

Bruxelas, 22 de novembro de 2024
(OR. en)

15143/24

LIMITE

TRANS 466
CODEC 2047

Dossiê interinstitucional:
2023/0396(COD)

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	12831/24
n.º doc. Com.:	15200/23 + ADD1
Assunto:	Preparação da reunião do Conselho (<u>Transportes</u> , Telecomunicações e Energia) de 5 de dezembro 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

- 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»). A proposta foi a última parte do pacote legislativo «Para uma ecologização do transporte de mercadorias»¹, apresentado em julho de 2023 no contexto da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente².

¹ Doc. ST 11856/23

² [Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro](#).

2. As outras três propostas incluídas no pacote são uma revisão 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.
3. Com a Diretiva Transporte Combinado propõe-se alterar a diretiva de 1992 atualmente em vigor³, incentivando uma maior transferência do transporte rodoviário de mercadorias para o transporte intermodal, que combine o melhor desempenho ambiental e a eficiência energética do transporte ferroviário, das vias de navegação interiores e do transporte marítimo de curta distância com a acessibilidade e a flexibilidade do transporte rodoviário. O objetivo é tornar o transporte intermodal mais apelativo para os operadores económicos, reduzindo simultaneamente os custos externos negativos, como as emissões de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, o congestionamento de tráfego e os acidentes de viação.
4. Um elemento fundamental para atingir este objetivo é a nova definição proposta de «operação de transporte combinado», entendida como uma «operação de transporte intermodal» que cumpre determinadas condições e é efetuada no território da União. O cumprimento destas condições, tal como definidas na proposta, tornará a operação elegível para beneficiarem de uma série de incentivos à escala da UE, bem como de medidas de apoio nacionais.
5. No respeitante à digitalização, na Diretiva Transporte Combinado é igualmente proposta a alteração do Regulamento (UE) 2020/1056 relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias⁴ (a seguir designado «eFTI»), de modo a que as plataformas eFTI possam ser utilizadas para calcular a elegibilidade e recolher dados agregados sobre a evolução económica do setor. Além disso, na proposta são estabelecidas regras relativas aos requisitos de transparência para os terminais de transbordo, a fim de facilitar ainda mais o transporte intermodal.
6. A Diretiva Transporte Combinado 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.

³ 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*).

⁴ 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*.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

7. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente quanto à matéria de fundo. Em 13 de setembro de 2024, a Comissão TRAN designou relator Flavio TOSI (EPP, IT). Substituiu o anterior relator Massimiliano SALINI (PPE, IT), que tinha publicado, em 1 de março de 2024, um documento de trabalho⁵ com recomendações.
8. O Comité Económico e Social Europeu adotou parecer⁶ na sua 585.^a reunião plenária, que teve lugar em 14 de fevereiro de 2024. O Comité das Regiões adotou parecer⁷ na sua 159.^a sessão plenária, de 31 de janeiro a 1 de fevereiro de 2024.

III. TRABALHOS NO CONSELHO

9. Em 17 de novembro de 2023, durante a Presidência espanhola, a Comissão apresentou a proposta e a sua avaliação de impacto ao Grupo dos Transportes – Questões Intermodais e Redes.
10. A Presidência belga analisou a proposta em profundidade em onze reuniões do Grupo, com sete textos de compromisso, tendo apresentado ao Conselho um relatório intercalar em 18 de junho de 2024⁸.
11. A Presidência húngara prosseguiu a análise do dossiê no Grupo em 10 de setembro e 1 de outubro de 2024. A Presidência realizou um debate no Coreper, em 16 de outubro de 2024, com vista a obter mais orientações.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_PT.pdf

⁶ Doc. ST 10705/24

⁷ Doc. ST 06311/24

⁸ Doc. ST 10275/24

IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO

12. A Presidência húngara iniciou os trabalhos sobre o dossiê estudando uma abordagem mais flexível, tendo em conta os diferentes pontos de vista dos Estados-Membros. Era evidente que a nova definição de transporte combinado, constante da proposta da Comissão e baseada num limiar de, pelo menos, 40 % de economias de custos externos, não obteria apoio suficiente. O último compromisso, durante a Presidência belga, que estabelece o requisito de um mínimo de 50 % de transporte não rodoviário, foi bem recebido por algumas delegações, mas, mais uma vez, não recolheu apoio suficiente. Ao mesmo tempo, algumas delegações solicitaram um limite de distância fixo para o trajeto rodoviário, tendo algumas delegações sugerido que se retomasse a definição constante da orientação geral do Conselho de 2018, na qual esse limite foi fixado em 150 km⁹.
13. Como primeiro passo, a Presidência apresentou um documento de reflexão no qual são apresentadas duas opções para além do requisito de, pelo menos, 50 % de transporte não rodoviário. Na primeira opção foi introduzido um limite máximo de 150 km no trajeto rodoviário, com isenções para chegar ao terminal de transbordo adequado mais próximo. Na segunda opção foi sugerido que se mantivesse o limite de 150 km no trajeto rodoviário apenas para as ligações rodoviárias e náuticas, à semelhança das regras em vigor. No que diz respeito às ligações rodoferroviárias, foi sugerido que se concedesse aos Estados-Membros a flexibilidade necessária para definir vários intervalos de distância para o trajeto rodoviário e tomar uma decisão em conformidade sobre os incentivos a aplicar. O objetivo era alcançar um compromisso que refletisse as diferentes circunstâncias geográficas e infraestruturas logísticas nos Estados-Membros. No entanto, muitas delegações consideraram que a segunda opção era demasiado complexa para ser aplicada, com um potencial risco de fragmentação das regras em toda a União.
14. Em seguida, a Presidência propôs um texto de compromisso sobre todos os artigos. No que diz respeito à questão fundamental do âmbito de aplicação do transporte combinado, o compromisso baseou-se na primeira opção do documento de reflexão, ou seja, um mínimo de 50 % de transporte não rodoviário e um limite de distância de 150 km no trajeto rodoviário. Foi introduzido um conjunto de condições bem definido, clarificando quando o limite máximo do trajeto rodoviário pode ser excedido.

⁹ Doc. ST 15147/18

15. Além disso, a Presidência estudou formas de resolver a questão das plataformas digitais, a fim de verificar a elegibilidade aquando do planeamento de uma operação de transporte combinado e como prova de conformidade nos controlos na estrada. A sugestão inicial, segundo a qual a Comissão desenvolveria uma plataforma de geocodificação digital temporária, foi considerada complexa e desnecessária por muitas delegações. Por conseguinte, no seu compromisso, a Presidência incluiu uma cláusula de salvaguarda que garantiu que os organizadores de transporte combinado não terão de utilizar plataformas eFTI até que um número suficiente de prestadores de serviços de plataformas eFTI tenha sido certificado relativamente às novas funcionalidades exigidas.
16. Além disso, a Presidência alterou as disposições relativas aos quadros de ação nacionais para facilitar a adoção do transporte combinado, clarificando, nomeadamente, a natureza voluntária e ambiciosa da meta de reduzir os custos totais das operações de transporte combinado.
17. A Presidência tentou igualmente encontrar uma solução adequada no respeitante à disposição que isenta da proibição de circulação os veículos que efetuam trajetos rodoviários de operações de transporte combinado, propondo várias derrogações.
18. No Grupo, o compromisso da Presidência suscitou reações diversas. Por consequência, a Presidência concluiu que, a fim de desbloquear os progressos sobre a proposta, importava clarificar primeiro a definição de transporte combinado, uma vez que determina a elegibilidade para incentivos e medidas de apoio.
19. Por conseguinte, a Presidência decidiu solicitar orientações ao Coreper através de duas perguntas: a primeira, sobre a questão de saber se uma combinação de um mínimo de 50 % de transporte não rodoviário e um limite de distância no troço rodoviário de, por exemplo, 150km, pode formar a base para uma definição; a segunda sobre a questão de saber se é necessário prever exceções para contemplar situações específicas. Os resultados do debate do Coreper mostraram que os pontos de vista dos Estados-Membros sobre o âmbito de aplicação do transporte combinado continuam a divergir, sendo alguns muito favoráveis a um limite fixo para o trajeto rodoviário, outros preferindo a abordagem percentual e estando um terceiro grupo pronto a mostrar flexibilidade. Além disso, vários Estados-Membros consideraram prematura a utilização de plataformas eFTI por organizadores de transporte combinado.

20. É necessário envidar mais esforços para alcançar um compromisso sobre as questões pendentes. Para alguns Estados-Membros, são essenciais incentivos que promovam as ligações ferroviárias de transporte de mercadorias. A este respeito, poderão ser estudadas disposições separadas para as operações que envolvam o transbordo rodoferroviário e para as operações que envolvam o transbordo rodoviário e náutico, desde que tal abordagem possa garantir a segurança jurídica e não conduza a uma fragmentação. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros insulares salientam a importância de manter as disposições propostas em matéria de transporte intermodal sustentável entre as ilhas e os Estados-Membros insulares e o continente.

V. CONCLUSÃO

21. Na sequência da reunião de 27 de novembro de 2024, o Coreper convida o Conselho a tomar nota do relatório intercalar, no respeitante aos trabalhos sobre a Diretiva Transporte Combinado.
-