

Bruxelas, 31 de maio de 2024
(OR. en)

10275/24

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

**TRANS 248
CODEC 1343
IA 123**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	6370/7/24 REV 7
n.º doc. Com.:	15200/23 + ADD 1
Assunto:	Preparação da reunião do Conselho (<u>Transportes</u> , Telecomunicações e Energia) de 18 de junho de 2024 Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/106/CEE do Conselho no que respeita a um quadro de apoio ao transporte intermodal de mercadorias e o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere ao cálculo das economias de custos externos e à produção de dados agregados – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

1. Em 7 de novembro de 2023, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta em epígrafe (a seguir designada «Diretiva Transporte Combinado»).
2. A proposta completa o pacote «Para uma ecologização do transporte de mercadorias», adotado em julho de 2023 no contexto da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, a fim de melhorar o desempenho do transporte de mercadorias e contribuir para alcançar o objetivo de neutralidade climática até 2050.
3. O pacote inclui igualmente uma proposta de alteração da diretiva relativa aos pesos e dimensões de certos veículos rodoviários, uma proposta de regulamento relativo à contabilização das emissões de gases com efeito de estufa dos serviços de transporte (*CountEmissions EU*) e uma proposta de regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único.

4. Com a Diretiva Transporte Combinado propõe-se alterar a diretiva atualmente em vigor¹, com o objetivo de continuar a promover a transição do transporte de mercadorias do modo rodoviário para modos mais respeitadores do ambiente, como o transporte ferroviário, as vias de navegação interiores e o transporte marítimo de curta distância, com vista a reduzir os custos externos do sistema de transportes da União.
5. A fim de alcançar este objetivo, a proposta estabelece um quadro global de apoio à adesão ao transporte intermodal realizado total ou parcialmente no território da União. Mais importante ainda, estabelece incentivos específicos para reforçar a competitividade do transporte combinado, definido como subconjunto do transporte intermodal que poupa um certo nível de custos externos.
6. Na Diretiva Transporte Combinado é igualmente proposta a alteração do Regulamento (UE) 2020/1056 relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias² (a seguir designado «eFTI»), de modo a que as plataformas eFTI possam calcular os custos externos e gerar dados agregados para uma melhor monitorização, substituindo assim os documentos em papel.
7. A proposta constitui a terceira tentativa de alterar a diretiva de 1992, que é considerada obsoleta e de âmbito limitado. As propostas de revisão do ato jurídico apresentadas pela Comissão em 1998 e em 2017 foram subsequentemente retiradas.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

8. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente quanto à matéria de fundo. Em 5 de dezembro de 2023, a Comissão TRAN designou relator Massimiliano Salini (PPE, IT).
9. Em 1 de março de 2024, a Comissão TRAN publicou um documento de trabalho³ com recomendações do relator.

O projeto de relatório da Comissão TRAN será apresentado na nova legislatura.

¹ 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, pp. 38-42*).

² Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (*JO L 249 de 31.7.2020, pp. 33-48*).

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_PT.pdf

10. O Comité Económico e Social Europeu adotou parecer na sua 585.^a reunião plenária, em 14 de fevereiro de 2024. O Comité das Regiões adotou parecer na sua 159.^a sessão plenária, de 31 de janeiro a 1 de fevereiro de 2024.

III. TRABALHOS NO CONSELHO

11. Em 19 de novembro de 2023, durante a Presidência espanhola, a Comissão apresentou a proposta e a sua avaliação de impacto na reunião do Grupo dos Transportes – Questões Intermodais e Redes.
12. A análise aprofundada da proposta teve início durante a Presidência belga. O Grupo realizou 11 debates entre 12 de janeiro e 31 de maio de 2024, que originaram sete textos de compromisso. No início dos debates, a Comissão clarificou a complementaridade entre esta proposta e a proposta de revisão da diretiva relativa aos pesos e dimensões de certos veículos, na sequência das questões que vários Estados-Membros levantaram.

Definição de transporte combinado (artigo 1.º-C)

- *40 % de poupança em custos externos*

A maioria das perguntas e observações centrou-se na nova proposta de definição de transporte combinado, que se afasta claramente das regras atuais. Para ser considerada transporte combinado (e, por conseguinte, ser elegível para medidas de apoio específicas), uma operação de transporte intermodal tem de produzir custos externos pelo menos 40 % inferiores (emissões de gases com efeito de estufa, poluição atmosférica, ferimentos e vítimas mortais, ruído e congestionamento) em comparação com uma operação alternativa exclusivamente rodoviária. Prevê-se que a metodologia para o cálculo dos custos externos seja estabelecida por meio de um ato de execução, utilizando os valores unitários do manual dos custos externos dos transportes⁴ na sua futura edição atualizada.

⁴ Comissão Europeia, Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1* (Manual dos custos externos dos transportes – Versão de 2019 – 1.1), Serviço das Publicações, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

Embora algumas delegações tenham apoiado a nova abordagem, outras questionaram a lógica subjacente aos 40 %, a falta de diferenciação dos valores dos custos externos de acordo com a geografia nacional e o recurso a um ato de execução. Muitas delegações consideraram que a definição era demasiado complexa e pouco transparente. Vários Estados-Membros sugeriram em conjunto que, como ponto de partida, se retomasse a definição com base na distância prevista na orientação geral do Conselho de 2018⁵.

– *Nova metodologia simplificada*

A fim de responder aos apelos à clareza e à transparência, a Presidência, na sequência da proposta apresentada por uma delegação, desenvolveu um novo método de cálculo simplificado e sugeriu que este fosse aditado como anexo ao ato de base. A fórmula baseou-se na distância dos diferentes trajetos de uma operação intermodal e num rácio bimodal entre os custos externos do transporte rodoviário e os custos externos de cada modo não rodoviário (transporte ferroviário, vias de navegação interiores e transporte marítimo de curta distância). Na proposta, manteve-se o limiar de 40 % para as economias feitas nos custos externos.

Embora muitas delegações tenham apreciado os esforços envidados para encontrar um cálculo simplificado e claro, a proposta da Presidência não reuniu apoio suficiente, especialmente das delegações que sugeriram voltar à definição que consta da orientação geral do Conselho de 2018.

– *Rácio entre os trajetos não rodoviários e os trajetos rodoviários*

Na sequência das observações do Grupo, a Presidência centrou-se, em seguida, numa nova solução inteiramente baseada na distância, expressa como rácio entre a extensão dos trajetos não rodoviários e rodoviários, sem calcular os custos externos, mas reduzindo-os implicitamente devido à utilização de trajetos não rodoviários. A alteração proposta define que, numa operação de transporte combinado, pelo menos 50 % da distância total tem de ser coberta por modos de transporte não rodoviário.

Embora algumas delegações tenham considerado que a nova definição constitui um passo na direção certa, outras manifestaram preocupações quanto ao facto de poder originar trajetos rodoviários muito longos.

⁵ ST 15147/18

Uma vez que se propôs que a condição que define o transporte combinado passasse de um limiar de economias de custos externos para, pelo menos, 50 % do(s) trajeto(s) de transporte não rodoviário, o compromisso inseriu uma nova disposição relativa às ilhas e aos Estados-Membros insulares no artigo 1.º-C, n.º 2, alínea b), e no artigo 1.º-B, n.º 8, a fim de incluir no âmbito de aplicação da diretiva as ligações de transporte de mercadorias entre, por um lado, as ilhas e os Estados-Membros insulares e, por outro, o continente. Esta disposição foi aditada pela Presidência a pedido dos Estados-Membros em causa.

O Grupo estudou várias opções para chegar a uma definição coerente e eficaz do transporte combinado, sendo necessário prosseguir os trabalhos para conseguir reunir apoio suficiente por parte das delegações.

Plataformas eFTI (artigo 3.º alterado)

A proposta da Comissão prevê que os organizadores de transportes combinados registem os dados nas plataformas eFTI antes do início de cada operação. Com base nesses dados, as plataformas eFTI efetuarão os cálculos necessários para emitirem a prova de conformidade, determinando assim a elegibilidade de uma operação intermodal para as medidas dedicadas ao transporte combinado.

O Regulamento eFTI obriga as autoridades competentes dos Estados-Membros a aceitarem as informações regulamentares disponibilizadas eletronicamente pelos operadores económicos (artigo 5.º). No entanto, na sequência da revisão do Regulamento eFTI até 21 de fevereiro de 2029 (artigo 16.º do regulamento), prevê-se como possível iniciativa a obrigação de os operadores económicos disponibilizarem informações regulamentares por via eletrónica às autoridades competentes.

Durante os debates no Grupo, algumas delegações apoiaram a utilização das plataformas eFTI, em sintonia com os objetivos em matéria de digitalização do transporte de mercadorias na União.

Contudo, a maioria manifestou preocupação pelo facto de as plataformas ainda não estarem operacionais e opôs-se à disposição que, na prática, tornaria a sua utilização obrigatória para os operadores de transporte combinado.

Para ir ao encontro das preocupações dos Estados-Membros, a Presidência propôs uma cláusula de reexame e o adiamento da aplicação desta disposição.

Será necessário prosseguir os trabalhos para definir a utilização das plataformas eFTI, especialmente no respeitante à correlação entre a transposição da diretiva e a implementação e operacionalização das plataformas eFTI.

Quadros de ação nacionais (artigo 3.º-A)

O artigo 3.º-A estabelece a obrigação de os Estados-Membros adotarem, publicarem, aplicarem e avaliarem os quadros de ação nacionais de apoio ao transporte intermodal e, em particular, às operações de transporte combinado. Estabelece ainda um objetivo de redução global de, pelo menos, 10 % dos custos totais das operações de transporte combinado no seu território. É aditada em anexo uma lista indicativa não exaustiva de medidas de apoio.

Muitas delegações opuseram-se ao caráter obrigatório dos quadros de ação nacionais e questionaram o objetivo conexo de redução de 10 % dos custos totais das operações de transporte combinado.

O texto de compromisso da Presidência adaptou os requisitos aplicáveis aos quadros de ação nacionais, adiando o prazo para a adoção dos quadros de ação nacionais de 24 para 36 meses após a entrada em vigor da diretiva. O período para atingir o objetivo de 10 % foi alargado, passando de 7 anos e 6 meses para 8 anos após a entrada em vigor da diretiva.

Além disso, foi inserido o n.º 5-A, segundo o qual os Estados-Membros podem decidir não aplicar medidas de apoio a um trajeto rodoviário que atravesse o seu território sem implicar a carga ou descarga de mercadorias.

Isenção das proibições de circular ao fim de semana, à noite nos feriados (artigo 9.º-A)

A proposta insere uma nova isenção regulamentar, a nível da UE, das proibições de circulação nacionais para os veículos que efetuam os trajetos rodoviários de operações de transporte combinado. Os debates no Grupo revelaram que as delegações estão muito divididas quanto a esta questão e que é necessário prosseguir os trabalhos.

Outras alterações propostas

Ao longo de sete compromissos, a Presidência inseriu várias outras alterações na proposta da Comissão, em resposta às observações das delegações. Estas alterações incluem, nomeadamente:

- *O título da diretiva foi alterado para especificar que o quadro de apoio ao transporte intermodal inclui «medidas específicas para o transporte combinado de mercadorias».*

- *A definição de «organizador de transportes» foi acrescentada no artigo 1-B, n.º 14.*
- *Foi acrescentada uma exceção ao requisito de identificação ISO das unidades de carga intermodais para um veículo rodoviário ou uma unidade não compatível com guindastes transportada por caminho de ferro, por vias de navegação interiores ou por via marítima para o segmento não rodoviário da viagem.*
- *Foi mantida a redação original do artigo 2.º da diretiva de 1992, uma vez que a sua reformulação na proposta da Comissão suscitava demasiadas dúvidas de interpretação.*
- *Foi aditada uma clarificação da prova de conformidade na alteração feita ao artigo 3.º, n.º 4.*
- *Foram incluídas as alterações propostas ao Regulamento eFTI, a fim de ter em conta o cálculo da percentagem mínima de 50 % do(s) trajeto(s) não rodoviário(s).*
- *A pedido de vários Estados-Membros, foi atualizada a lista de impostos constante do artigo 6.º, n.º 3.*
- *As referências constantes do artigo 9.º foram atualizadas, mas manteve-se a redação original, uma vez que a nova reformulação proposta suscitava demasiadas dúvidas de interpretação.*
- *Foram feitos pequenos aditamentos à lista indicativa não exaustiva de medidas de apoio constante do anexo II.*
- *Foi aditada como anexo III uma lista pormenorizada dos requisitos de transparência aplicáveis aos terminais, revogando assim as competências de execução delegadas na Comissão sobre este ponto.*
- *Foram acrescentados, no considerando 6, pontos relativos ao transbordo.*

IV. CONCLUSÃO

13. Na sequência da reunião de 5 de junho de 2024, o Coreper convida o Conselho a tomar nota do relatório, com vista a preparar o avanço dos trabalhos sobre a Diretiva Transporte Combinado.