, estar sujeitos aos requisitos do presente regulamento.»

Estado-Membro, ou que atravesse o território de um ou vários Estados-Membros; b) As condições aplicáveis aos transportadores não residentes para poderem operar serviços de transporte no território de um Estado-Membro; [...] d) Qualquer outra disposição pertinente.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

O objetivo da alteração da Diretiva «Transportes Combinados» é continuar a promover a transição do transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte mais respeitadores do ambiente, e, por conseguinte, reduzir mais ainda as externalidades negativas do sistema de transportes da UE. Este objetivo implica a extensão do âmbito das medidas de apoio ao transporte combinado e a simplificação e clarificação da diretiva. Tal não pode ser suficientemente atingido a nível dos Estados-Membros, uma vez que a maioria do transporte combinado de mercadorias é transfronteiriça e depende de uma infraestruturas intermodal em todos os Estados-Membros. É, pois, necessária uma abordagem coordenada para investir em infraestruturas de transbordo intermodal.

Considerando que quase 20 % do transporte europeu intermodal é nacional (no interior de um único Estado-Membro) e que não está atualmente abrangido pela diretiva, estender o âmbito às operações de transporte combinado nacional alargaria o âmbito de aplicação das medidas de apoio necessárias para promover uma transferência modal. Desta forma, seria possível reduzir simultaneamente as externalidades nos seus vários tipos, em especial, as emissões de gases com efeito de estufa e o congestionamento do tráfego, que têm um impacto para além das fronteiras nacionais. O congestionamento do tráfego a nível regional ou nacional afeta diretamente todos os utilizadores rodoviários. As emissões de gases com efeito de estufa e a poluição atmosférica também assumem uma dimensão europeia.

Além disso, os objetivos comuns das medidas de apoio a adotar pelos Estados-Membros impedem a sobreposição ou resultados divergentes das medidas específicas aplicadas a nível nacional para apoiar o transporte combinado. No que se refere especialmente às medidas de apoio ao investimento nos terminais, é necessário um objetivo comum em matéria de cobertura dos terminais para evitar uma sobrecapacidade.

- **Proporcionalidade**

As medidas propostas contribuem para alcançar os objetivos definidos na diretiva inicial.

O alargamento do âmbito de aplicação às operações nacionais é necessário para aumentar o impacto da diretiva. A definição de «transporte combinado» e as condições de elegibilidade devem ser clarificadas, a fim de assegurar uma maior eficácia na aplicação da diretiva, em especial em termos dos benefícios criados pelas medidas de apoio regulamentares e económicas.

As medidas não impõem níveis obrigatórios de apoio económico, competindo às autoridades nacionais determinar a sua amplitude e metodologia. Os custos para os Estados-Membros, empresas e cidadãos são reduzidos em comparação com os potenciais benefícios. Em especial, é expectável que o apoio ao investimento nos terminais gere benefícios para além do período em análise.

- **Escolha dos instrumentos**

Uma vez que o ato jurídico objeto de alteração é uma diretiva, o ato de alteração deve revestir a mesma forma.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/controlo da qualidade da legislação em vigor**

A Comissão publicou a sua avaliação da Diretiva 92/106/CE em 2016¹². Um estudo externo intitulado «Analysis of the EU Combined Transport» foi igualmente publicado em janeiro de 2015¹³.

A avaliação conclui que a diretiva continua a ser um instrumento relevante para apoiar o transporte combinado. Estabelece que, sem uma ação da UE, os serviços de transporte combinado transfronteiriço ver-se-iam confrontados com obstáculos resultantes dos diferentes regimes jurídicos, que tornariam esses serviços menos atrativos e, possivelmente, inviáveis. A avaliação sublinha que o transporte combinado contribui para reduzir as externalidades negativas através da transferência modal. Contudo, mostra que existe ainda uma margem considerável para melhorar a eficácia da diretiva, uma vez que algumas disposições perderam a sua pertinência, a linguagem é por vezes obsoleta e ambígua e o âmbito de aplicação é limitado. As deficiências estão sobretudo relacionadas com a definição de «transporte combinado», as limitações dos incentivos fiscais e as disposições obsoletas relativas aos documentos de transporte.

- **Consultas das partes interessadas**

As consultas efetuadas junto das partes interessadas respeitaram as normas mínimas aplicáveis à consulta das partes interessadas, como estabelecido na Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2002 (COM(2002) 704 final).

Foram realizadas consultas com vista a recolher informação de retorno sobre as medidas políticas propostas e o seu impacto provável. As partes interessadas foram consultadas sobre questões não abordadas nas consultas públicas anteriores (REFIT). As consultas fornecem uma visão geral da posição dos diferentes grupos de partes interessadas sobre as medidas políticas e opções propostas, sobre o respetivo impacto na sua atividade e sobre a forma de determinar a opção preferida das partes interessadas.

As consultas incluíram as seguintes ações:

- (1) Foi lançada uma consulta pública aberta a todos na Internet, durante 12 semanas, entre 23 de janeiro de 2017 e 23 de abril de 2017, através da ferramenta EUSurvey e da página de consulta da DG MOVE. A Comissão recebeu 79 respostas completas aos questionários e seis documentos expondo a posição de 17 Estados-Membros e da Suíça, principalmente dos setores dos transportes e logística: 43 % de associações empresariais (incluindo 13 organizações europeias ou internacionais), 36 % de empresas privadas, 11 % de autoridades públicas, 8 % de ONG e 2 % do mundo académico.
- (2) Entre 10 e 31 de março de 2017, foi realizada uma consulta específica em linha, com o contributo de um consultor externo. A consulta incidiu essencialmente na definição

¹² Avaliação *ex post* REFIT da Diretiva 92/106/CEE relativa aos transportes combinados, Relatório final, SWD(2016) 140 final.

¹³ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

e nos incentivos económicos e foi ajustada a diferentes grupos de partes interessadas (a indústria, os Estados-Membros, os parceiros sociais e outros grupos de interesse). A Comissão recebeu 122 respostas completas aos questionários, de 12 Estados-Membros e da Suíça: 44 % de operadores de serviços de transporte ou associações comerciais de operadores, 17 % de utilizadores de serviços de transporte ou associações comerciais de utilizadores de transportes, 25 % de autoridades nacionais e 14 % de outras associações do setor dos transportes.

- (3) Em 30 de março de 2017, foi organizada uma reunião entre as partes interessadas, que permitiu aos diferentes grupos participantes na consulta de âmbito específico trocar os seus pontos de vista. Estiveram presentes 35 partes interessadas, representativas de todos os modos de transporte, bem como dos portos marítimos e fluviais, dos terminais, dos proprietários de vagões e da indústria do transporte combinado.
- (4) Uma reunião adicional dos Estados-Membros, realizada em 10 de abril de 2017, contou com a participação de 14 Estados-Membros.

Resumo dos contributos recebidos e utilização dos resultados

Tanto o setor dos transportes e logística (representado pelos utilizadores dos transportes, operadores e respetivas associações) como as autoridades exprimiram a necessidade de alterar com urgência a Diretiva «Transportes Combinados». Em seu entender, a legislação em vigor está obsoleta, o apoio regulamentar e económico às operações de transporte combinado é inadequado e as condições de elegibilidade das operações não se adequam à aplicação de soluções modernas na cadeia de abastecimento nem à situação competitiva dos serviços de transporte combinado.

No que se refere à definição de «transporte combinado», a maioria das partes interessadas defendeu um alargamento do âmbito da diretiva de modo a abranger o transporte nacional e as operações com países terceiros, prevendo um impacto positivo considerável nos volumes de transporte combinado e no ambiente. A possível alteração do limite aplicável à distância do trajeto rodoviário nas operações de transporte combinado suscitou o maior número de observações, muitas vezes, com pontos de vista opostos: muitas partes interessadas e autoridades nacionais expressaram o desejo de manter os limites atuais, prevendo eventualmente alguma flexibilidade, ao passo que o setor privado apoia a supressão dos limites aplicáveis ao comprimento do trajeto rodoviário.

Apesar destas divergências, um compromisso possível seria manter a atual definição e a distância de 150 km, permitindo simultaneamente alguma flexibilidade, utilizando o conceito de «terminal adequado mais próximo», se for mais bem definido. No que diz respeito ao trajeto não rodoviário, as partes interessadas não expressaram nenhuma opinião significativa sobre a alteração do comprimento mínimo atual de 100 km; este limite foi considerado irrelevante para as operações ferroviárias/rodoviárias, mas contraproducente para as operações combinadas por vias navegáveis interiores.

As partes interessadas manifestaram a opinião de que o apoio oferecido no âmbito da atual diretiva é, de um modo geral, insuficiente para promover as operações de transporte combinado na União. No entanto, duas medidas regulamentares de apoio foram consideradas especialmente eficazes:

- a isenção das «restrições à cabotagem» nos trajetos rodoviários; e

- a derrogação «44 toneladas» ao limite de 40 toneladas para operações de transporte combinado, de acordo com a Diretiva «Pesos e Dimensões».

No que se refere às medidas de apoio económico, registou-se uma aceitação geral da extensão deste apoio a todos os movimentos de transporte combinado em cada combinação modal. As medidas consideradas para garantir o maior impacto positivo nos volumes de transporte combinado foram: i) o apoio ao investimento direto nos terminais de transporte combinado, eventualmente acompanhado de subvenções por unidade de carga transbordada; ii) os incentivos ao investimento em tecnologias de informação relacionadas com o transporte combinado ou a utilização de soluções inovadoras (p. ex., camiões mais ecológicos); e iii) a redução dos custos de acesso para operações específicas de transporte combinado por ferrovia. Os Estados-Membros formularam reservas sobre a aplicação de medidas de apoio obrigatórias.

A maioria das partes interessadas privilegiou a definição de condições mais claras para provar a elegibilidade das operações de transporte combinado. Apoiou também a introdução de um sistema baseado em documentos eletrónicos, em substituição da utilização obsoleta de documentos em papel e carimbos. Esta sugestão foi apoiada pelos Estados-Membros.

Em geral, as partes interessadas manifestaram um forte interesse em receber informações regulares sobre o estado das operações de transporte combinado. Apelaram à recolha e publicação regulares dos dados relacionados com o transporte combinado e apoiaram a elaboração e publicação de relatórios mais pormenorizados. Sugeriram ainda a revisão da diretiva alterada dentro de um determinado período de tempo (p. ex., de cinco em cinco anos, para atualização).

- **Recolha de dados e utilização de conhecimentos especializados**

A definição do problema baseou-se principalmente na avaliação REFIT¹⁴ e no estudo externo¹⁵.

Recorreu-se a contratantes externos para preparar a elaboração da avaliação de impacto, tendo sido realizados:

- um estudo sobre a recolha dos dados relativos aos custos¹⁶, concluído em março de 2017;
- um estudo relativo à atualização dos dados sobre o mercado do transporte combinado¹⁷, concluído em março de 2017; e
- um estudo que resume as consultas que serviram de base à avaliação de impacto¹⁸, concluído em julho de 2017.

¹⁴ Documento de trabalho dos Serviços, SWD(2016) 140 final.

¹⁵ «CT Study — Analysis of the EU Combined Transport», 2014, <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>.

¹⁶ «TRL (2017) – Gathering additional data on EU combined transport».

¹⁷ «ISL+KombiConsult (2017), Updating EU combined transport data – Final Report».

¹⁸ «KombiConsult-Intermodality (2017), Consultations and related analysis in the framework of impact assessment for the amendment of Combined Transport Directive (92/106/EEC)».

- **Avaliação de impacto**

A presente iniciativa baseia-se numa avaliação de impacto, que recebeu um parecer favorável, com reservas, do **Comité de Controlo da Legislação**. Este comité formulou recomendações que exigem um certo número de adaptações e uma maior clarificação sobre os seguintes pontos:

- descrição do contexto e da forma como a iniciativa está em consonância com o acervo da UE e outros esforços complementares para uma transferência modal;
- identificação e qualificação dos problemas da infraestrutura (em especial, dos terminais de transbordo) que impedem o desenvolvimento do transporte combinado;
- justificação, do ponto de vista da subsidiariedade, da inclusão do transporte combinado nacional no âmbito de aplicação da diretiva; e
- impacto esperado, em particular os pressupostos subjacentes.

As observações foram também tidas em conta na avaliação de impacto revista, tal como indicado no anexo I do relatório da avaliação de impacto. Para dar resposta aos pontos acima, foram introduzidas as seguintes alterações:

- foram acrescentadas explicações sobre a complementaridade da revisão da Diretiva «Transportes Combinados» com outras iniciativas existentes (para abordar a promoção da multimodalidade e o apoio à transferência modal), principalmente na secção sobre o contexto político;
- foram acrescentadas explicações sobre as deficiências da infraestrutura e o modo como afetam os problemas globais que a presente iniciativa procura sanar; foram introduzidas referências específicas, em especial sobre as atuais limitações e necessidades em matéria de terminais da infraestrutura ferroviária, para ajudar a quantificar esses problemas e os investimentos necessários esperados;
- foram acrescentadas explicações sobre a subsidiariedade, em especial quanto à inclusão do transporte combinado nacional na definição, mas também sobre a adoção de medidas de investimento na infraestrutura;
- foi acrescentada uma descrição mais pormenorizada dos pressupostos subjacentes relativos ao impacto e uma descrição do modelo interno utilizado para calcular esse impacto, nas secções pertinentes, em particular no anexo sobre os modelos analíticos.

As **opções políticas** analisadas consistem num conjunto de medidas políticas destinadas a garantir os objetivos específicos e, mais concretamente, eliminar as causas dos principais problemas identificados:

- definição de «transporte combinado», ou seja, cobertura geográfica, trajeto rodoviário, trajeto não rodoviário, unidade de carga;
- controlo da elegibilidade, ou seja, dados necessários (para o controlo), apresentação de dados, local de controlo;
- medidas de apoio económico, ou seja, apoio ao investimento e apoio operacional (p. ex., desagravamento fiscal sobre os veículos); e
- medidas administrativas, ou seja, análises das medidas de apoio, recolha de dados, cooperação entre os Estados-Membros, transparência.

As opções políticas baseiam-se numa melhoria progressiva em termos de clarificação, ambição e impacto «cumulativo» esperado.

A primeira opção (OP1) prevê uma alteração mínima da diretiva destinada a garantir uma maior simplificação: a definição de «transporte combinado» é simplificada, sendo adotada uma distância única do trajeto rodoviário para todos os modos de transporte. São aceites documentos eletrónicos simples (p. ex., ficheiros PDF) como prova de elegibilidade e o incentivo fiscal concedido aos transportadores rodoviários para o trajeto rodoviário do transporte combinado é alargado a todos os tipos de transporte combinado (não só ferroviário/rodoviário).

A segunda opção (OP2) visa a simplificação dos critérios de elegibilidade (definição), uma melhor definição das condições de execução e o alargamento das medidas de apoio económico. A opção está dividida em duas subopções, consoante o nível de ambição:

- na subopção OP2A, o âmbito de aplicação é alargado de forma a incluir as operações de transporte combinado nacional (internas). Aplica-se uma definição comum de «trajeto rodoviário», independentemente do modo de transporte não rodoviário (150 km ou 20 %, consoante o que for maior). Apenas são consideradas admissíveis as unidades de carga intermodais com identificação ISO/ILU. São especificados novos requisitos para provar as condições de elegibilidade e autorizada a utilização de dados eletrónicos em formato passível de revisão. É também oferecido um conjunto de diferentes opções de apoio económico.
- Na subopção OP2B, além das medidas descritas na subopção OP2A, a definição de «transporte combinado» prevê uma certa flexibilidade para a parte rodoviária do trajeto, permitindo aos Estados-Membros utilizar o «terminal adequado mais próximo» como limite. São aceites unidades de carga de todas as dimensões. De todas as medidas de apoio económico, a relativa aos investimentos nos terminais torna-se obrigatória.

Por último, a opção 3 (OP3) propõe uma extensão das medidas previstas na diretiva a todo o transporte intermodal, independentemente dos limites de distância ou tipos de unidades de carga. Com esta opção, não existem requisitos de dados para provar a elegibilidade. A opção também torna obrigatórias todas as possíveis medidas de apoio.

De acordo com a avaliação de impacto, a OP2B é a opção preferida.

Embora a OP3 gerasse os maiores benefícios económicos absolutos, o seu custo para os Estados-Membros, e consequentemente o retorno total do investimento, torna-a menos atrativa do que as outras opções, que garantem um retorno mais elevado. A OP3 é também menos eficiente do ponto de vista ambiental do que as opções OP2A e OP2B. A OP1 e a OP2A não garantem o objetivo de transferência modal em 2030, como referido no Livro Branco de 2011. A OP2B é a opção preferida uma vez que garante o objetivo de transferência modal em 2030 e assegura um retorno mais elevado do investimento e uma maior eficiência ambiental do que a opção OP3.

As PME — em especial as empresas que executam o trajeto rodoviário de operações de transporte combinado e os pequenos operadores das vias navegáveis interiores — beneficiam do apoio concedido pela Diretiva «Transportes Combinados», que as ajuda a competir com o transporte rodoviário de longa distância mais barato, e beneficiam também com a OP2B dado o aumento dos volumes de transporte combinado. Note-se, no entanto, que a introdução de

dados estruturados eletrónicos para efeitos de controlo pode acarretar alguns custos de investimento iniciais, embora tal possa ser compensado pela poupança obtida com a utilização de dados eletrónicos ao longo de toda a cadeia de abastecimento.

- **Adequação e simplificação da legislação**

A dimensão REFIT da presente proposta resulta da simplificação e atualização da definição de «transporte combinado», bem como da clarificação das condições e dos meios de execução (prova de elegibilidade da operação como transporte combinado).

A definição de «transporte combinado» compreende os seguintes aspetos:

- Clarificação e simplificação da definição de «trajeto rodoviário», optando por uma definição precisa (150 km ou 20 % da distância total) que seja aplicável em combinação com qualquer modo de transporte.
- Eliminação de todos os limites de distância para o trajeto não rodoviário.
- Uma maior especificação do facto de apenas serem consideradas unidades de carga normalizadas. Desta forma, será mais fácil rastrear e contabilizar as unidades de carga no cálculo dos volumes de transporte combinado para as quais sejam solicitadas medidas de apoio.

No que se refere às condições de prova da elegibilidade, ao especificar claramente os elementos de prova necessários e permitir a utilização de documentos eletrónicos, a verificação do transporte enquanto «transporte combinado» tornar-se-á mais fácil tanto para as autoridades que efetuam os controlos rodoviários, como para as autoridades responsáveis pelas medidas de apoio.

Por último, a simplificação também se aplica a algumas disposições obsoletas, como o regime liberal específico aplicável ao «transporte por conta própria». Como explicado no relatório REFIT, este aspeto já não é pertinente ou efetivo, dada a diminuição global do transporte por conta própria no transporte rodoviário de mercadorias.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

O relatório da avaliação de impacto apresenta um conjunto de oito indicadores que devem ser utilizados para monitorizar a eficácia e eficiência das medidas adotadas, no cumprimento dos principais objetivos políticos:

- a percentagem de transporte intermodal e de transporte combinado;
- a transferência modal do transporte rodoviário;

- as resultantes economias de custos externos;
- o aumento do volume de transporte intermodal por 1 EUR de apoio concedido;
- o aumento da capacidade de carga das unidades de carga intermodais;
- a redução da distância média entre terminais intermodais (por modo de transporte);
- o retorno do investimento (RI) do apoio económico ao transporte intermodal; e
- a comparação dos custos e o desenvolvimento do transporte exclusivamente rodoviário e do transporte intermodal à mesma distância.

Para avaliar o impacto da legislação, será necessária uma avaliação exaustiva quando todas as alterações forem implementadas. A Comissão procederá a uma primeira avaliação 27 meses após o termo do prazo para a transposição da diretiva, que deverá ser repetida de dois em dois anos. A proposta estabelece obrigações específicas em matéria de apresentação de relatórios para os Estados-Membros, no que diz respeito à adoção do transporte combinado e à evolução da infraestrutura e às medidas de apoio executadas.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Tendo em conta o âmbito de aplicação da proposta, e o facto de apenas alterar a Diretiva 92/106/CE, que foi plenamente transposta pelos Estados-Membros, não parece justificado ou proporcionado exigir documentos explicativos.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O título da diretiva referia-se aos «[...]transportes combinados de mercadorias entre os Estados-Membros». O título foi adaptado de modo a refletir o âmbito alargado, suprimindo «entre Estados-Membros» para traduzir a extensão da definição de «transporte combinado», como previsto no artigo 1.º alterado, às operações nacionais (no interior de cada Estado-Membro).

Artigo 1.º

O artigo 1.º estabelecia o âmbito de aplicação da diretiva e a definição de «transporte combinado». Dada a sua ambiguidade, a falta de clareza dessa definição e o seu limitado âmbito de aplicação, o artigo é substituído por uma definição adaptada e mais clara de «transporte combinado» na diretiva. É estabelecida uma nova definição, tal como apresentada no novo artigo 1.º, do seguinte modo:

- Alarga, no seu n.º 4, o âmbito de aplicação do «transporte combinado» a todas as operações na União, incluindo as operações de transporte combinado nacional.
- Clarifica e especifica, no seu n.º 3, que a distância máxima do trajeto rodoviário é de 150 quilómetros ou 20 % da distância total, independentemente do tipo de trajeto não rodoviário (ferroviário, fluvial ou marítimo), garantindo simultaneamente alguma flexibilidade devido a limitações operacionais ou geográficas específicas nos Estados-Membros.
- Suprime, no seu n.º 2, a limitação aplicável ao trajeto não rodoviário de modo a incluir o importante transporte combinado com as vias navegáveis interiores no âmbito de aplicação da diretiva.

- Especifica ainda, no seu n.º 2, os tipos de unidade de carga que são considerados admissíveis (ou seja, normalizados ISO/CEN) nas operações de transporte combinado.

Artigo 3.º

O artigo 3.º fazia referência ao documento de transporte a ser utilizado como prova de elegibilidade (referência ao artigo 6.º do Regulamento n.º 11 do Conselho, de 27 de junho de 1960) e fornecia especificações adicionais sobre as informações necessárias, em especial a utilização de carimbos para confirmar ou verificar partes da operação. Uma vez que estas condições foram consideradas pouco claras e os carimbos já não são utilizados por muitos serviços, o artigo foi substituído por uma especificação mais precisa das condições e dos tipos de elementos de prova que podem ser utilizados como prova de elegibilidade para o transporte combinado, para efeitos dos controlos rodoviários efetuados num Estado-Membro, num trajeto rodoviário da operação de transporte:

- O n.º 1 estabelece a condição para o transporte rodoviário poder ser considerado parte de uma operação de transporte combinado.
- O n.º 2 enumera e explica pormenorizadamente os dados a fornecer como elemento de prova.
- O n.º 3 dispõe que não será exigido nenhum documento adicional para comprovar a operação de transporte combinado.
- O n.º 4 estabelece as condições de apresentação dos elementos de prova, incluindo para efeitos de controlo rodoviário.
- O n.º 5 descreve o formato aceitável dos elementos de dados a fornecer, em especial a utilização possível de documentos de transporte existentes, mas também a possibilidade de utilizar meios eletrónicos com um formato estruturado passível de revisão.
- O n.º 6 prevê uma salvaguarda para os operadores, caso exista uma discrepância entre as operações efetivas e as informações fornecidas nos elementos de prova, quando as discrepâncias sejam devidas a circunstâncias excecionais.

Artigo 5.º

O artigo 5.º incluía obrigações em matéria de apresentação de relatórios à Comissão (com o apoio dos Estados-Membros), mas não estabelecia qualquer obrigação sistemática de recolha dos dados pertinentes para dar cumprimento a essa obrigação. Propõe-se agora alterar as condições de apresentação dos relatórios e as obrigações necessárias para garantir a correta aplicação da diretiva:

- O n.º 1 introduz a obrigação para os Estados-Membros de transmitirem à Comissão, no prazo de 18 meses após a data de transposição da diretiva, os dados sobre as condições do mercado do transporte combinado no seu território, incluindo a infraestrutura relevante e as medidas nacionais de apoio adotadas. Prevê igualmente a possibilidade de a Comissão adotar, por meio de atos delegados, medidas para ajudar os Estados-Membros na sua obrigação, especificando o conteúdo da informação a comunicar.
- O n.º 2 prevê que a Comissão avalie, com base nesses relatórios nacionais, a aplicação da diretiva, incluindo a sua eficácia e eficiência, e possa também contemplar a aplicação de medidas adicionais.

- O n.º 3 determina que as informações e os relatórios devem ser apresentados pelos Estados-Membros numa base periódica, de dois em dois anos.

Artigo 6.º

O artigo 6.º incluía as condições do apoio económico aplicáveis ao transporte combinado. São aditados cinco novos números com o objetivo de alargar o âmbito de aplicação destas medidas de apoio:

- O n.º 4 introduz medidas de apoio obrigatórias para promover os novos investimentos dos Estados-Membros em infraestruturas e instalações de transporte combinado, e centra-se nas prioridades subjacentes, em especial a densidade dos terminais de transbordo. Inclui também as condições da coordenação entre os Estados-Membros e a Comissão, com vista a evitar uma eventual sobreposição dos investimentos nas infraestruturas de transbordo, que poderia resultar numa capacidade excessiva dos terminais, particularmente nos corredores da RTE-T.
- O n.º 5 prevê medidas de apoio adicionais que os Estados-Membros podem adotar para complementar as medidas já existentes, a fim de reduzir o custo das operações de transporte combinado e torná-las mais competitivas em comparação com as operações equivalentes exclusivamente rodoviárias. Tais medidas facultativas podem incidir em qualquer parte das operações de transporte combinado (qualquer trajeto, o veículo utilizado em cada trajeto, a unidade de carga ou a operação de transbordo).
- O n.º 6 exige que os Estados-Membros comuniquem à Comissão as medidas de apoio adotadas.
- O n.º 7 prevê a realização de um reexame periódico das medidas adotadas para garantir a sua eficácia.
- O n.º 8 estabelece o objetivo geral a alcançar pelas medidas de apoio.

Artigos 7.º e 9.º

Os artigos 7.º e 9.º incluíam disposições específicas sobre o transporte por conta própria e destinadas a facilitar este tipo de transporte. Os artigos 7.º e 9.º são suprimidos. De acordo com a avaliação REFIT, a importância do transporte por conta própria no setor dos transportes rodoviários diminuiu consideravelmente, passando de 30 %, em 1986, para 15 %, em 2012, e o benefício reconhecido pelas partes interessadas dos artigos específicos relativos a este transporte foi limitado.

Dada a simplificação na nova definição proposta para o «transporte combinado» e a clarificação dos elementos de prova necessários para as operações deste transporte, não é razoável estabelecer uma distinção, no contexto da presente diretiva, entre o transporte combinado por conta de outrem e por conta própria. Salvo disposição em contrário, os direitos e as obrigações da diretiva são os mesmos para os dois tipos de transporte.

Artigo 9.º–A

Este artigo é aditado para garantir a transparência a todas as partes interessadas envolvidas em operações de transporte combinado no que diz respeito à aplicação da diretiva e, em particular, às medidas de apoio disponíveis e condições para a sua aplicação.

Para o efeito, será estabelecida uma rede de autoridades competentes, a fim de promover a cooperação entre os Estados-Membros através do intercâmbio de informações relevantes e de boas práticas, em especial sobre as medidas de apoio, e da disponibilização de uma lista dos principais pontos de contacto às partes interessadas. Além disso, o n.º 4 prevê que a Comissão disponibilize a lista das autoridades competentes e das medidas pertinentes adotadas pelos Estados-Membros.

Artigo 10.º–A

Este artigo é aditado com o objetivo de estabelecer o procedimento para o exercício dos poderes delegados da Comissão.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²⁰,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

1. O impacto negativo dos transportes na poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes, o ruído e o congestionamento do tráfego continuam a criar problemas para a economia, a saúde e o bem-estar dos cidadãos europeus. Apesar do facto de o transporte rodoviário ser o principal agente desses efeitos negativos, o transporte rodoviário de mercadorias (intra-União) deverá crescer 60 % até 2050.
2. A redução do impacto negativo das atividades de transporte continua a ser um dos principais objetivos da política de transportes da União. A Diretiva 92/106/CEE²¹ do Conselho, que estabelece medidas para encorajar o desenvolvimento do transporte combinado, é o único instrumento jurídico da União que visa diretamente incentivar uma transição do transporte de mercadorias rodoviário para modos de transporte com níveis de emissões mais baixos, como o transporte por vias navegáveis interiores, marítimo e ferroviário.
3. O objetivo de transferir 30 % do transporte rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km para outros modos de transporte, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, e mais de 50 % até 2050, a fim de otimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida de modos

¹⁹ JO C , , p. .

²⁰ JO C , , p. .

²¹ Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

de transporte com maior eficiência energética, tem avançado mais lentamente do que previsto e de acordo com as atuais projeções não será atingido.

4. A Diretiva 92/106/CEE contribuiu para o desenvolvimento da política da União em matéria de transporte combinado e ajudou a desviar um volume considerável de transporte de mercadorias para fora de estrada. Certas deficiências na aplicação da referida diretiva, nomeadamente a linguagem ambígua e as disposições obsoletas, bem como o âmbito limitado das suas medidas de apoio, reduziram significativamente o seu impacto.
5. A Diretiva 92/106/CEE deve ser simplificada e a sua aplicação melhorada, revendo os incentivos económicos oferecidos ao transporte combinado, com vista a incentivar a transição do transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte que sejam mais respeitadores do ambiente, mais seguros, mais eficientes do ponto de vista energético e que causem menos congestionamentos do tráfego.
6. O volume das operações intermodais nacionais representa 19,3 % do transporte intermodal total na União. Tais operações não beneficiam atualmente das medidas de apoio previstas na Diretiva 92/106/CEE, devido ao limitado âmbito de aplicação da definição de «transporte combinado». No entanto, o efeito negativo das operações de transporte rodoviário nacional e, nomeadamente, as emissões de gases com efeito de estufa e o congestionamento do tráfego têm um impacto que ultrapassa as fronteiras nacionais. Por conseguinte, é necessário alargar o âmbito de aplicação da Diretiva 92/106/CEE às operações de transporte combinado nacional (no interior dos Estados-Membros), a fim de apoiar um maior desenvolvimento do transporte combinado na União e, dessa forma, impulsionar a transferência modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário, o transporte por vias de navegação interiores e o transporte marítimo de curta distância.
7. Uma operação de transporte combinado deve ser considerada uma operação única de transporte, em concorrência direta com uma operação de transporte unimodal desde o ponto de partida até ao destino final. As condições regulamentares devem assegurar uma equivalência entre o transporte combinado internacional e o transporte internacional unimodal, e entre o transporte combinado nacional e o transporte unimodal nacional, respetivamente.
8. A atual definição de «transporte combinado» inclui diferentes limites de distância para os trajetos rodoviários de uma operação de transporte combinado, de acordo com o modo do trajeto não rodoviário, e, no caso do modo ferroviário, não existe um limite fixo de distância, aplicando-se antes a noção de «terminal adequado mais próximo» para assegurar alguma flexibilidade e ter em conta situações específicas. Esta definição tem suscitado muitas dificuldades na sua execução devido a diferentes interpretações e dificuldades específicas para criar as condições necessárias à sua aplicação. Seria útil eliminar essas ambiguidades, mantendo simultaneamente uma certa flexibilidade.
9. Na atual definição de «transporte combinado», a distância mínima de 100 km fixada para o trajeto não rodoviário de uma operação de transporte combinado garante a cobertura da maioria das operações de transporte combinado. Os trajetos do transporte ferroviário e do transporte marítimo de curta distância têm grandes distâncias para poderem competir com o transporte exclusivamente rodoviário. A distância mínima fixada assegura igualmente a exclusão do âmbito de aplicação de operações específicas como as travessias de curta distância dos *ferries* ou o transporte em águas profundas que ocorreriam de qualquer forma. No entanto, devido a esses limites, certas

operações nas vias navegáveis interiores em imediações de portos e no interior e à volta de aglomerações, que contribuem consideravelmente para descongestionar as redes rodoviárias nos portos marítimos e nas zonas adjacentes, e reduzir os encargos ambientais nas aglomerações, não podem ser consideradas para as operações de transporte combinado. Seria, por conseguinte, útil eliminar essa distância mínima, mantendo ao mesmo tempo a exclusão de determinadas operações, como as que envolvem o transporte em águas profundas ou travessias de curta distância de *ferries*.

10. A dimensão mínima das unidades de carga atualmente especificada na definição de «transporte combinado» pode prejudicar o desenvolvimento futuro de soluções intermodais inovadoras no domínio dos transportes urbanos. Pelo contrário, a possibilidade de identificar as unidades de carga através das normas em vigor pode acelerar o seu tratamento nos terminais e facilitar o fluxo das operações de transporte combinado, de modo a assegurar um tratamento mais fácil de determinadas unidades de carga e garantir a sua adequação aos desafios futuros.
11. A utilização obsoleta de carimbos para provar que foi realizada uma operação de transporte combinado impede uma execução eficaz ou a verificação da elegibilidade no que se refere às medidas previstas na Diretiva 92/106/CEE. Os elementos de prova necessários para provar a ocorrência de uma operação de transporte combinado devem ser clarificados, bem como os meios através dos quais essa prova deve ser apresentada. A utilização e a transmissão por via eletrónica de informações relativas ao transporte, que deverão simplificar a apresentação de provas relevantes e o seu tratamento por parte das autoridades competentes, devem ser incentivadas. O formato utilizado deve ser fiável e autêntico. O quadro regulamentar, as iniciativas de simplificação dos procedimentos administrativos e a digitalização dos aspetos relativos ao transporte devem ter em conta os desenvolvimentos a nível da União.
12. O âmbito das atuais medidas de apoio económico definidas na Diretiva 92/106/CEE é muito limitado, consistindo em medidas fiscais (a saber, o reembolso ou o desagravamento fiscal), aplicáveis unicamente às operações de transporte combinado ferroviário/rodoviário. Tais medidas devem ser alargadas às operações de transporte combinado, abrangendo o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo. Outros tipos relevantes de medidas, como as medidas de apoio ao investimento em infraestruturas ou as diferentes medidas de apoio económico, devem também ser apoiados.
13. O principal problema da infraestrutura que prejudica a passagem do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte reside nos terminais de transbordo. A atual distribuição e cobertura de terminais de transbordo na União é ainda insuficiente, pelo menos na atual rede principal e na rede global da RTE-T, pelo que a capacidade dos atuais terminais de transbordo está a atingir o seu limite e terá de ser desenvolvida para fazer face ao crescimento do tráfego global de mercadorias. Investir na capacidade dos terminais de transbordo pode reduzir os custos globais do transbordo e, dessa forma, produzir uma transferência modal derivada, como demonstrado em alguns Estados-Membros. Por conseguinte, os Estados-Membros devem assegurar, em coordenação com os Estados-Membros vizinhos e a Comissão, a construção ou disponibilização aos operadores de transporte de mais terminais de transbordo de transporte combinado, com maior capacidade de transbordo. Tal incentivará a utilização de alternativas para o transporte de mercadorias e aumentará a transferência modal, tornando assim as operações de transporte combinado mais competitivas do que o transporte exclusivamente rodoviário. A maior cobertura e capacidade dos terminais de transbordo deve, no mínimo, ser garantida ao longo da

atual rede principal e rede global da RTE-T. Deve existir, em média, pelo menos, um terminal de transbordo adequado para o transporte combinado localizado a uma distância não superior a 150 km de qualquer local de expedição na União.

14. Os Estados-Membros devem implementar medidas de apoio económico adicionais, além das medidas já existentes, que visem os vários trajetos de uma operação de transporte combinado, a fim de reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, nomeadamente ferroviário, por vias navegáveis interiores e marítimo, reduzindo, dessa forma, a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego. Essas medidas podem incluir a redução de certas taxas e impostos aplicáveis ao transporte, subvenções para unidades de carga intermodais em operações de transporte combinado ou o reembolso parcial dos custos de transbordo.
15. As medidas de apoio às operações de transporte combinado devem ser implementadas em conformidade com as regras relativas aos auxílios estatais estabelecidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).
16. As medidas de apoio devem ser coordenadas, como necessário, entre os Estados-Membros e a Comissão.
17. As medidas de apoio devem também ser revistas periodicamente pelos Estados-Membros, a fim de garantir a sua eficácia e eficiência.
18. Para efeitos do disposto na presente diretiva, não deve haver uma distinção entre o transporte combinado por conta de outrem e por conta própria.
19. Para acompanhar a evolução do transporte na União e, em especial, do mercado do transporte combinado, devem ser recolhidos dados e informações relevantes pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão numa base regular, cabendo à Comissão apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente diretiva de quatro em quatro anos.
20. A transparência é importante para todas as partes interessadas envolvidas em operações de transporte combinado, nomeadamente as afetadas pela presente diretiva. No intuito de reforçar essa transparência e aprofundar a cooperação, as autoridades competentes devem ser sempre identificadas em cada Estado-Membro.
21. Para ter em conta a evolução do mercado e o progresso técnico, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que visem complementar a presente diretiva com informações mais pormenorizadas sobre as operações de transporte combinado a ser comunicadas pelos Estados-Membros. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016²². Em especial, para assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho deverão receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos especializados da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

²² JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

22. Dado que os objetivos da presente diretiva de promover a transição do transporte rodoviário para modos de transporte mais ecológicos e, dessa forma, reduzir as externalidades negativas do sistema de transporte da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à natureza essencialmente transfronteiriça do transporte combinado de mercadorias e da infraestrutura interligada, e aos problemas que a presente diretiva visa abordar, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esses objetivos.
23. A Diretiva 92/106/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 92/106/CEE é alterada do seguinte modo:

- (1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias»;

- (2) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

1. A presente diretiva aplica-se às operações de transporte combinado.

2. Na aceção da presente diretiva, entende-se por «transporte combinado» qualquer transporte de mercadorias efetuado através de uma operação de transporte composta por um trajeto inicial ou final da viagem por estrada, ou ambos, bem como por um trajeto não rodoviário da viagem que utilize um transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo:

a) Num reboque ou semirreboque, com ou sem trator, caixa móvel ou contentor, identificados em conformidade com o sistema de identificação instituído nos termos das normas internacionais ISO6346 e EN13044, quando a unidade de carga seja objeto de transbordo entre os diferentes modos de transporte; ou

b) Num veículo rodoviário que seja transportado por transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo na parte não rodoviária do trajeto.

Os trajetos não rodoviários que utilizem vias navegáveis interiores ou o transporte marítimo, e para os quais não exista transporte rodoviário alternativo equivalente ou que sejam inevitáveis numa operação de transporte viável do ponto de vista comercial, não devem ser considerados para efeitos de operações de transporte combinado.

3. Cada trajeto rodoviário referido no n.º 2 não pode exceder a maior das seguintes distâncias no território da União Europeia:
 - a) 150 km de distância em linha reta;
 - b) 20 % da distância em linha reta entre o ponto de carga para o trajeto inicial e o ponto de descarga para o trajeto final, quando exceda a distância a que se refere a alínea a).

O limite da distância do trajeto rodoviário aplica-se ao comprimento total de cada trajeto rodoviário, incluindo todas as entregas e recolhas intermédias. Não é aplicável ao transporte de uma unidade de carga vazia nem ao ponto de recolha ou a partir do ponto de entrega das mercadorias.

O limite da distância do trajeto rodoviário pode ser excedido para operações de transporte combinado estrada/caminho de ferro, quando autorizadas pelo Estado-Membro ou Estados-Membros em cujo território ocorre o trajeto rodoviário, para garantir a chegada ao terminal de transporte geograficamente mais próximo que ofereça a capacidade operacional de transbordo necessária para carregar ou descarregar, em termos de equipamentos de transbordo, capacidade do terminal e serviços apropriados de transporte ferroviário de mercadorias.

4. Considera-se que uma operação de transporte combinado ocorre na União quando essa operação ou a parte dessa operação realizada na União cumpre os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 e 3.» .

- (3) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros devem assegurar que o transporte rodoviário apenas é considerado parte de uma operação de transporte combinado abrangida pela presente diretiva, se o transportador apresentar provas claras de que esse transporte rodoviário constitui um trajeto rodoviário de uma operação de transporte combinado, incluindo o transporte de unidades de carga vazias antes e depois do transporte de mercadorias.
2. Os elementos de prova referidos no n.º 1 devem incluir os seguintes dados, para cada operação de transporte combinado:
 - a) O nome, o endereço, os contactos e a assinatura do expedidor;
 - b) O local e a data de início da operação de transporte combinado na União;
 - c) O nome, a morada e os contactos do destinatário;
 - d) O local onde termina a operação de transporte combinado na União;
 - e) A distância em linha reta entre o local onde se inicia a operação de transporte combinado e o local onde essa mesma operação termina na União;
 - f) Uma descrição, assinada pelo expedidor, da rota da operação de transporte combinado, incluindo, pelo menos, os seguintes dados para cada trajeto da

operação, incluindo cada modo de transporte utilizado no trajeto não rodoviário, no interior da União:

- i) a ordem dos trajetos (ou seja, trajeto inicial, trajeto não rodoviário ou trajeto final);
 - ii) o nome, o endereço e os contactos do transportador;
 - iii) o modo de transporte e respetiva ordem na operação;
- g) a identificação da unidade de carga intermodal transportada;
- h) para o trajeto rodoviário inicial:
- i) o local de transbordo para o trajeto não rodoviário;
 - ii) a distância do trajeto rodoviário inicial em linha reta entre o local de expedição e o primeiro terminal de transbordo;
 - iii) se o trajeto rodoviário inicial estiver concluído, uma assinatura do transportador, confirmando que a operação de transporte do trajeto rodoviário foi efetuada;
- i) para o trajeto rodoviário final:
- i) o local onde as mercadorias são tomadas do trajeto não rodoviário (transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo);
 - ii) a distância do trajeto rodoviário final em linha reta entre o local de transbordo e o local onde a operação de transporte combinado termina na União;
- j) para o trajeto não rodoviário:
- i) se o trajeto não rodoviário estiver concluído, uma assinatura do transportador (ou transportadores, em caso de duas ou mais operações não rodoviárias no trajeto não rodoviário), confirmando que a operação de transporte no trajeto não rodoviário foi efetuada;
 - ii) quando disponível, uma assinatura ou um selo do caminho de ferro ou das autoridades portuárias nos terminais em causa (estação ferroviária ou porto), ao longo da operação efetuada no trajeto não rodoviário, confirmando que a parte relevante do trajeto não rodoviário foi concluída.
3. Não serão exigidos documentos adicionais para provar que o transportador está a levar a cabo uma operação de transporte combinado.
4. Os elementos de prova a que se refere o n.º 1 devem ser apresentados ou transmitidos mediante pedido do inspetor autorizado do Estado-Membro em que é efetuado o controlo. Em caso de controlo rodoviário, esses elementos devem ser apresentados durante o controlo e estar redigidos numa língua oficial desse Estado-Membro ou em inglês. Durante o controlo rodoviário, o condutor será autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor dos transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que o possa ajudar a apresentar os elementos de prova referidos no n.º 2.
5. Os elementos de prova podem ser fornecidos através de um documento de transporte que preencha os requisitos previstos no artigo 6.º do Regulamento n.º 11 do Conselho ou através de outros documentos de transporte existentes, nomeadamente no quadro da

Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR) ou das Regras Uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (CIM).

Podem ser apresentados ou transmitidos por via eletrónica, utilizando um formato estruturado passível de revisão, que pode ser utilizado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, e incluir elementos que complementem a nota de expedição eletrónica prevista na Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (eCMR), para a parte rodoviária.

6. Para efeitos de controlo rodoviário, será autorizada uma discrepância entre a operação de transporte e os elementos de prova, nomeadamente na informação sobre a rota referida no n.º 2, alínea g), se devidamente justificado, em caso de circunstâncias excecionais fora do controlo do(s) transportador(es) que causem alterações na operação de transporte combinado. Neste caso, o condutor será autorizado a contactar a sede social, o gestor dos transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que possa fornecer uma justificação adicional para essa discrepância entre as provas fornecidas e a operação efetiva.

—
Regulamento n.º 11 relativo à supressão de discriminações em matéria de preços e condições de transporte, em execução do disposto no artigo 79.º, n.º 3, do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia (JO 52 de 16.8.1960, p. 1121).»;

»;

- (4) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão, inicialmente, até [xx/xx/xxxx — 18 meses após a transposição da diretiva] e, posteriormente, de dois em dois anos, um relatório que contenha as seguintes informações relativas às operações de transporte combinado abrangidas pela presente diretiva no seu território:
 - a) As ligações da rede de transporte nacionais e transfronteiriças utilizadas nas operações de transporte combinado;
 - b) O volume em unidades equivalentes a vinte pés (TEU) e em toneladas/quilómetro das operações de transporte combinado por tipo de operação (caminho de ferro, estrada/vias navegáveis interiores, etc.) e por cobertura geográfica (nacional e intra-União);
 - c) O número e a cobertura geográfica dos terminais utilizados no transporte combinado e número anual de transbordos efetuados nesses terminais;
 - d) Uma descrição geral de todas as medidas nacionais de apoio utilizadas e previstas, incluindo a sua implantação e impacto estimado.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 10.º–A que visem complementar a presente diretiva, descrevendo o conteúdo e os pormenores das informações sobre as operações de transporte combinado, como referido no n.º 1.
3. Com base numa análise dos relatórios nacionais, inicialmente, até [xx/xx/xxx — 9 meses após a data-limite para a apresentação do relatório dos EM] e,

subsequentemente, de dois em dois anos, a Comissão elaborará e apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre:

- a) O desenvolvimento económico do transporte combinado, nomeadamente à luz da evolução do desempenho ambiental dos diferentes modos de transporte;
- b) Os efeitos da aplicação da diretiva e os atos legislativos conexos da União neste domínio;
- c) A eficácia e eficiência das medidas de apoio previstas no artigo 6.º;
- d) Eventuais medidas adicionais, incluindo uma revisão da definição de «transporte combinado», como definido no artigo 1.º, e uma adaptação da lista de medidas previstas no artigo 6.º»

(5) No artigo 6.º, são aditados os seguintes n.ºs 4, 5, 6, 7 e 8:

«4. Sempre que necessário para a realização do objetivo referido no n.º 9, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para apoiar o investimento em terminais de transbordo, tendo em vista:

- a) A construção e, se necessário, a expansão de terminais de transbordo utilizados no transporte combinado;
- b) O aumento da eficiência operacional dos terminais existentes.

Os Estados-Membros devem coordenar a sua ação com os Estados-Membros vizinhos e com a Comissão, velando simultaneamente, ao executar tais medidas, por uma distribuição geográfica equilibrada e adequada de instalações adequadas na União, e nomeadamente na rede principal e rede global da RTE-T, impedindo que qualquer localização na União esteja situada a mais de 150 km desses terminais.

Os Estados-Membros devem assegurar que as instalações de transbordo apoiadas estão acessíveis a todos os operadores, sem discriminação.

Os Estados-Membros podem estabelecer condições adicionais de elegibilidade para a concessão de apoio.

5. Os Estados-Membros podem adotar medidas complementares, a fim de melhorar a competitividade das operações de transporte combinado em relação às operações de transporte rodoviário alternativo equivalente.

Essas medidas podem visar qualquer operação ou parte de uma operação de transporte combinado, como a utilização de um trajeto rodoviário ou não rodoviário, incluindo o veículo utilizado nesse trajeto, ou ainda, como a unidade de carga ou as operações de transbordo.

6. Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório sobre as medidas adotadas em virtude do presente artigo e as respetivas especificações.

7. Os Estados-Membros devem avaliar o impacto de tais medidas de apoio e reavaliar as suas necessidades, pelo menos, de quatro em quatro anos, e, se necessário, adaptar as referidas medidas.

8. Compete aos Estados-Membros garantir que as medidas de apoio destinadas às operações de transporte combinado visam reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, como o caminho de ferro, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, reduzindo, dessa forma, a poluição

atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego.»;

(6) Os artigos 7.º e 9.º são suprimidos.

(7) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 9.º–A

1. Os Estados-Membros devem designar uma ou várias autoridades competentes para assegurar a execução da presente diretiva e agir como principal ponto de contacto para essa execução.

Os Estados-Membros devem notificar as autoridades competentes a que se refere o primeiro parágrafo aos outros Estados-Membros e à Comissão.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades nacionais competentes cooperam com as autoridades competentes dos outros Estados-Membros. Para esse efeito, compete aos Estados-Membros garantir que as autoridades competentes trocam as informações necessárias para a aplicação da presente diretiva. Relativamente às informações objeto de intercâmbio, a autoridade recetora deve assegurar o mesmo nível de confidencialidade que a autoridade emissora.

3. Os Estados-Membros publicarão, de forma acessível e gratuita, as informações pertinentes sobre as medidas adotadas em conformidade com o artigo 6.º, bem como quaisquer outras informações relevantes para a aplicação da presente diretiva.

4. A Comissão deve publicar e atualizar, sempre que necessário, a lista das autoridades competentes referidas no n.º 1, bem como uma lista das medidas a que se refere o artigo 6.º»;

8. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º–A

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor do presente diretiva (de alteração)].

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consultará os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Qualquer ato delegado adotado em aplicação do disposto no artigo 5.º, n.º 2, apenas pode entrar em vigor se não forem formuladas objeções nem pelo Parlamento Europeu nem pelo Conselho, no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros adotarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até XXXXXX [um ano após a adoção da diretiva], o mais tardar. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente mencionar que as referências, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, à diretiva revogada pela presente diretiva se entendem como referências à presente diretiva. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência e formulada a menção.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente