



Bruxelas, 30 de novembro de 2018  
(OR. en)

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2017/0290(COD)**

---

---

**13871/2/18  
REV 2**

**TRANS 503  
CODEC 1882**

## **RELATÓRIO**

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. Com.:	14213/1/17 REV 1 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176
Assunto:	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) – Orientação geral

---

### **I. INTRODUÇÃO**

1. Em 10 de novembro de 2017, a Comissão adotou a proposta em epígrafe, que faz parte do pacote de mobilidade "A Europa em Movimento", uma das iniciativas da Comissão em matéria de mobilidade hipocarbónica. A proposta é uma revisão da Diretiva 92/106/CEE<sup>1</sup> (Diretiva Transportes Combinados), o único instrumento jurídico a nível da União que visa diretamente incentivar a transição do transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte com níveis de emissões mais baixos, como o transporte por vias navegáveis interiores, o transporte marítimo e o transporte ferroviário.

---

<sup>1</sup> 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. 38-42).

## **II. CONTEÚDO DA PROPOSTA**

2. O principal objetivo da proposta 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.
3. A proposta visa alcançar esse objetivo mediante:
  - o alargamento do âmbito de aplicação da atual Diretiva 92/106/CEE, a fim de incluir as operações intermodais nacionais;
  - a simplificação da definição de operação de transporte combinado e o aumento da flexibilidade em termos de comprimento do trajeto rodoviário;
  - a especificação dos requisitos em matéria de provas necessárias para as operações de transporte combinado;
  - o alargamento das medidas de apoio económico, principalmente dos investimentos em terminais de transbordo, em especial nas atuais redes principal e global da RTE-T. Os Estados-Membros deverão aplicar medidas adicionais de apoio económico (p. ex., isenções fiscais) e coordená-las entre si e com a Comissão.
4. 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 em vigor.

## **III. TRABALHOS NO PARLAMENTO EUROPEU**

5. Em 2017, o Parlamento Europeu solicitou à Comissão regras claras, modernas e compreensíveis em matéria de transporte combinado que possam ser aplicadas pelas autoridades. O Parlamento solicitou especificamente à Comissão que revisse a Diretiva Transportes Combinados para aumentar o transporte multimodal, eliminar as práticas desleais e garantir o cumprimento da legislação social relativa ao transporte combinado.

6. A proposta legislativa foi atribuída à Comissão Parlamentar dos Transportes e do Turismo (TRAN), que designou Daniela Aiuto (EFDD, Itália) como relatora. A 25 de abril de 2018, a relatora apresentou o seu projeto de relatório à Comissão Parlamentar. O relatório propõe alterações que apoiam em grande medida a proposta da Comissão e reconhecem os resultados da anterior avaliação REFIT, e propõe mesmo o reforço da proposta da Comissão em vários domínios (como as obrigações de informação dos Estados-Membros, os incentivos fiscais a oferecer pelos Estados-Membros às operações de transporte combinado, ou os investimentos para apoiar o desenvolvimento de terminais de transbordo ou a expansão dos já existentes). A votação da proposta na Comissão Parlamentar realizou-se a 10 de julho de 2018.
7. O Comité Económico e Social emitiu parecer sobre a proposta em 19 de abril de 2018.

#### **IV. TRABALHOS NAS INSTÂNCIAS DO CONSELHO**

8. A Comissão apresentou a proposta em 27 de novembro de 2017, no Grupo Intermodal (a seguir designado por "Grupo"), tendo-se seguido uma primeira troca de pontos de vista. A avaliação de impacto (AI) da proposta foi discutida em pormenor em 12 e 25 de janeiro de 2018.
9. O dossiê foi debatido exaustivamente durante a Presidência búlgara. De um modo geral, as delegações congratularam-se com a perspetiva de revisão da diretiva, que tinha perdido relevância ao longo dos anos. Concordaram com a necessidade de acelerar a transferência modal para outros modos de transporte que não o rodoviário, a fim de reduzir o congestionamento rodoviário e as emissões. No entanto, várias delegações expressaram dúvidas sobre o aparente foco da proposta no trajeto rodoviário. No que respeita às medidas de apoio em geral, as delegações esperavam um contributo mais explícito da AI sobre a forma como as medidas de apoio acima mencionadas poderiam ser mais desenvolvidas. No que diz respeito ao apoio aos investimentos, muitas delegações contestaram o objetivo proposto de repartição geográfica dos terminais de transbordo, argumentando que a localização dos terminais e os investimentos em terminais deveriam ser ditados pelas necessidades do mercado.

10. Além disso, muitas delegações assinalaram a ligação entre a proposta em apreço e algumas das propostas do primeiro pacote de mobilidade e salientaram que deveria ter sido dada mais atenção a essa ligação. A este respeito, salientaram o possível aumento das operações de cabotagem devido ao facto de as limitações à cabotagem previstas no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 – o chamado Regulamento *Acesso ao Mercado* – não se aplicarem ao trajeto rodoviário do transporte combinado. Salientaram igualmente que a ligação entre a proposta relativa ao transporte combinado e as regras específicas relativas ao *destacamento de condutores* estabelecidas nas Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE deveria ter sido objeto de uma avaliação mais aprofundada. Por conseguinte, estas delegações insistiram em que deveria haver coerência entre as disposições correspondentes dos dossiês supramencionados, e frisaram que, para que tal aconteça, os trabalhos sobre esses dossiês deveriam decorrer em paralelo.
11. Em 7 de junho de 2018, o Conselho (TTE) adotou um relatório intercalar sobre este dossiê. Com base no relatório intercalar da Presidência búlgara, a Presidência austríaca prosseguiu os trabalhos sobre este dossiê nas reuniões do Grupo de 24 de outubro e 7 de novembro de 2018, tendo ao mesmo tempo realizado um número considerável de discussões bilaterais, com a intenção de clarificar as posições das delegações sobre as principais questões do dossiê e de encontrar os melhores compromissos possíveis para chegar a uma orientação geral.
12. Com base nas observações e sugestões apresentadas pelas delegações, o texto de compromisso da Presidência austríaca propõe soluções e clarificações sobre várias questões, sendo as seguintes as mais importantes:
- limitação do *âmbito de aplicação da diretiva* às operações de transporte combinado *internacional*, a saber, entre Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e um país terceiro. Esta limitação praticamente conserva o âmbito de aplicação da atual Diretiva Transporte Combinado (entre os Estados-Membros), mas inclui a clarificação relativa às operações em países terceiros, na sequência do acórdão do TJE no processo C-2/84 (desde que as condições de elegibilidade para operações de TC estejam preenchidas);

- requisitos de *identificação* para efeitos de operações de transporte combinado: é exigida a identificação das unidades de carga intermodais de acordo com as normas internacionais ISO6346 e EN130344 para os semirreboques sem trator, as caixas móveis ou os contentores; esta identificação não é obrigatória para os reboques, nem para os veículos com trator ou para os semirreboques não içáveis por guias;
- a *extensão de cada trajeto rodoviário para além do limite de 150 km* ficará ao critério de cada Estado-Membro, de acordo com as suas especificidades regionais. Uma vez que as condições geográficas e a localização dos terminais de transbordo dos Estados-Membros são muito diferentes, cada Estado-Membro terá a possibilidade de estabelecer as regras que permitam exceder o limite de 150 km em trajetos rodoviários, com vista a atingir o terminal adequado mais próximo no seu território. Por forma a ajudar os operadores de transporte combinado, os Estados-Membros terão a obrigação de tornar públicas as referidas regras;
- *acesso não discriminatório aos terminais de transbordo que beneficiam de apoio público*, por pelo menos cinco anos. Esta disposição reflete as preocupações de alguns Estados-Membros no que diz respeito ao facto de que só poderiam garantir o acesso não discriminatório aos terminais financiados ou cofinanciados com fundos públicos durante um certo período de tempo, salvo se expressamente previsto num contrato. No entanto, os Estados-Membros terão flexibilidade para alargar o livre acesso para além de cinco anos;
- obrigação de a Comissão avaliar a possibilidade de *simplificar as regras relativas aos auxílios estatais* aplicáveis às operações de transporte combinado.

## V. PRINCIPAL QUESTÃO PENDENTE

### **Ligação com o pacote de mobilidade I no que diz respeito às regras relativas à cabotagem e ao destacamento de condutores**

13. A proposta da Comissão deixa inalterado o artigo 2.º da diretiva no que respeita aos regimes de contingentamento nacionais e à proibição das autorizações nacionais para as operações de transporte combinado. A proposta da Comissão também deixa inalterado o artigo 4.º, segundo o qual os transportadores rodoviários (que preencham as condições estabelecidas pelos Regulamentos (CE) 1071/2009 e 1072/2009) têm o direito de efetuar operações de cabotagem nos trajetos rodoviários iniciais/finais que façam parte de uma operação de transporte combinado entre Estados-Membros, mas também dentro das fronteiras de um Estado-Membro.
14. Desde o início dos debates sobre esta proposta no Conselho, várias delegações propuseram que se voltasse ao âmbito de aplicação da diretiva em vigor (ou seja, operações internacionais de transporte combinado), porque, em sua opinião, o novo âmbito de aplicação equivaleria a liberalizar a cabotagem nacional. Essas delegações puseram em causa a opção política de incentivar as operações de transporte combinado à custa do aumento potencial da cabotagem ilegal ou da concorrência desleal devido à oferta de serviços mais baratos por alguns transportadores rodoviários. Por conseguinte, propõem a supressão do artigo 4.º da atual Diretiva Transporte Combinado. Outras delegações opuseram-se a esta posição.
15. A maior parte das delegações está de acordo, no que diz respeito aos trajetos rodoviários das operações de transporte combinado, quanto à existência de uma ligação estreita entre a questão da cabotagem na diretiva em apreço e no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 – o chamado Regulamento *Acesso ao Mercado* –, bem como quanto às regras específicas sobre o *destacamento de condutores*, estabelecidas nas Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE<sup>2</sup> – as chamadas "*lex specialis*". A esse respeito, as delegações frisaram sistematicamente que deveria haver coerência entre as disposições correspondentes desses dossiês e que, para que tal aconteça, os trabalhos sobre esses dossiês deveriam decorrer em paralelo. A aplicação das regras em matéria de destacamento nos trajetos rodoviários iniciais e finais de uma operação de transporte combinado é atualmente regulamentada na proposta que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores, as chamadas "*lex specialis*" (artigo 2.º, n.º 2-B, e considerando (12-E)).

---

<sup>2</sup> Proposta da Comissão: COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)

16. Nas reuniões do Coreper de 14 e 28 de novembro de 2018, dois Estados-Membros, com o apoio de várias outras delegações, destacaram novamente a necessidade de suprimir o artigo 4.º da diretiva em vigor. Outro grupo de Estados-Membros reiterou a sua oposição à supressão do artigo 4.º. Consequentemente, a Presidência propõe um compromisso que altera o artigo 4.º, permitindo que os Estados-Membros possam limitar o período de tempo durante o qual um veículo pode prestar serviços nos trajetos rodoviários iniciais e/ou finais num Estado-Membro de acolhimento.
17. Outras questões pendentes são indicadas nas notas de rodapé do texto em anexo ao presente relatório.
18. Todas as delegações, bem como a Comissão, têm uma reserva geral de análise sobre a versão mais recente do texto (que figura no anexo ao presente relatório).
19. A Comissão reserva inteiramente a sua posição sobre toda a proposta de compromisso, na pendência das negociações com o Parlamento Europeu.
20. DK e MT mantêm uma reserva de análise parlamentar sobre a proposta.

## **VI. CONCLUSÕES**

21. Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a analisar o texto reproduzido no anexo do presente relatório e, se possível, a resolver as questões pendentes, por forma a que o Conselho possa chegar a uma orientação geral sobre esta proposta na sua reunião de 3 de dezembro de 2018.

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 Europeu<sup>3</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>4</sup>,

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 deverá crescer 60 % até 2050.

---

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> JO C , , p. .

- (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/CEE<sup>5</sup> do Conselho, que estabelece medidas para encorajar o desenvolvimento do transporte combinado, é o único ato legislativo 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 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 deverá 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) [...]<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> A Comissão formulou uma reserva quanto à redução do âmbito de aplicação, em sintonia com a reserva relativa ao artigo 1.º, n.º 1.

- (6-A) O artigo 2.º da Diretiva 92/106/CEE proíbe os regimes de contingentamento e de autorização nacionais para as operações de transporte combinado. A presente diretiva não afeta os acordos bilaterais celebrados pelos Estados-Membros com países terceiros em matéria de operações de transporte combinado.
- (7) Embora a maior liberalização prevista no artigo 4.º da Diretiva 92/106/CEE, comparada com a cabotagem no Regulamento (UE) n.º 1072/2009, tenha sido benéfica para a promoção do transporte combinado e deva, em princípio, ser mantida, é necessário garantir que não é utilizada abusivamente. A experiência demonstra que esta disposição, em certas partes da União, tem sido utilizada de forma sistemática para contornar o caráter temporário da cabotagem e como base para a presença contínua de veículos num Estado-Membro que não o de estabelecimento. Estas práticas desleais poderão conduzir ao *dumping* social e põem em causa o respeito do quadro jurídico relativo à cabotagem. Por conseguinte, o artigo 4.º da Diretiva 92/106/CEE deverá ser alterado no sentido de dar aos Estados-Membros a possibilidade de resolver estes problemas introduzindo um limite, de caráter proporcionado, à presença contínua de veículos no seu território.
- (8) A definição de "transporte combinado" na Diretiva 92/106/CEE inclui diferentes limites de distância para os trajetos rodoviários de uma operação de transporte combinado, consoante o modo do trajeto não rodoviário. Para o modo ferroviário, não existe um limite fixo de distância, aplicando-se antes a noção, não definida, de "terminal adequado mais próximo", que assegura alguma flexibilidade para ter em conta situações específicas. Esta limitação tem suscitado muitas dificuldades de execução devido a diferentes interpretações e a dificuldades específicas para criar as condições necessárias à sua execução. Estas ambiguidades deverão ser eliminadas, mantendo simultaneamente uma certa flexibilidade. Em especial, permitir uma zona de cobertura igual para todas as combinações modais e facilitar a aplicação efetiva graças à simplicidade da medição da distância do trajeto rodoviário em linha direta, com base nos endereços ou nas coordenadas GNSS do início e do fim de um trajeto rodoviário (utilizando, por exemplo, os instrumentos existentes), simplificaria o planeamento das operações de transporte combinado.

(8-A) Os objetivos da presente diretiva de promover a transição do transporte rodoviário para modos de transporte mais ecológicos e, dessa forma, reduzir os efeitos negativos do sistema de transporte da União, deverão ser alcançados em todo o território da União Europeia.

Considerando que o limite de 150 km de distância em linha reta permite, em princípio, uma zona de cobertura igual para todos os modos de transporte em todos os Estados-Membros, têm de ser tidas em conta as diferenças regionais devidas a critérios geográficos e económicos, bem como a densidade populacional. Poderá ser necessária uma certa flexibilidade para exceder este limite da distância do trajeto rodoviário se não se puder encontrar um terminal rodoferroviário adequado em termos de equipamentos de transbordo e/ou de capacidade. Na mesma medida, é necessária flexibilidade para reduzir este limite de distância do trajeto rodoviário em casos específicos, claramente definidos, para assegurar que todos os Estados-Membros transitem do modo de transporte rodoviário para modos mais ecológicos e evitar que algumas regiões beneficiem da transferência modal, enquanto outras, pelo contrário, têm cada vez mais transporte rodoviário: no caso de um trajeto rodoviário transitar pelo território de um Estado-Membro sem que sejam efetuados carregamentos nem descarregamentos de mercadorias, esse Estado-Membro pode optar por não considerar essa operação como um transporte combinado e, por conseguinte, por não aplicar as medidas de apoio previstas pela presente diretiva e/ou pela Diretiva 96/53/CEE relativamente às isenções de peso aplicáveis ao transporte combinado.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> A Comissão formulou uma reserva sobre este considerando, em consonância com as suas reservas sobre o artigo 1.º, n.ºs 3-A e 3-B.

- (9) Na definição de "transporte combinado" da Diretiva 92/106/CEE, 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 geralmente têm distâncias maiores para poderem competir com o transporte rodoviário unimodal. A distância mínima fixada assegura igualmente a exclusão do âmbito de aplicação de operações específicas como as travessias de curta distância dos ferries que ocorreriam de qualquer forma. No entanto, devido a esse limite de distância mínima, 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 são abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva Transportes Combinados em vigor. Seria, por conseguinte, útil eliminar esse limite de distância mínima, mantendo ao mesmo tempo a exclusão dos trajetos não rodoviários cujo único objetivo consiste em ultrapassar um obstáculo natural e que não resultam numa transferência modal na UE. Estes trajetos não rodoviários excluídos abarcam as travessias diretas entre ilhas por *ferry* (tais como Cork-Roscoff ou de Puttgarden para Rødby) ou através de um túnel (tal como o Túnel da Mancha) em que não há alternativa rodoviária aos trajetos não rodoviários, e os casos em que teoricamente existe uma alternativa rodoviária para o trajeto não rodoviário da operação, mas esse trajeto não é viável do ponto de vista comercial por ser consideravelmente mais longo e ser causa de atrasos e de preços não competitivos, tais como a travessia em *ferry* entre Taline e Estocolmo, ou entre Bari e Dubrovnik. Em contrapartida, se for utilizado o caminho de ferro ou o transporte por vias navegáveis interiores antes ou depois de uma travessia em *ferry*, e se forem preenchidas as condições aplicáveis aos trajetos rodoviários iniciais e finais, a cadeia de transporte do expedidor até ao destinatário também deverá qualificar-se como transporte combinado. Além disso, os trajetos não rodoviários constituídos por ligações entre ilhas, em que o operador opta por tomar um *ferry* para um porto mais distante em vez do mais próximo e assim evita uma distância considerável de transporte rodoviário, por exemplo optando pela travessia Cork-Santander em vez de conduzir de Roscoff para Espanha, não deverão ser excluídos e deverão poder beneficiar de apoio, pois resultam numa transferência modal.

- (9-A) Além disso, embora a atual definição de "transporte combinado" abranja apenas as operações entre Estados-Membros, uma parte de uma operação de transporte intermodal entre Estados-Membros e um país terceiro deverá ser interpretada como estando abrangida pela presente diretiva se a parte da operação na União preencher as condições estabelecidas na definição de "transporte combinado", por resultar numa transferência modal na União. No entanto, nesse caso, o trajeto não rodoviário que atravessa uma fronteira da União Europeia tem de ser de, pelo menos, 100 km no território da UE. Para evitar qualquer dúvida, é necessária uma clarificação neste sentido.
- (9-B) Embora a parte das operações de transporte intermodal com início ou fim em países terceiros que tem lugar no interior da União seja abrangida pela presente diretiva em certas condições, as condições de acesso ao mercado e à profissão aplicáveis aos transportadores de países terceiros continuam a estar sujeitas a acordos da União ou dos Estados-Membros com países terceiros, que contenham disposições em matéria de transporte rodoviário.
- (10) A dimensão mínima das unidades de carga intermodais atualmente especificada na definição de "transporte combinado" poderá prejudicar o desenvolvimento futuro de soluções intermodais inovadoras no domínio dos transportes urbanos e, por conseguinte, todos os limites à dimensão ou ao formato dos contentores deverão ser suprimidos. Em contrapartida, a possibilidade de identificar as unidades de carga intermodais através de meios de identificação existentes e amplamente utilizados poderá acelerar a sua manipulação nos terminais e facilitar o fluxo das operações de transporte combinado. As dimensões máximas autorizadas das unidades de carga intermodais nos trajetos rodoviários iniciais e finais são regidas pelas disposições da Diretiva 96/53/CE.

- (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. As provas necessárias para provar a ocorrência de uma operação de transporte combinado deverão ser clarificadas, bem como os meios através dos quais essas provas devem ser apresentadas. Em especial, é importante reiterar que essas provas podem ser fornecidas, parcial ou totalmente, através de documentos de transporte existentes, tais como as declarações de expedição previstas ao abrigo de várias convenções internacionais. A utilização e apresentação de informações relativas ao transporte por via eletrónica, como as declarações de expedição eletrónicas eCMR<sup>8</sup>, deverá ser incentivada pois simplifica a apresentação de provas pertinentes. A este respeito, é importante garantir que as autoridades competentes aceitem as informações eletrónicas. As provas apresentadas, em papel ou em formato eletrónico, deverão ser fidedelias e autenticadas, consoante o formato, por uma assinatura escrita, um carimbo ou um método de autenticação eletrónica. O quadro regulamentar, as iniciativas de simplificação dos procedimentos administrativos e a digitalização dos aspetos relativos ao transporte deverão 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 a certos tipos de operações de transporte combinado ferroviário/rodoviário. Deverão também ser incentivadas outras medidas pertinentes destinadas a todas as combinações modais a fim de reduzir a proporção do transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, tais como o caminho de ferro, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, para reduzir a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego.

---

<sup>8</sup> Previsto no Protocolo adicional à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), relativo à declaração de expedição eletrónica.

(13) O principal estrangulamento, a nível das infraestruturas, que prejudica a transição 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 insuficiente, inclusive nas atuais redes principal e global da RTE-T, ao passo 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. Os Estados-Membros podem tomar medidas para apoiar os investimentos suscetíveis de assegurar que os operadores de transporte disponham de uma rede de terminais eficientes de transbordo para o transporte combinado, dotados de capacidade de transbordo suficiente para satisfazer a procura, tanto atual como futura em termos de infraestruturas de transporte. Tais medidas poderão consistir no planeamento da política nacional de transportes, em formas específicas de ordenamento do território, na constituição de parcerias público-privadas, no arrendamento de terrenos do Estado ou das autarquias locais para fins específicos ou ainda noutras medidas de auxílio do Estado. Deste modo se tornariam mais competitivas as operações de transporte combinado em comparação com o transporte rodoviário unimodal, incentivando-se a utilização de alternativas para o transporte de mercadorias e aumentando a transferência modal.

(13-A) A maior cobertura, eficiência e capacidade dos terminais de transbordo deverá, no mínimo, ser garantida nas atuais redes principal e global da RTE-T. Para que as operações possam beneficiar da presente diretiva, e tendo devidamente em conta a densidade populacional, os constrangimentos geográficos ou naturais, as condições de mercado e os fluxos comerciais e de transporte de mercadorias, deverá fixar-se como objetivo a longo prazo que, em média, exista pelo menos um terminal adequado de transbordo para o transporte combinado localizado a uma distância não superior a 150 km de qualquer local de expedição na União. Este objetivo será mais facilmente alcançado se houver coordenação entre os Estados-Membros e, quando se justificar, com a Comissão.

- (13-B) Em particular, quando os terminais são apoiados por fundos públicos, afigura-se importante que seja concedido livre acesso, sem discriminações, a todos os utentes do transporte combinado, pelo menos durante um certo tempo. Parece apropriado um período mínimo de cinco anos, uma vez que, por exemplo, os contratos de cofinanciamento de terminais no âmbito do programa dos FEEI contêm disposições nesse sentido.<sup>9</sup> Todavia, poderá ser previsto um período mais longo por outros contratos, programas e/ou pelos Estados-Membros. As medidas de divulgação de tal acesso livre e não discriminatório (mediante a publicação de informações sobre as taxas de utilização dos serviços dos terminais) poderão contribuir para promover o transporte intermodal e assim uma transferência modal derivada.
- (14) Os Estados-Membros podem implementar medidas de apoio económico, para além das medidas já existentes, que visem os vários trajetos e elementos de uma operação de transporte combinado. Sem prejuízo do disposto nos artigos 29.º a 37.º da Diretiva 2012/34/UE, essas medidas podem incluir, por exemplo, a redução de certas taxas, como as taxas de utilização das infraestruturas, as taxas de externalidade, as taxas de congestionamento ou outras taxas aplicáveis ao transporte, as subvenções diretas para o transporte de unidades de carga intermodais em operações de transporte combinado, o reembolso parcial dos custos de transbordo, a isenção de proibições de circulação ou o apoio aos investimentos em soluções digitais para o transporte combinado.
- (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). Além disso, tendo em conta a importância destes apoios para o desenvolvimento do transporte combinado, a Comissão deverá<sup>10</sup> [...] avaliar a possibilidade de definir critérios para a compatibilidade de determinados tipos de auxílios a favor do transporte combinado com o mercado interno, à luz da experiência adquirida.
- (16) [...] (*transposto para o considerando (13-A)*)
- (17) As medidas de apoio deverão também ser revistas periodicamente pelos Estados-Membros, a fim de garantir a sua eficácia e eficiência.

---

<sup>9</sup> Como previsto no Regulamento (UE) 1303/2013, em especial no artigo 71.º.

<sup>10</sup> De acordo com as observações que teceu a respeito do artigo 6.º, n.º 8-A, a Comissão é contra a substituição do termo "*pode*" por "*deverá*".

- (18) Para efeitos do disposto na presente diretiva, não deverá 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, e permitir a sua avaliação, deverão ser recolhidos dados e informações relevantes, comparáveis e fiáveis ao nível da União<sup>11</sup> e pelos Estados-Membros, os quais deverão ser comunicados à Comissão numa base regular. A Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de cinco em cinco anos, um relatório sobre a aplicação da presente diretiva. Quando existam, e para evitar duplicações de esforços e encargos administrativos, deverão ser reutilizados para esse efeito os dados e informações relevantes referentes ao transporte combinado provenientes de fontes existentes, como o Eurostat ou as bases de dados estatísticos nacionais [...].
- (19-A) A fim de assegurar condições uniformes para facilitar a apresentação de relatórios exigida aos Estados-Membros, a Comissão deverá adotar orientações, destinadas aos Estados-Membros, que descrevam os métodos de compilação e apresentação das informações relativas às operações de transporte combinado a que se refere o artigo 5.º, n.º 1.
- (20) A transparência é importante para todas as partes interessadas envolvidas em operações de transporte combinado. No intuito de reforçar essa transparência, é importante assegurar a publicação de todas as regras, medidas e contactos pertinentes em moldes facilmente acessíveis.
- (21) [...]

---

<sup>11</sup> A Comissão tem uma reserva a respeito deste considerando, uma vez que o artigo 5.º não prevê a recolha de informações a nível da UE.

(22) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, 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 tomar 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 alcançar esses objetivos.

(23) A Diretiva 92/106/CEE deverá, 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 internacionais de mercadorias";

*Novo Artigo 1.º-A:*

A presente diretiva tem por objetivo contribuir para a redução da poluição atmosférica, das emissões de gases com efeito de estufa, dos acidentes de viação, do ruído e do congestionamento do tráfego, promovendo o desenvolvimento das operações de transporte combinado, e incentivar a transferência do transporte de mercadorias do modo rodoviário para outros modos de transporte, como o transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo, aumentando a competitividade das operações de transporte combinado em comparação com o transporte rodoviário 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 internacional<sup>12</sup>.
2. Para efeitos da presente diretiva, entende-se por "transporte combinado internacional" qualquer transporte de unidades de carga intermodais (carregadas ou vazias) efetuado através de uma operação de transporte entre Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e um país terceiro, composta por um trajeto inicial ou final da viagem por estrada, ou ambos, bem como por um ou mais trajetos não rodoviários da viagem que utilizem um transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo:

Entende-se por "unidades de carga intermodais":

- a) Um reboque ou um semirreboque, sem trator, uma caixa móvel ou um contentor, identificados em conformidade com o sistema de identificação instituído nos termos das normas internacionais ISO6346 e EN13044, quando a unidade de carga intermodal não acompanhada for objeto de transbordo entre os diferentes modos de transporte; ou
- b) Um veículo rodoviário (um camião com ou sem reboque, ou um semirreboque com trator) ou um semirreboque não içável por gruas<sup>13</sup> que sejam transportados por transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo no trajeto não rodoviário da viagem.

[...]<sup>14</sup>

2-A. A presente diretiva é aplicável apenas às operações de transporte combinado em que para pelo menos um dos trajetos não rodoviários exista um transporte rodoviário alternativo equivalente e viável, resultando assim toda a operação numa transferência modal na União.

---

<sup>12</sup> A Comissão formulou uma reserva sobre o âmbito de aplicação. Na opinião da Comissão, o âmbito de aplicação da proposta fica assim reduzido de 20 %.

<sup>13</sup> A Comissão formulou uma reserva a respeito da exclusão dos semirreboques não içáveis por gruas dos requisitos de identificação.

<sup>14</sup> A Comissão, apoiada por BE, LU e PT, preferiria manter a obrigação de identificação para os semirreboques não içáveis por gruas após um período transitório.

3. Nenhum dos trajetos rodoviários a que se refere o n.º 2 pode exceder a distância de 150 km em linha reta.<sup>15</sup>

O limite da distância do trajeto rodoviário aplica-se ao comprimento total de cada trajeto rodoviário, independentemente de quaisquer recolhas ou entregas intermédias no trajeto inicial ou no trajeto final da viagem, respetivamente. O transporte de unidades de carga vazias antes de um trajeto rodoviário inicial ou depois de um trajeto rodoviário final (por exemplo com origem ou com destino a parques de contentores) não é considerado parte da operação de transporte combinado.

- 3-A. Se não existir nenhum terminal rodoferroviário<sup>16</sup> adequado em termos de equipamentos de transbordo e/ou de capacidade num raio de 150 km em linha reta, este limite da distância do trajeto rodoviário pode ser excedido para as operações de transporte combinado, a fim de garantir a chegada ao terminal de transporte adequado geograficamente mais próximo que ofereça a capacidade operacional de transbordo necessária de acordo com regras especificadas pelos Estados-Membros. Para o efeito, os Estados-Membros verificam se a capacidade operacional de transbordo necessária<sup>17</sup> existe e, caso contrário, identificam as alternativas adequadas<sup>18</sup>. Os Estados-Membros publicam estas regras.

---

<sup>15</sup> A Comissão formulou uma reserva quanto à supressão do limite de 20 % e da referência conexa no artigo 3.º.

<sup>16</sup> MT, PL e PT sugerem que se acrescentem os portos marítimos.

<sup>17</sup> A Comissão tem grandes reservas quanto à redução da elegibilidade para o apoio para um nível inferior ao atual. A Comissão propôs a seguinte redação para este número: *"Se não existir nenhum terminal rodoferroviário adequado em termos de equipamentos de transbordo, de capacidade, de horários de abertura e/ou de serviços apropriados de transporte ferroviário de mercadorias num raio de 150 km em linha reta, este limite da distância do trajeto rodoviário pode ser excedido para as operações de transporte combinado, a fim de garantir a chegada ao terminal de transporte adequado geograficamente mais próximo que ofereça a capacidade operacional de transbordo necessária."*

<sup>18</sup> A Comissão, apoiada por BE e LU, prefere a versão anterior deste texto, com regras harmonizadas a nível da UE.

3-B. Um Estado-Membro pode decidir não aplicar as medidas de apoio previstas no artigo 6.º da presente diretiva a trajetos rodoviários que transitem pelo seu território sem que sejam efetuados carregamentos nem descarregamentos de mercadorias. O mesmo Estado-Membro pode decidir que, para efeitos da Diretiva 96/53/CE, tais trajetos rodoviários não sejam considerados parte de operações de transporte combinado. Os Estados-Membros publicam estas regras<sup>192021</sup>.

4. Quando uma operação de transporte combinado tiver início e/ou termo fora do território da União, a presente diretiva é aplicável à parte da operação realizada na União se:

- a) A parte da operação realizada na União cumprir os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2, 2-A, 3, 3-A e 3-B e
- b) O trajeto não rodoviário que atravessa uma fronteira da União tiver um comprimento de pelo menos 100 km no território da União."

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

"Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros asseguram que o transporte rodoviário apenas seja considerado parte de uma operação de transporte combinado abrangida pela presente diretiva se o transportador que efetua uma dada operação de transporte rodoviário puder apresentar provas claras de que esse transporte rodoviário constitui um trajeto rodoviário de uma operação de transporte combinado.
2. As provas a que se refere o n.º 1 devem incluir as seguintes informações:
  - a) O nome, o endereço e os contactos do expedidor ou do operador que organiza a operação de transporte combinado em nome do expedidor.

---

<sup>19</sup> A Comissão tem grandes reservas a respeito deste número.

<sup>20</sup> IT, PL, SI e FI formularam reservas a respeito deste número.

<sup>21</sup> SI sugere uma redação alternativa para o mesmo número: "*Só é permitido/possível o trânsito por um Estado-Membro da UE durante o trajeto rodoviário inicial ou final do transporte combinado se esse Estado-Membro não dispuser de nenhum terminal adequado de transporte combinado.*"

- b) A identificação da unidade de carga intermodal transportada ou, no caso de um veículo rodoviário ser transportado num trajeto não rodoviário, a identificação desse veículo rodoviário;
- b-A) O nome, o endereço e os contactos do destinatário;
- c) A rota da operação de transporte combinado:
- os locais em que cada um dos diferentes trajetos de transporte combinado têm início e terminam na União e as respetivas datas;
  - as seguintes distâncias:
    - i) a distância em linha reta para cada trajeto rodoviário na União;
    - ii) [...] <sup>22</sup>;
    - iii) as operações de transporte combinado sujeitas ao artigo 1.º, n.º 4, alínea b), a distância do trajeto não rodoviário na União
  - o trajeto rodoviário só pode exceder 150 km nos termos e em cumprimento das regras pertinentes dos Estados-Membros referidas no artigo 1.º, n.º 3-A <sup>23</sup>;
  - no caso de um trajeto rodoviário inicial, a confirmação, por parte do primeiro terminal de transbordo ou do terminal de transbordo seguinte, de que a unidade de carga intermodal identificada será objeto de transbordo entre modos de transporte, incluindo o local e a data, ou a confirmação, por parte do(s) respetivo(s) operador(es) do trajeto não rodoviário, de que a unidade de carga intermodal identificada ou o veículo rodoviário serão transportados por esses operadores como parte desta operação de transporte combinado, incluindo o local e a data da recolha.

---

<sup>22</sup> A Comissão tem uma reserva em relação à supressão desta subalínea, relacionada com a supressão do limite de 20 % do artigo 1.º, n.º 3, alínea b).

<sup>23</sup> A Comissão propõe a supressão deste travessão a fim de refletir a alteração proposta na nota de rodapé 15 do artigo 1.º, n.º 3-A, e sugere reinserir a formulação do relatório intercalar da Presidência búlgara: "*– se o trajeto rodoviário exceder 150 km em linha reta, a justificação para exceder a distância no respeito das condições previstas no artigo 1.º, n.º 3-A*".

- no caso de um trajeto rodoviário final, a confirmação, por parte do último terminal de transbordo, de que a unidade de carga intermodal identificada foi objeto de transbordo entre modos de transporte, incluindo o local e a data, ou a confirmação, por parte do(s) respetivo(s) operador(es) do trajeto não rodoviário, de que a unidade de carga intermodal identificada ou o veículo rodoviário foram transportados por esses operadores como parte desta operação de transporte combinado, incluindo o local e a data da entrega.

2-A. Quaisquer provas a que se refere o n.º 1 devem ser devidamente autenticadas.

3. As provas ou documentos existentes podem ser utilizados se contiverem todas as informações exigidas em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2. Nesse caso não se exigem provas ou documentos adicionais para provar que o transportador está a efetuar uma operação de transporte combinado.

4. As provas a que se refere o n.º 1 devem ser apresentadas mediante pedido do inspetor autorizado do Estado-Membro em que é efetuado o controlo. As provas devem estar redigidas numa língua oficial desse Estado-Membro ou em inglês.

4-A. Em caso de controlo rodoviário, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor dos transportes, o expedidor ou o operador que organiza a operação de transporte combinado em nome do expedidor, ou qualquer outra pessoa ou entidade que o possa ajudar a apresentar as informações referidas no n.º 2. Essas informações devem ser prestadas durante o controlo rodoviário<sup>24</sup>.

5. Essas provas podem ser apresentadas por via eletrónica, utilizando um formato estruturado passível de revisão, que pode ser utilizado diretamente para armazenamento e tratamento por computador.

---

<sup>24</sup> Alinhado pelo último compromisso relativo ao artigo 8.º, n.º 4-A, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009.

6. Em caso de controlo rodoviário, autoriza-se, se devidamente justificada, uma discrepância entre a operação de transporte e as provas fornecidas, nomeadamente no que toca à informação sobre a rota referida no n.º 2, alínea c), em caso de circunstâncias excecionais e imprevistas fora do controlo do(s) transportador(es) que causem alterações na operação de transporte combinado. Para apresentar as provas exigidas, o condutor está autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor dos transportes, o expedidor ou o operador que organiza a operação de transporte combinado em nome do expedidor, ou qualquer outra pessoa ou entidade que possa fornecer uma justificação adicional para a discrepância entre as provas fornecidas e a operação efetiva.";
- (4) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 4.º

1. Todos os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-Membro que satisfaçam as condições de acesso à profissão e ao mercado do transporte de mercadorias têm o direito de efetuar, no âmbito de uma operação de transporte combinado internacional, trajetos rodoviários iniciais e/ou finais.
2. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros podem, sempre que seja necessário para evitar uma utilização abusiva prestando serviços contínuos e ilimitados nos trajetos rodoviários iniciais ou finais num Estado-Membro de acolhimento, prever que o último descarregamento em tais trajetos rodoviários se efetue num período definido após o veículo ter entrado nesse Estado-Membro de acolhimento. Esse período não pode ser inferior a cinco dias. Um Estado-Membro que tenha utilizado esta possibilidade estabelece igualmente o período, seguinte ao termo das operações do transportador relativas a esses trajetos rodoviários, durante o qual o mesmo veículo ou, no caso de um conjunto de veículos acoplados, o veículo a motor desse conjunto, não pode ser utilizado nesse Estado-Membro de acolhimento para tais trajetos rodoviários iniciais e/ou finais ou operações de cabotagem na aceção do Regulamento (CE) n.º 1072/2009. Esse período não pode exceder [sete] dias.

3. Os Estados-Membros que utilizem a derrogação prevista no n.º 2 asseguram, para além do disposto no artigo 3.º, que o transporte rodoviário apenas seja considerado parte de uma operação de transporte combinado abrangida pela presente diretiva se o transportador que efetua uma dada operação de transporte rodoviário puder apresentar provas claras das operações precedentes pertinentes e do momento em que o veículo entrou no Estado-Membro de acolhimento.
  4. Os Estados-Membros que utilizem a derrogação prevista no n.º 2 notificam a Comissão desse facto antes de aplicarem as medidas nacionais pertinentes. Procedem à revisão das referidas regras pelo menos de cinco em cinco anos e notificam a Comissão dessa revisão. Publicam de uma forma transparente as regras, incluindo a duração dos respetivos períodos."
- (5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros apresentam à Comissão, pela primeira vez até [*xx/xx/xxxx – 18 meses após a transposição da diretiva*] e, posteriormente, de [cinco em cinco] anos, um relatório que contenha informações relativas às operações de transporte combinado abrangidas pela presente diretiva no seu território. O relatório deve conter informações e estatísticas, caso estejam disponíveis,<sup>25</sup> relativas, em particular, aos principais corredores das redes de transportes nacionais e transfronteiras utilizados nas operações de transporte combinado, ao número de veículos (um comboio rodoviário conta como um único veículo), às caixas móveis e contentores transportados, e às tonelagens transportadas, bem como uma lista dos terminais de transbordo utilizados nas operações de transporte combinado e uma panorâmica de todas as medidas nacionais de apoio aplicadas e em fase de ponderação.
  - a) [...];
  - b) [...];

---

<sup>25</sup> A Comissão tem uma reserva quanto a limitar a prestação de informações a informações facilmente disponíveis, reduzindo assim a obrigação imposta para um nível inferior ao atual.

- c) [...];
  - d) [...].
2. A Comissão adota orientações, destinadas aos Estados-Membros, que descrevam os métodos de compilação e apresentação das informações relativas às operações de transporte combinado referidas no n.º 1.
3. Com base numa análise dos relatórios nacionais e dos dados existentes a nível da União, a Comissão elabora e apresenta, pela primeira vez até [xx/xx/xxx – nove meses após o termo do prazo para a apresentação do relatório dos Estados-Membros] e, posteriormente, de [cinco em cinco] anos, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre:
- a) O desenvolvimento económico dos transportes combinados;
  - b) [...];
  - c) [...];
  - d) Eventuais medidas adicionais, incluindo a revisão da definição de "transporte combinado" constante do artigo 1.º e a adaptação da lista das medidas previstas no artigo 6.º."

[Artigo 6.º]

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

- "4. Os Estados-Membros podem<sup>26</sup> tomar medidas para a realização do objetivo da presente diretiva a fim de apoiar o investimento em terminais de transbordo, no que respeita:
- a) À construção e, se necessário, expansão de terminais de transbordo utilizados no transporte combinado;

---

<sup>26</sup> A Comissão opõe-se à alteração de "*devem tomar*" para "*podem*" e propõe a seguinte redação: "*... Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para incentivar o investimento em ...*"

- b) Ao aumento da eficiência operacional dos terminais existentes.

4-A. [...] <sup>27</sup>

Os Estados-Membros asseguram que seja dado a todos os operadores, sem discriminação, livre acesso a todas as instalações de transbordo que beneficiam de apoio público, por um período mínimo de cinco anos ou por um período mais longo, se for adequado e/ou se um Estado-Membro o prever e em conformidade com o direito da União. Os Estados-Membros podem estabelecer condições adicionais de elegibilidade para a concessão de apoio.

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

Essas medidas podem, sem prejuízo dos artigos 29.º a 37.º da Diretiva 2012/34/UE, visar qualquer operação ou parte de uma operação de transporte combinado, como a utilização de um trajeto rodoviário ou não rodoviário, o veículo, o navio ou a unidade de carga intermodal utilizados, ou as operações de transbordo.

6. Os Estados-Membros comunicam sem demora à Comissão o texto das medidas de apoio tomadas em virtude do presente artigo.
7. Os Estados-Membros reavaliam periodicamente as necessidades do mercado de transporte combinado e, se necessário, adaptam as medidas destinadas a apoiar o transporte combinado.
8. [...]

- 8-A. A Comissão avalia <sup>28</sup>, à luz da experiência adquirida, a possibilidade de definir critérios operacionais para a compatibilidade de certos tipos de auxílio ao transporte combinado com o mercado interno <sup>29</sup>.";

---

<sup>27</sup> A Comissão propõe que o texto seja mantido numa forma simplificada, conforme se segue: *"Os Estados-Membros asseguram que, na execução de tais medidas, seja dada prioridade a garantir uma distribuição geográfica suficiente de instalações adequadas na União, e em particular, nas redes principal e global da RTE-T."*

<sup>28</sup> A Comissão opõe-se à utilização do termo "avalia" e considera que se devem manter os termos "pode avaliar".

<sup>29</sup> No que se refere aos auxílios estatais, EL prefere a redação anterior constante do relatório intercalar da Presidência búlgara (doc. 7864/18).

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

(8) É inserido o seguinte artigo:

*"Artigo 9.º-A*

1. [...]

2. [...]

3. Os Estados-Membros publicam, de forma facilmente acessível e gratuita, as informações pertinentes para efeitos de aplicação da presente diretiva, incluindo o apoio disponível para os operadores económicos e os pontos de contacto nas autoridades nacionais competentes. Os Estados-Membros notificam à Comissão o local em que essa informação é publicada, bem como os contactos e as diferentes atribuições das autoridades nacionais competentes.

4. A Comissão Europeia publica e atualiza a lista dos pontos de contacto das autoridades nacionais competentes e das medidas de execução dos Estados-Membros que lhe foram comunicadas, incluindo as referidas no artigo 1.º, n.ºs 3-A e 3-B.";

(9) É inserido o seguinte artigo:

*"Artigo 2.º*

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até XXXXXX [dois anos após a entrada em vigor da diretiva]. Do facto informam imediatamente a Comissão. 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 remissões, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, para a diretiva revogada pela presente diretiva se entendem como remissões para a 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 regulado 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*

---