

Bruxelas, 8 de novembro de 2023
(OR. en)

15200/23

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

**TRANS 488
CODEC 2083
IA 294**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	7 de novembro de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 702 final
Assunto:	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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 702 final.

Anexo: COM(2023) 702 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 7.11.2023
COM(2023) 702 final

2023/0396 (COD)

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 373 final} - {SWD(2023) 351 final} - {SWD(2023) 352 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A Lei Europeia em matéria de Clima estabelece que a União Europeia precisa de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em toda a economia em, pelo menos, 55 % até 2030, face aos níveis de 1990, bem como de alcançar a neutralidade climática até 2050¹. A Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu² salientou a necessidade de reduzir as emissões de GEE provenientes dos transportes em 90 % até 2050 para alcançar a neutralidade climática. O Plano de Ação para a Poluição Zero³ promove a transição para transportes mais limpos, tendo em vista reduzir a poluição atmosférica e sonora. Além disso, a fim de reduzir a sua dependência dos combustíveis fósseis, a UE deve também melhorar a sua eficiência energética, como salientado no pacote REPowerEU⁴, que enumera a revisão da Diretiva Transporte Combinado (a seguir designada por «DTC» ou «diretiva»)⁵ como uma ferramenta importante neste domínio⁶.

A transição para um transporte de mercadorias com baixo nível de emissões e de baixo consumo energético exige uma abordagem abrangente. A Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente» (EMSI)⁷ salienta que todas as alavancas políticas devem ser acionadas para tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, disponibilizar amplamente alternativas sustentáveis num sistema de transportes multimodal e criar os incentivos adequados para impulsionar a transição. Apela à adoção de medidas decisivas que contribuam para a utilização de modos de transporte sustentáveis, nomeadamente a transferência de uma quantidade substancial de mercadorias para a via ferroviária, para as vias navegáveis interiores e para o transporte marítimo de curta distância. Segundo os marcos da EMSI, o tráfego ferroviário de mercadorias deverá duplicar e o tráfego de mercadorias por vias navegáveis interiores e por transporte marítimo de curta distância deverá aumentar 50 % até 2050. Da mesma forma, o Pacto Ecológico Europeu insta a que uma parte substancial dos 75 % representados pelo transporte rodoviário interno de mercadorias passe a ser transportada por via ferroviária e por vias navegáveis interiores.

O transporte intermodal de mercadorias, incluindo o transporte combinado⁸ (a seguir conjuntamente denominados «transporte intermodal»), é essencial para permitir uma maior adoção do transporte náutico e ferroviário de mercadorias, que, sozinhos, só muito raramente fornecem soluções de transporte «de porta a porta». Ao mesmo tempo, o custo externo médio

¹ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

² COM(2019)640 final.

³ COM (2021)400 final.

⁴ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_en

⁵ 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

⁶ Plano da UE «Poupar Energia» [COM(2022) 240 final].

⁷ COM (2020)789 final.

⁸ O transporte combinado é um subconjunto do transporte intermodal que corresponde à definição constante da DTC.

para o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores por tonelada-km (tkm) é quase três vezes inferior, ou seja, 0,013 EUR por tkm e 0,019 EUR por tkm, respetivamente, em comparação com o custo externo médio de 0,042 EUR por tkm para os veículos pesados de mercadorias. O transporte intermodal, que inclui trajetos rodoviários de *feeding* no início e/ou fim da operação, combina o melhor desempenho ambiental e de eficiência energética destes modos de transporte não rodoviários com a acessibilidade e a flexibilidade do transporte rodoviário. O transporte intermodal permite utilizar os modos de transporte numa combinação eficiente, especialmente ao promover os que apresentam uma pegada ambiental comparativamente inferior, otimizando assim a utilização da rede de transportes e dos recursos existentes e reduzindo as emissões e o consumo de energia.

Por conseguinte, o transporte intermodal é fundamental para alcançar a ambição tanto da EMSI como do Pacto Ecológico Europeu. Neste sentido, a EMSI anunciou que, para tornar as operações de carga na Europa mais ecológicas, o quadro legislativo em vigor para os transportes intermodais precisa de uma transformação substancial e deve passar a ser uma ferramenta eficaz.

Embora o desempenho em termos de volumes do transporte intermodal tenha aumentado substancialmente nos últimos 30 anos, o transporte rodoviário continua a dominar o transporte de mercadorias na UE, uma vez que, muitas vezes, o transporte intermodal não é competitivo com o transporte exclusivamente rodoviário devido a vários fatores. Em primeiro lugar, o êxito do transporte intermodal depende do desempenho (disponibilidade, fiabilidade, pontualidade, velocidade) e do custo de cada elo da cadeia, ou seja, dos serviços oferecidos pelo transporte ferroviário e náutico, pelos terminais de transbordo, bem como pelo transporte rodoviário no «último quilómetro». Todos esses elementos revelam lacunas de desempenho que devem ser colmatadas através da respetiva legislação setorial e dos esforços do setor. Em segundo lugar, enquanto o nível de internalização dos custos externos entre os modos de transporte diferir, o transporte não rodoviário e intermodal não será competitivo em termos de preços com as operações exclusivamente rodoviárias em distâncias de médio e longo curso. A EMSI afirmou que, a fim de efetuar uma tarifação justa e eficiente em todos os modos de transporte, é necessário um conjunto abrangente de medidas. Só então os poluidores e os utilizadores assumirão plena responsabilidade pelos custos que geram, permitindo aos utilizadores fazer escolhas em consonância com o que é melhor para a sociedade. A EMSI espera igualmente que a plena internalização dos custos externos na UE esteja concluída até 2050, tornando assim indispensável a adoção de medidas adicionais antes dessa data, a fim de cumprir os objetivos ambientais acima descritos até 2050.

Desde 1975, a UE dispõe de um instrumento⁹ para apoiar operações de transporte intermodal elegíveis (ou seja, o transporte combinado) com o objetivo de aumentar a competitividade do transporte combinado face ao transporte de mercadorias exclusivamente rodoviário e, assim, alcançar uma maior adoção do transporte combinado.

Em 1992, este instrumento foi substituído pela Diretiva 92/106/CEE do Conselho relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (DTC). O objetivo da DTC é complementar outras políticas modais a fim de tornar mais competitivo o transporte intermodal, que envolve o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo de curta distância em combinação com trajetos rodoviários limitados. A DTC é o único instrumento jurídico da UE que apoia diretamente o transporte intermodal e, por conseguinte, incentiva a transição do

⁹ Diretiva 75/130/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1975, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros, JO L 48 de 22.2.1975.

transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte com níveis inferiores de emissões.

Em 1998, a fim de aumentar a eficácia da DTC, a Comissão apresentou uma proposta para a alterar, mas, devido à falta de resultados nas negociações, retirou-a em 2001.

Em 2016, a Comissão realizou uma avaliação REFIT¹⁰. Concluiu que a DTC continuava a ser um instrumento relevante para apoiar o transporte combinado, mas que existe ainda uma margem considerável para melhorar a sua eficácia, uma vez que algumas disposições perderam a sua pertinência ou são pouco claras. As deficiências incluem a restrição da elegibilidade, um apoio económico insuficiente e a utilização de documentos em papel. Posteriormente, a Comissão apresentou uma nova proposta em 2017. A referida proposta foi retirada em 2020, uma vez que as negociações entre os legisladores conduziam a um resultado que teria reduzido a ambição da DTC numa altura em que os objetivos políticos, refletidos na Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu¹¹, exigiam o contrário.

Para responder a estas expectativas, a Comissão elaborou uma nova proposta de alteração da DTC. O objetivo da iniciativa é reorientar o quadro de apoio criado pela diretiva de forma a aumentar a competitividade do transporte intermodal em comparação com o transporte rodoviário de longa distância, a fim de fomentar a transição do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte, reduzindo assim os custos externos.

A diretiva alterada aplica-se a todos os transportes intermodais no que diz respeito aos quadros de ação nacionais, à comunicação de informações e à transparência dos terminais, e estabelece um quadro de apoio específico para o subconjunto do transporte intermodal que poupa um certo nível de custos externos. Este último, sendo um subconjunto do transporte intermodal, continua a ser designado por transporte combinado.

Os ensinamentos retirados das propostas de 1998 e 2017 e dos resultados das negociações foram tidos em conta na elaboração da presente proposta. Trata-se, especificamente, dos seguintes:

- A necessidade de uma abordagem fundamentalmente diferente das condições em que o apoio pode ser concedido. As condições da atual DTC são definidas em termos da extensão dos diferentes trajetos rodoviários e não rodoviários e das distâncias aos terminais adequados, que nem sempre refletem as condições geográficas reais e conduzem a dificuldades de execução. Mais importante ainda, estes critérios não refletem o desempenho ambiental da operação real, o que faz com que o apoio não se centre em operações que assegurem economias de custos externos.
- As disposições relativas aos investimentos para alcançar uma capacidade suficiente dos terminais, embora necessárias, não se enquadram adequadamente no âmbito de aplicação da diretiva e foram objeto de oposição por muitos Estados-Membros. Por conseguinte, as referidas disposições foram agora abordadas na proposta da Comissão de revisão do Regulamento RTE-T¹²,
- A utilização de soluções digitais para as verificações da conformidade e a execução, que podem também facilitar o acesso aos dados sobre o funcionamento do mercado e melhorar a eficácia das medidas de apoio económico,
- Situações diferenciadas nos Estados-Membros que exigem abordagens diferentes para as medidas de apoio.

¹⁰ SWD (2016)140 final.

¹¹ COM (2019)640 final.

¹² COM(2021)812 final.

Para concretizar os seus objetivos, a iniciativa foi estruturada em torno de quatro domínios:

– Condições do apoio e prova de conformidade

As condições em que as operações intermodais são abrangidas pelo âmbito de aplicação do apoio prestado pela presente diretiva são simplificadas de modo a abranger uma maior percentagem de transporte intermodal, a eliminar ambiguidades e possibilidades de interpretações erróneas e de tratamento desigual, bem como a estabelecer uma base clara para as decisões de conformidade. Tal inclui condições relativas ao âmbito geográfico, às unidades de carga e ao seu sistema de identificação, ao tratamento dos contentores vazios, ao mínimo de economias de custos externos a alcançar, à necessidade de regras para o cálculo das economias de custos externos, bem como ao conteúdo e às regras da prova de conformidade.

– Quadro de apoio

A finalidade da diretiva no seu conjunto é proporcionar um quadro de apoio ao transporte intermodal, incluindo medidas regulamentares e/ou económicas adequadas. No entanto, de acordo com a avaliação REFIT, o quadro de apoio estabelecido pela diretiva para reforçar a competitividade relativa do transporte combinado não teve impacto suficiente. Com efeito, 70 das 100 respostas à consulta pública aberta confirmaram que tal constitui um problema¹³. O recente relatório especial do Tribunal de Contas Europeu sobre o transporte intermodal concluiu igualmente que o apoio ao transporte intermodal não era suficientemente eficaz, uma vez que ainda não existiam condições de concorrência equitativas para o transporte intermodal de mercadorias na UE¹⁴. Para além do apoio existente, as novas regras introduzem o seguinte:

1. Uma nova isenção regulamentar das proibições nacionais de circulação a nível da UE;
2. A obrigação de os Estados-Membros analisarem as suas medidas existentes e alargarem ou estabelecerem novos quadros de ação nacionais — incluindo medidas adequadas de natureza regulamentar e/ou económica — para apoiar a utilização do transporte intermodal;
3. O objetivo de uma redução global de 10 % dos custos do transporte combinado em cada Estado-Membro, de facilitar melhorias tecnológicas relevantes para o transporte intermodal e de estabelecer novas ligações entre terminais anteriormente não ligados.

– Transparência do funcionamento do mercado

Segundo as conclusões da avaliação REFIT, verifica-se uma falta de transparência no que diz respeito à atual política nacional e à situação do mercado, transparência essa que permitiria avaliar se o apoio é adaptado à situação real. Dezoito dos 49 inquiridos¹⁵ concordaram ou concordaram totalmente que falta uma base empírica para determinar o nível de apoio adequado. A apresentação de relatórios pela Comissão mantém-se, mas com dados e períodos de apresentação atualizados, complementados pela obrigação de os Estados-Membros assegurarem a

¹³ Incluiu 11 autoridades públicas (CZ, duas autoridades públicas da BE, AT, três autoridades públicas da FR, NO, IT, DE, SE), 49 partes interessadas do setor, quatro cidadãos e seis respostas na categoria «outros».

¹⁴ Tribunal de Contas Europeu (2023), *op. cit.*

¹⁵ Catorze dos 31 inquiridos do setor e quatro das oito autoridades.

transparência dos seus quadros de ação nacionais no domínio do transporte intermodal que estão a executar para apoiar o transporte combinado. As ligações para todos os quadros de ação nacionais e medidas nacionais serão publicadas num portal central gerido pela Comissão. Além disso, é incluída uma cláusula de revisão para reavaliar este quadro de apoio da UE.

– **Requisitos de transparência para os terminais**

A proposta introduz requisitos comuns de transparência para os terminais, assegurando que todos os terminais disponibilizam ao público dados sobre as instalações e serviços dos terminais. Além disso, a proposta prevê a possibilidade de estabelecer um quadro de categorias de terminais, baseado nos níveis de serviço, para os serviços e instalações disponíveis. Tais medidas complementam a proposta de revisão do Regulamento RTE-T, que aborda a capacidade e a qualidade dos terminais na rede RTE-T.

• **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A iniciativa tem de ser vista no contexto da Lei Europeia em matéria de Clima¹⁶ e da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu¹⁷, sendo que ambos estabelecem metas de redução das emissões de GEE. Tem de ser vista também no contexto do pacote REPowerEU¹⁸, que visa melhorar a eficiência energética da UE e identifica a revisão da DTC como uma ferramenta importante neste domínio¹⁹, e do Plano de Ação para a Poluição Zero²⁰, que promove a transição para transportes mais limpos, a fim de reduzir a poluição atmosférica e sonora. Além disso, a EMSI apela a uma ação decisiva para transferir o transporte de mercadorias para modos de transporte mais sustentáveis.

Note-se que já existiam no passado políticas específicas relevantes para o transporte combinado. Em 1992, a Comissão publicou um Livro Branco sobre os Transportes e o pacote legislativo que o acompanha, que conduziram à atual DTC, liberalizando plenamente o mercado do transporte combinado na UE e proporcionando o atual quadro de apoio. Em 1997, a Comissão publicou uma estratégia específica para o transporte intermodal na Europa²¹. O Livro Branco sobre os Transportes de 2011²² estabeleceu o objetivo específico de transferir para o transporte ferroviário ou náutico, até 2030, 30 % do transporte rodoviário de mercadorias de longa distância (superior a 300 km), e mais de 50 % até 2050.

• **Coerência com outras políticas da União**

A proposta complementa outras políticas de transportes que a) estabelecem metas em termos de desempenho ambiental para os modos de transporte individuais, b) internalizam os custos externos através da aplicação dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador»

¹⁶ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

¹⁷ COM(2019)640 final.

¹⁸ REPowerEU: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/repowereu-affordable-secure-and-sustainable-energy-europe_en

¹⁹ Plano da UE «Poupar Energia» [COM(2022) 240 final].

²⁰ COM (2021)400 final.

²¹ COM (97)243 final.

²² COM (2011)144 final.

e c) proporcionam transparência sobre os serviços disponíveis e as regras aplicáveis ao setor ou a partes do mesmo.

A questão de tornar os modos de transporte individuais mais sustentáveis em termos de eficiência energética e de utilização de combustíveis sustentáveis, reduzindo assim os custos externos dos transportes, foi abordada através de um leque de instrumentos políticos, como as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ aplicáveis aos veículos pesados²³, a Diretiva Energias Renováveis revista (DER II)²⁴ e o Regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

Do mesmo modo, uma série de medidas visa já a internalização dos custos externos, com o objetivo de permitir à sociedade fazer as escolhas certas. Tais medidas incluem a tarifação do carbono, as taxas de utilização das infraestruturas e os impostos sobre a energia e os veículos, que são ajustados e introduzidos gradualmente. Em última análise, devem congrega-se numa política mutuamente compatível, complementar e coerente, mas, segundo a EMSI, poderá ser necessário esperar até 2050²⁵.

Embora existam várias obrigações em matéria de transparência e comunicação de informações na legislação específica de cada modo de transporte, a comunicação ou o intercâmbio de informações intermodais (relevantes para o transporte intermodal) não são, em grande medida, abrangidos. Além disso, o valor acrescentado e a atratividade do transporte intermodal dependem do desempenho de cada modo de transporte individual e da capacidade disponível da infraestrutura. Por conseguinte, a presente iniciativa é desenvolvida em estreita coordenação com outras propostas legislativas e legislação no domínio dos transportes, incluindo as do pacote Transportes Ecológicos, do qual faz parte.

Tem também fortes ligações a outras partes deste pacote, nomeadamente a iniciativa que visa aumentar a quota do tráfego ferroviário no transporte internacional²⁶ e a revisão da Diretiva Pesos e Dimensões²⁷ relativa ao transporte rodoviário, ambas importantes para eliminar obstáculos específicos ao transporte intermodal.

Além disso, o novo quadro comum da UE para a contabilização das emissões de GEE provenientes dos transportes e da logística e a aplicação do Regulamento Informações Eletrónicas sobre o Transporte de Mercadorias (eFTI)²⁸ contribuem para o quadro técnico para a execução da DTC revista.

A revisão é igualmente coerente com a comunicação relativa ao programa Naiades²⁹, recentemente adotada, que apela a uma maior integração das vias navegáveis interiores num sistema transeuropeu intermodal de transportes moderno.

²³ Regulamento (UE) 2019/1242

²⁴ COM(2021)557 final.

²⁵ A EMSI estabelece o marco importante de que todos os custos externos dos transportes na UE sejam abrangidos pelos utentes dos transportes o mais tardar até 2050.

²⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-International-freight-and-passenger-transport-increasing-the-share-of-rail-traffic_en

²⁷ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Permite a utilização de veículos rodoviários mais pesados e mais compridos no transporte intermodal, nomeadamente em trajetos rodoviários combinados.

²⁸ Regulamento (UE) 2020/1056

²⁹ COM (2021) 324 final.

Além disso, uma condição prévia para a utilização de transportes intermodais e multimodais é a disponibilidade de infraestruturas adequadas com capacidade suficiente. O recente estudo sobre as tecnologias de transbordo³⁰ revelou a existência de lacunas na rede RTE-T no transporte intermodal e que a capacidade de transbordo existente é insuficiente para o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores. A questão da capacidade dos terminais foi abordada na proposta da Comissão de revisão do Regulamento RTE-T³¹, que, pela primeira vez, inclui a obrigação de os Estados-Membros assegurarem uma capacidade suficiente dos terminais multimodais de mercadorias com base numa análise específica e num plano de ação. Espera-se que estas medidas proporcionem uma melhor capacidade infraestrutural ao transporte intermodal ao longo da próxima década.

As obrigações estabelecidas na presente diretiva não prejudicam a aplicação das regras pertinentes em matéria de auxílios estatais. A diretiva definirá os critérios para uma categoria de operações com o mais elevado potencial de redução dos custos externos no setor dos transportes e estabelecerá objetivos políticos para promover este subconjunto de operações. Os Estados-Membros poderão ponderar a introdução de medidas de auxílio estatal, entre outras, para alcançar os objetivos políticos descritos na DTC alterada. A mera inclusão de medidas nos quadros de ação nacionais adotados com base na presente diretiva não as isenta da apreciação da compatibilidade, que é da competência exclusiva da Comissão.

A presente proposta está também em consonância com as propostas finais da Conferência sobre o Futuro da Europa, em especial a proposta n.º 3 relativa às alterações climáticas, à energia e aos transportes, que apela ao combate às alterações climáticas e ao cumprimento dos objetivos globais em matéria de clima.

Por último, cabe notar que algumas partes interessadas estabelecem uma ligação entre a DTC e a cabotagem rodoviária. Continua a ser pertinente e importante tratar o transporte combinado internacional e o transporte rodoviário internacional de forma igual no que diz respeito à utilização de transportadores não residentes, conforme previsto no artigo 4.º da DTC. Na revisão do Regulamento (UE) n.º 1072/2009, de 2020³², os legisladores concederam uma derrogação ao artigo 4.º da DTC (mas apenas em caso de utilização abusiva), reiterando simultaneamente a utilidade do artigo 4.º e a sua permanência em vigor³³.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

O título VI (artigos 90.º a 100.º) do Tratado sobre o Funcionamento da UE (TFUE) estabelece a prerrogativa da UE de adotar disposições relativas à política comum dos transportes. O artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE prevê que, no domínio dos transportes, a UE tem competência para adotar medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes,

³⁰ Análise comparativa das tecnologias de transbordo no transporte intermodal e dos respetivos custos, PWC, KombiConsult 2022, https://transport.ec.europa.eu/news/study-analyses-transshipment-options-more-competitive-intermodal-transport-and-terminal-capacity-ten-2022-05-05_pt.

³¹ COM (2021)812 final.

³² Regulamento (UE) 1055/2020 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 e (UE) n.º 1024/2012 com vista à sua adaptação à evolução no setor dos transportes rodoviários (*JO L 249 de 31.7.2020, p. 17*).

³³ Alguns Estados-Membros interpuseram recursos de anulação desta disposição no Tribunal de Justiça (C-542/20, Lituânia/Parlamento e Conselho, C-545/20, Bulgária/Parlamento e Conselho, ECLI:EU:C:2022:445, C-547/20, Roménia/Parlamento e Conselho, ECLI:EU:C:2022:446, e C-554/20, Polónia/Parlamento e Conselho).

enquanto o artigo 91.º, n.º 1, alínea d), do TFUE prevê a mesma competência no que diz respeito a «quaisquer outras disposições adequadas».

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

Dimensão do problema a nível da UE

Em virtude do princípio da subsidiariedade, nos domínios que não sejam da sua competência exclusiva, a UE apenas pode intervir se e na medida em que os objetivos da ação proposta não possam ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros. Os custos externos dos transportes, em especial os relacionados com as alterações climáticas, são problemas transfronteiriços que não podem ser resolvidos unicamente por recurso a medidas nacionais ou locais. A necessidade premente de reduzir as emissões de GEE produzidas pelo transporte de mercadorias aplica-se tanto a operações transfronteiriças como nacionais. Por conseguinte, o problema identificado tem de ser abordado a nível da UE, uma vez que possui uma dimensão transfronteiriça.

Valor acrescentado da ação a nível da UE

O objetivo da iniciativa é promover a utilização do transporte intermodal, 81 % do qual é realizado entre Estados-Membros, em toda a UE, através de medidas de apoio baseadas em condições de elegibilidade comuns. Do ponto de vista político e do mercado interno, importa assegurar que os benefícios previstos sejam aplicados em condições comparáveis a nível da UE. Dada a natureza limitada da atual DTC, alguns Estados-Membros conceberam apoios diferenciados às operações de transporte intermodal, tanto sob a forma de apoio regulamentar não harmonizado como ao abrigo das regras em matéria de auxílios estatais. Em certos casos, as informações sobre a disponibilidade dessas medidas de apoio podem não ter sido equitativamente acessíveis a todos os operadores, em especial no caso das operações transfronteiriças. Alguns operadores podem ter beneficiado de uma vantagem concorrencial com impactos para além das suas fronteiras nacionais. A ação da UE visa ajudar a criar um tratamento comparável para os operadores em toda a UE, a simplificar os procedimentos administrativos para o setor, os Estados-Membros e a Comissão e a melhorar o funcionamento do mercado interno. Este objetivo não pode ser alcançado através de uma ação legislativa apenas a nível dos Estados-Membros.

- **Proporcionalidade**

As escolhas relativas às medidas políticas pertinentes e à opção política que formam a estrutura da presente iniciativa foram feitas tendo em devida conta o princípio da proporcionalidade, resultando assim na abordagem mais equilibrada possível. Embora a proposta imponha aos Estados-Membros a obrigação de prestarem apoio a determinados tipos de operações de transporte intermodal, a avaliação de impacto revelou que a opção política que envolve apenas o apoio voluntário dos Estados-Membros não será suficiente para alcançar o objetivo. A opção política escolhida assegura uma transferência modal suficiente a um custo razoável.

- **Escolha do instrumento**

A escolha do instrumento, a alteração da diretiva em vigor, permite alcançar satisfatoriamente o objetivo de melhorar a competitividade do transporte intermodal, assegurando simultaneamente a observância dos princípios da subsidiariedade. A fim de assegurar o apoio, os Estados-Membros disporão de liberdade para estabelecer os respetivos quadros de ação com as medidas de apoio mais pertinentes.

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

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Em 2014-2016, foi realizada uma avaliação³⁴ da DTC, concluindo-se que a diretiva continua a ser um instrumento relevante para apoiar o transporte de mercadorias que combina diferentes modos de transporte. Estima-se que a transição do transporte exclusivamente rodoviário para o transporte intermodal tenha gerado uma poupança anual de até 2,1 mil milhões de EUR em custos externos em 2011. Embora nem todas estas poupanças possam ser atribuídas à DTC, foi estabelecido que, sem uma ação da UE, provavelmente os serviços de transporte combinado transfronteiriço ver-se-iam confrontados com obstáculos resultantes dos diferentes regimes jurídicos, que tornariam os serviços de transporte combinado menos atrativos e, possivelmente, inviáveis.

No entanto, várias disposições da DTC, como a obrigação de utilizar documentos em papel, estão obsoletas, uma vez que refletem a situação do mercado em 1992. Outras disposições da diretiva são afetadas por transposições e aplicações divergentes a nível dos Estados-Membros, o que provoca diariamente problemas práticos no setor, razão pela qual tais disposições não são inteiramente eficazes. Além disso, as medidas de apoio económico são muito limitadas e, por conseguinte, não têm um impacto significativo na competitividade das operações intermodais. Na consulta pública, tanto a indústria como as administrações públicas indicaram que as medidas políticas são proporcionadas para a concretização dos objetivos estratégicos.

- **Consultas das partes interessadas**

A Comissão colaborou ativamente com as partes interessadas e efetuou consultas abrangentes durante o processo de avaliação de impacto.

As atividades de consulta tiveram lugar em 2021 e 2022, desde a publicação da avaliação de impacto inicial (AII), em agosto de 2021, até à consulta específica que terminou em agosto de 2022.

Os objetivos das atividades de consulta foram os seguintes:

- recolher informações e opiniões das partes interessadas sobre os principais problemas e fatores associados, definir os objetivos estratégicos relevantes ligados a esses problemas, e identificar, definir e analisar as medidas políticas a ter em conta na avaliação de impacto,
- recolher informações e opiniões sobre os impactos prováveis das medidas e opções políticas.

No âmbito do mecanismo de recolha de opiniões inicial, entre 19 de agosto e 16 de setembro de 2021, as partes interessadas tiveram a possibilidade de apresentar observações sobre a AII. No total, foram recebidas 62 respostas individuais.

Posteriormente, entre 7 de março e 30 de maio de 2022, foi divulgada uma consulta pública aberta no sítio Web «Dê a sua opinião». No total, foram recebidas 101 respostas de diferentes partes interessadas. Juntamente com as respostas à consulta, algumas partes interessadas apresentaram também documentos de posição.

Por último, foram realizadas as seguintes atividades de consulta específicas:

- um inquérito específico em linha destinado a validar a definição do problema e os objetivos das opções políticas, a obter contributos para definir mais

³⁴ Documento de trabalho dos serviços SWD(2016)140 final.

pormenorizadamente as medidas/opções políticas e a fornecer os dados necessários para apoiar a avaliação do impacto das medidas e os custos previstos. O inquérito decorreu de 16 de maio a 24 de junho de 2022 e recebeu 59 respostas,

- entre maio e agosto de 2022, foram realizadas entrevistas específicas com 29 partes interessadas (incluindo três entrevistas exploratórias realizadas em fevereiro de 2022),
- em 25 de outubro de 2022, realizou-se uma reunião de peritos das partes interessadas com a indústria. Participaram 60 representantes de 55 organizações.

As atividades de consulta das partes interessadas revelaram um forte consenso entre as partes interessadas quanto ao facto de os problemas e os objetivos da iniciativa serem relevantes para o desenvolvimento do transporte intermodal.

A consulta da AII e a consulta pública aberta centraram-se no problema a um nível mais elevado, na sequência do qual o inquérito e as entrevistas adotaram uma abordagem mais pormenorizada e sistemática para especificar o problema e um objetivo associado para a revisão da DTC. Uma questão comum suscitada nas observações sobre a AII foi a falta de clareza em torno da definição constante da atual DTC, enquanto outros sugeriram que, para além do transporte rodoviário e ferroviário, a DTC deveria centrar-se mais no transporte por vias navegáveis interiores e no transporte marítimo de curta distância.

No que diz respeito à definição do problema, a consulta revelou existir um consenso bastante amplo entre todas as partes interessadas de que, na ausência de apoio, o transporte intermodal apenas poderia competir com o transporte exclusivamente rodoviário na UE em algumas situações (63 de um total de 95, 66 %). Os operadores de terminais mostram-se ainda mais pessimistas, sendo que três em cada cinco consideram que o transporte intermodal nunca ou quase nunca poderá competir com o transporte exclusivamente rodoviário se não receber apoio. A grande maioria dos grupos de partes interessadas do setor concordou que a falta de competitividade dos preços constituía um obstáculo ao desenvolvimento do transporte intermodal, com exceção dos organizadores de transporte de mercadorias (por exemplo, operadores logísticos e transitários que operam maioritariamente no transporte rodoviário), que, de um modo geral, foram mais céticos a este respeito.

Os inquiridos identificaram seis fatores que afetam a competitividade do transporte intermodal face ao transporte exclusivamente rodoviário: os custos de transbordo (87 de um total de 94; 93 %) e a falta de terminais adequados nas proximidades (85 de um total de 95; 89 %) foram os mais importantes. Pelo menos 75 % dos inquiridos de cada tipo de partes interessadas e de cada subcategoria do setor concordaram que ambos os fatores eram relevantes. Oitenta por cento dos inquiridos consideraram relevantes quatro fatores adicionais, a saber: o facto de o transporte rodoviário ser mais barato do que o transporte intermodal para operações porta a porta (78 de um total de 94; 83%); o hábito de utilizar o transporte exclusivamente rodoviário (78 de um total de 94; 83%); a falta de oferta de serviço adequado em terminais nas proximidades (76 de um total de 95; 80%); e atrasos/tempos de trânsito mais longos em comparação com o transporte exclusivamente rodoviário (73 de um total de 92; 79%). Pelo menos metade dos inquiridos de cada tipo de partes interessadas e de cada subcategoria do setor considerou que cada um destes fatores era relevante, ao passo que, entre os organizadores de transportes, apenas três de sete consideraram que o facto de o transporte rodoviário ser mais barato do que o transporte intermodal/multimodal para operações porta a porta era um fator relevante.

Oitenta dos 100 inquiridos (80 %) sugeriram a existência de diferenças na competitividade do transporte intermodal nos diferentes Estados-Membros, sendo as razões comuns as diferenças nas infraestruturas e nos serviços disponíveis, bem como as diferenças no apoio prestado.

No que diz respeito aos fatores problemáticos, 26 dos 49 respondentes ao inquérito às partes interessadas concordaram ou concordaram totalmente que os atuais critérios de elegibilidade são demasiado restritos, uma vez que apenas são abrangidas as operações entre Estados-Membros, as unidades de carga devem ter uma dimensão mínima para serem elegíveis e são aplicadas diferentes condições de elegibilidade às diferentes combinações modais. Além disso, 24 dos 49 inquiridos consideraram que os atuais critérios de elegibilidade não são muito relevantes para promover a utilização do transporte intermodal e a redução das externalidades. Vinte e cinco dos 49 inquiridos e 15 dos 29 entrevistados consideraram que a atual definição de elegibilidade permite interpretações diferentes.

Dezoito dos 49 inquiridos concordaram ou concordaram totalmente que faltava uma base empírica para determinar o nível adequado de apoio, uma vez que a avaliação REFIT já tinha concluído que a DTC carece de um quadro eficaz de supervisão do mercado que permita adaptar as medidas de apoio à situação real, quer a nível da UE quer a nível dos Estados-Membros. Vinte dos 49 inquiridos apoiaram o objetivo de melhorar os dados, a análise e a comunicação de informações sobre o estado do transporte intermodal.

De acordo com a avaliação REFIT, as medidas de apoio estabelecidas pela DTC para aumentar a competitividade relativa do transporte combinado são muito limitadas. Das 100 respostas à consulta pública aberta, 70 concordam que tal constitui um problema, e 19 dos 49 respondentes ao inquérito às partes interessadas concordaram ou concordaram totalmente com o facto de as medidas de apoio reduzidas, ineficazes e ineficientes constituírem um problema.

A EMSI identifica a necessidade de melhorar a troca de dados multimodais e a gestão inteligente do tráfego a fim de simplificar as complexas disposições regulamentares, administrativas e comerciais. Os operadores utilizam sistemas diferentes, com uma grande variedade de interfaces, conjuntos de dados solicitados e semântica. Treze dos 49 respondentes ao inquérito às partes interessadas concordaram que falta interoperabilidade e que a fragmentação dos diferentes sistemas de partilha de dados é uma questão limitativa importante. No que diz respeito às ineficiências operacionais nos terminais, 37 dos 100 respondentes à consulta pública aberta consideraram que a fraca qualidade de serviço nos terminais é um fator que compromete a competitividade do transporte intermodal.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Um contratante externo realizou um estudo para apoiar a avaliação de impacto subjacente à proposta (dezembro 2021 - junho 2023). O estudo forneceu informações valiosas, especialmente no que diz respeito à conceção das opções políticas, à avaliação dos impactos esperados e à recolha dos pontos de vista das partes interessadas diretamente afetadas.

- **Avaliação de impacto**

As medidas políticas incluídas nesta proposta baseiam-se nos resultados de uma avaliação de impacto. O relatório de avaliação de impacto [SWD(2023)351] recebeu inicialmente um parecer negativo do Comité de Controlo da Regulamentação da Comissão [SEC(2023)373]. Foi então novamente apresentado ao Comité, tendo recebido um parecer favorável com reservas. O anexo 1 do relatório de avaliação de impacto apresenta um resumo da forma como as recomendações recebidas do Comité foram tidas em conta.

Na avaliação de impacto, foram consideradas cinco opções políticas para alcançar os objetivos identificados. Todas estas cinco opções abordam as seguintes questões:

- abranger um leque mais vasto de operações em condições de cumprimento eficazes,
- aumentar a competitividade através de um quadro de apoio,
- transparência, cooperação e simplificação no que respeita à entrada no mercado,
- melhorar a apresentação de relatórios e as informações sobre o funcionamento do mercado.

A opção política A é aquela que apresenta a intervenção mais moderada a nível da UE. Aplica-se a todos os transportes intermodais intra-UE. A elegibilidade basear-se-ia num conjunto mais vasto de externalidades, que exigiriam economias de, pelo menos, 40 % em custos externos, com uma metodologia estabelecida com base nos valores unitários do *Handbook on the external costs of transport* (Manual dos custos externos dos transportes)³⁵. As orientações para os cálculos seriam estabelecidas num ato de execução³⁶. Os dados a fornecer como prova de elegibilidade seriam revistos e associados às plataformas eFTI³⁷. A atual obrigação de apresentar relatórios semestrais à Comissão seria substituída por um apelo aos Estados-Membros para que efetuem uma análise regular e um planeamento estratégico para modos de transporte sustentáveis, a fim de escolherem o apoio adequado. Embora a opção política A não obrigue os Estados-Membros a prestar apoio, fornece um conjunto de instrumentos de apoio predefinidos à escolha. No que diz respeito à transparência e à cooperação dos terminais, seriam introduzidas regras comuns de transparência para os terminais através de um ato de execução.

A opção B é a opção que combina obrigações a nível da UE com flexibilidade para ter em conta situações nacionais específicas. Obriga os Estados-Membros a prestarem apoio ao transporte intermodal, mas dá-lhes a liberdade de escolher entre os diferentes instrumentos de apoio enumerados no conjunto de instrumentos, a fim de dar resposta aos desafios dos sistemas de transporte nacionais. Esta opção é subdividida em três subopções com âmbitos e condições de elegibilidade diferentes. A opção política B1 e a opção política B2-A aplicam-se a todas as operações intermodais intra-UE, enquanto a opção B2-B se aplica apenas às operações transfronteiriças intra-UE. No caso da opção política B1, a elegibilidade baseia-se na redução das emissões de GEE com um limiar de 25 % calculado utilizando a metodologia do quadro comum da UE para a contabilização das emissões de GEE provenientes dos transportes e da logística (proposta «CountEmissions EU»). No caso das opções políticas B2-A e B2-B, a elegibilidade baseia-se num conjunto mais vasto de externalidades com um limiar de poupança exigido de 40 %, tal como na opção A. Em todas as subopções da opção política B, os dados a fornecer como prova da elegibilidade seriam revistos e associados às plataformas eFTI. Para a análise de mercado e a apresentação de relatórios, todas as subopções da opção política B dependeriam da atual obrigação da Comissão de elaborar relatórios de cinco em cinco anos, com a assistência dos Estados-Membros e utilizando estudos de análise de mercado específicos. Em todas as subopções da opção política B, os Estados-Membros seriam obrigados a alcançar uma redução dos custos globais, bem como a aumentar as melhorias tecnológicas, sendo simultaneamente autorizados a escolher entre um conjunto de instrumentos para adaptar o seu apoio às circunstâncias nacionais dentro dos limites estabelecidos. Além disso, os Estados-Membros são convidados a facilitar o arranque

³⁵ CE Delft (2019).

³⁶ A fim de assegurar uma comparação suficientemente precisa das operações, seria necessário continuar a atualizar regularmente o manual, tendo em conta os dados científicos mais recentes. Além disso, há que assegurar a coerência e a complementaridade com o próximo quadro comum da UE para a contabilização das emissões de GEE provenientes dos transportes e da logística.

³⁷ Plataformas para o intercâmbio eletrónico de dados entre empresas e autoridades (B2A) estabelecidas em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056.

de novas rotas intermodais. Todas as subopções da opção política B incluiriam um benefício regulamentar que isentaria os trajetos rodoviários de operações elegíveis das proibições nacionais de circulação. No que diz respeito à transparência dos terminais e à cooperação, as medidas são idênticas às da opção A.

A opção política C estabelece a intervenção mais forte a nível da UE. Aplica-se a todas as operações intra-UE. A elegibilidade é idêntica à da opção política A e das subopções da opção política B2, com base num conjunto mais vasto de externalidades com um limiar de 40 %. Tal como acontece noutras opções, os dados a fornecer como prova de elegibilidade seriam revistos e associados às plataformas eFTI. A obrigação de apresentação de relatórios semestrais pela Comissão seria substituída pela obrigação de os Estados-Membros efetuarem uma análise regular e um planeamento estratégico, abrangendo todo o sistema de transportes e incluindo a análise intermodal. No que diz respeito aos instrumentos de apoio, obriga os Estados-Membros a prestarem apoio harmonizado para reduzir o custo (da parte) das operações elegíveis realizadas no seu território a um nível que induza a utilização do transporte intermodal. Este nível de apoio é avaliado em 10 % do custo total porta a porta da operação para o expedidor. Além disso, esta opção política incluiria um benefício regulamentar harmonizado que isentaria os trajetos rodoviários de operações elegíveis das proibições nacionais de circulação. A opção política C exigiria ainda o estabelecimento de um conjunto de dados definido e obrigaria à utilização de conjuntos de dados e protocolos de intercâmbio de dados comuns. As medidas relativas à transparência dos terminais são idênticas às das opções políticas A e B.

Com base na avaliação, a opção política B2-A é identificada como opção preferida. Cumpre o objetivo, assegurando a maior transferência modal e as maiores economias de custos externos com uma boa relação custos-benefícios, assegurando simultaneamente a coerência e respeitando os princípios da proporcionalidade e da subsidiariedade.

Prevê-se que a opção preferida proporcione poupanças recorrentes significativas em termos de custos administrativos para as empresas que operam no setor intermodal. Graças à utilização de dados eletrónicos e de plataformas eFTI, estima-se que as poupanças em termos de custos recorrentes para os operadores que exercem atividade no transporte intermodal ascendam a 430 milhões de EUR por ano. Ao mesmo tempo, os terminais teriam de suportar custos administrativos para a atualização das informações necessárias a publicar no seu sítio Web. O custo médio anual recorrente para todos os terminais em 2025-2035 está estimado em cerca de 6 100 EUR. As poupanças em custos administrativos superam largamente os custos insignificantes, e as poupanças líquidas em custos administrativos para as empresas estão estimadas em 430 milhões de EUR por ano.

A fim de assegurar que o princípio da subsidiariedade é alcançado de forma mais eficaz, para além dos resultados da avaliação de impacto, os Estados-Membros dispõem de flexibilidade total para escolherem o tipo de medidas que aplicariam, embora continuem a ter de cumprir a meta de redução dos custos de 10 %. A fim de assegurar decisões informadas e a consecução das metas, a opção preferida inclui a obrigação de cada Estado-Membro avaliar as suas medidas existentes e potenciais e consolidar todas as medidas num único quadro de ação nacional. Este aspeto é semelhante, mas menos exigente, do que a obrigação de analisar estratégias intermodais no âmbito da opção política C. Estima-se que tenha um impacto reduzido nos custos (custos pontuais adicionais de até 1,1 milhões de EUR, acrescidos de custos recorrentes de 1,6 milhões de EUR de cinco em cinco anos). Estas mudanças não alteram significativamente a classificação das opções nem a escolha da opção política preferida.

- **Direitos fundamentais**

A proposta está em conformidade com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta tem custos líquidos acrescidos para o orçamento da União de 2 milhões de EUR durante o período de 2025-2050. O impacto orçamental da proposta é descrito mais pormenorizadamente na ficha financeira legislativa anexa à presente proposta.

O impacto orçamental para além do atual quadro financeiro plurianual (QFP) é descrito sob a forma de uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Os Estados-Membros devem adotar e publicar os seus quadros de ação nacionais que compilem as medidas existentes e novas com impacto no transporte intermodal, o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor da presente alteração e, posteriormente, avaliar o impacto dos seus quadros de ação nacionais de cinco em cinco anos. Têm de notificar a Comissão dos seus quadros de ação nacionais, bem como dos resultados das suas avaliações.

A Comissão acompanhará a aplicação, os resultados e os impactos desta proposta através das obrigações de apresentação de informações estabelecidas no âmbito desta proposta. Um ano antes da aplicação da diretiva, estabelecerá a situação de base no mercado e, em seguida, cinco anos após a aplicação da diretiva e, posteriormente, de cinco em cinco anos, elaborará um relatório sobre o desenvolvimento económico do transporte intermodal na UE. Será assistida pelos Estados-Membros e por dados agregados das plataformas eFTI na recolha das informações necessárias. Os relatórios abordarão, em especial, o volume de tráfego do transporte intermodal na UE, os principais corredores de transporte intermodais, os principais obstáculos ao aumento da utilização do transporte intermodal, a competitividade do transporte intermodal em comparação com o transporte exclusivamente rodoviário (incluindo uma análise do apoio prestado pelos Estados-Membros nos seus quadros de ação nacionais) e a evolução da capacidade dos terminais.

O mais tardar, passados 10 anos, a Comissão avaliará se é adequado manter o regime de apoio ao abrigo da presente diretiva.

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

O título da diretiva é adaptado de modo a refletir o âmbito alargado, suprimindo «entre Estados-Membros» e substituindo «transporte combinado» por «transporte intermodal».

O artigo 1.º da diretiva de alteração prevê as seguintes alterações da Diretiva 92/106/CEE:

- *O artigo 1.º da atual diretiva previa o âmbito de aplicação da DTC, estabelecendo as condições a preencher para poder beneficiar do quadro de apoio ao «transporte combinado». Na diretiva revista, por razões de clareza, são inseridos dois artigos que descrevem o âmbito de aplicação (artigo 1.º-A) e fornecem definições (artigo 1.º-B), seguidos de um novo artigo 1.º-C que estabelece as novas condições para que as operações possam ser consideradas «transporte combinado»,*
- *O artigo 2.º é substituído por uma redação atualizada, a fim de suprimir a data-limite redundante de 1993,*
- *O artigo 3.º é substituído por condições atualizadas para a prova de conformidade,*

- *É inserido o artigo 3.º-A que estabelece a obrigação de os Estados-Membros adotarem, publicarem, aplicarem e avaliarem os quadros de ação nacionais de apoio ao transporte intermodal,*
- *O artigo 5.º é substituído por uma redação atualizada relativa à apresentação de relatórios pela Comissão,*
- *O artigo 6.º, n.º 1, é substituído por uma redação atualizada, a fim de assegurar o cumprimento das regras em matéria de auxílios estatais,*
- *O artigo 7.º é suprimido.*
- *O artigo 9.º é substituído por uma nova redação, a fim de atualizar as referências obsoletas e simplificar a linguagem,*
- *É inserido o artigo 9.º-A, que estabelece a obrigação de isentar os trajetos rodoviários do transporte combinado das proibições nacionais de condução aos fins de semana e feriados,*
- *É inserido o artigo 9.º-B, destinado a estabelecer requisitos de transparência para os terminais intermodais de mercadorias,*
- *É inserido o artigo 9.º-C, destinado a estabelecer as condições para a atribuição de poderes delegados à Comissão ao abrigo da presente diretiva,*
- *É inserido o artigo 9.º-D, destinado a estabelecer o procedimento de comité para o exercício pela Comissão do poder de adotar atos de execução.*
- *O artigo 10.º é suprimido.*
- *É inserido um anexo que apresenta uma lista indicativa das medidas de apoio a que se refere o artigo 3.º-A,*

O artigo 2.º da diretiva de alteração altera o Regulamento (UE) 2020/1056 a fim de introduzir a obrigação de as plataformas eFTI fornecerem uma funcionalidade para o cálculo das economias de custos externos e a produção de dados agregados sobre os volumes anuais do transporte combinado.

O artigo 3.º da diretiva de alteração estabelece a obrigação de transposição e de execução diferida.

O artigo 4.º da diretiva de alteração estabelece a data de entrada em vigor e de aplicação da presente diretiva.

O artigo 5.º da diretiva de alteração estabelece os destinatários.

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

(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 ¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho³ visa reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia da União em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990, e alcançar a neutralidade climática até 2050. No que diz respeito aos transportes, este objetivo implica uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2050. Além disso, para reduzir a sua dependência dos combustíveis fósseis, a União deve também melhorar a sua eficiência energética, como salientado no pacote REPowerEU⁴, e optar por transportes mais limpos, a fim de reduzir a poluição atmosférica e sonora, conforme previsto no Plano de Ação para a Poluição Zero⁵.
- (2) O transporte intermodal combina o melhor desempenho ambiental e eficiência energética do transporte ferroviário e náutico com a acessibilidade e flexibilidade do transporte rodoviário, sendo por isso fundamental para permitir uma maior utilização

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

³ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Plano REPowerEU (COM/2022/230 final).

⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Caminho para um planeta saudável para todos — Plano de ação da UE: «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo» (COM/2021/400 final).

do transporte ferroviário e náutico de mercadorias. Permite igualmente uma repartição mais eficiente dos volumes entre os modos de transporte e combate eficazmente os custos externos do transporte rodoviário que são difíceis de internalizar na totalidade, em especial os congestionamentos e os acidentes. No entanto, atualmente, os preços dos transportes ainda não refletem plenamente os impactos negativos causados pelos diferentes modos de transporte, o que dificulta a redução efetiva dos impactos das externalidades através da adoção de opções de transporte de mercadorias mais sustentáveis.

- (3) A Diretiva 92/106/CEE do Conselho⁶ estabeleceu um quadro para incentivar o desenvolvimento do transporte intermodal e, em especial, das operações de transporte combinado. Apoia as operações de transporte intermodal que concorrem com um transporte rodoviário unimodal e é o principal instrumento jurídico da União que visa incentivar a transição do transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte com menos emissões, como o transporte por vias navegáveis interiores, o transporte marítimo de curta distância e o transporte ferroviário. Embora a Diretiva 92/106/CEE tenha contribuído para o desenvolvimento da política da União em matéria de transferência modal, o seu âmbito limitado, o apoio insuficiente e as deficiências na sua aplicação reduziram a sua eficácia. Por conseguinte, é necessário assegurar que as operações de transporte intermodal na União, que reduzem os custos externos ao serem mais respeitadoras do ambiente, mais seguras, mais eficientes do ponto de vista energético e causadoras de menos congestionamentos do que o transporte rodoviário, se tornem atrativas para os expedidores.
- (4) Apenas as operações de transporte intermodal que tenham uma alternativa de transporte rodoviário unimodal comercialmente viável conduzem a economias de custos externos. As operações intermodais que ligam as ilhas ao continente não têm uma alternativa rodoviária, mas é possível obter economias de custos externos através de rotas diferentes que utilizem trajetos maiores do transporte marítimo de curta distância ou diferentes trajetos de transporte marítimo de curta distância que permitam a combinação com o transporte ferroviário e o transporte por vias navegáveis interiores.
- (5) Cerca de um quinto das operações de transporte intermodal realiza-se exclusivamente num único Estado-Membro. 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 dos Estados-Membros. Por conseguinte, a fim de assegurar que todas as operações que contribuem para a redução dos custos externos são tratadas da mesma forma, é necessário incentivar, a nível da União, tanto as operações de transporte intermodal internacional como nacional, incluindo diferentes combinações modais.
- (6) A fim de desenvolver o transporte intermodal, é essencial dispor de terminais de transbordo. No entanto, as medidas de apoio ao aumento da capacidade dos terminais não devem ser abrangidas pela presente diretiva, uma vez que estão incluídas em [*acrescentar referência ao Regulamento RTE-T revisto, atualmente em negociação pelos legisladores*].

⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/oj>).

- (7) A elegibilidade para os benefícios decorrentes da Diretiva 92/106/CEE baseia-se nos limites de distância das diferentes partes da operação. Esta abordagem à definição de «operações de transporte combinado» não apoia suficientemente o objetivo de redução dos custos externos, uma vez que não é suficientemente direcionada. Além disso, não reflete objetivamente as condições e circunstâncias nas diferentes regiões e não tem em conta as características de desempenho ambiental da operação efetiva, incluindo, por exemplo, o tipo de veículo e o combustível utilizado. Por conseguinte, o apoio prestado deve aplicar-se apenas a operações de transporte intermodal que assegurem um nível suficiente de economias de custos externos e permitam uma utilização otimizada da rede de transportes. A fim de ter em conta essas operações, deve ser estabelecido um limiar das economias provenientes de custos externos, incluindo emissões de gases com efeito de estufa (GEE), poluição atmosférica, lesões e vítimas mortais, ruído e congestionamento, decorrentes das operações de transporte intermodal, em comparação com a operação unimodal rodoviária alternativa comercialmente viável. O limiar deverá permitir que todas as combinações modais obtenham benefícios, assegurando simultaneamente que os trajetos ferroviários, por vias navegáveis interiores e marítimos de curta distância constituam uma parte importante de uma operação intermodal. Além disso, os custos externos de todas as partes integrantes da operação de transporte intermodal devem ser tidos em conta no cálculo das economias de custos externos, a fim de permitir uma comparação equitativa com outras opções de transporte.
- (8) No caso de operações que tenham início ou fim fora da União, ou ambos, ou que tenham início e fim na União, mas que atravessem um país terceiro, a parte dessa operação de transporte intermodal que tem lugar na União deverá ser abrangida pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, se essa parte da operação preencher as condições estabelecidas na presente diretiva, uma vez que implica uma transferência modal dentro da União.
- (9) As operações de transporte intermodal podem diferir consideravelmente entre si no que diz respeito às combinações de modos e ao número de diferentes partes operacionais, incluindo um número diferente de trajetos de transporte. As operações de transporte combinado apoiadas ao abrigo da presente diretiva podem envolver um ou dois trajetos rodoviários e um ou vários trajetos não rodoviários. Dado que nenhum dos diferentes trajetos de uma operação de transporte combinado teria lugar sem os outros trajetos, e em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, uma operação do expedidor para o recetor final constitui uma única operação de transporte indissociável⁷. Por conseguinte, os obstáculos a qualquer parte da operação intermodal comprometeriam a viabilidade da operação intermodal na sua totalidade e resultariam, assim, num aumento da utilização do transporte rodoviário unimodal.
- (10) A fim de acompanhar as unidades de carga intermodais ao longo da cadeia intermodal com o objetivo de estabelecer as operações de transporte intermodal que podem beneficiar do quadro de apoio ao abrigo da presente diretiva, é essencial que as unidades de carga intermodais utilizadas em todas essas operações utilizem meios de identificação e marcação existentes e amplamente utilizados. A identificação uniformizada deverá também acelerar o manuseamento das unidades de carga intermodais nos terminais e facilitar o fluxo das operações de transporte intermodal.

⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de maio de 1991, Comissão/Itália (C-45/89, Colet. 1991, p. I-2053), ECLI:EU:C:1991:185.

- (11) No transporte de contentores, poderá ser necessário recolher ou repor um contentor vazio num depósito de contentores antes ou depois de este ser utilizado para uma operação de transporte intermodal. Sempre que esses percursos no depósito sejam efetuados com contentores vazios específicos e sejam abrangidos pelo contrato de transporte da operação de transporte intermodal ou por uma parte da mesma, devem também ser considerados parte integrante de uma operação de transporte intermodal.
- (12) A fim de assegurar que apenas as operações de transporte intermodal elegíveis beneficiam do quadro de apoio estabelecido pela presente diretiva, é importante poder verificar a conformidade de qualquer operação com as condições estabelecidas no quadro de apoio. Ferramentas digitais modernas permitem calcular as economias de custos externos e ajudam a verificar a conformidade. As plataformas de dados de transporte digitais estabelecidas nos termos do Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁸ («plataformas eFTI») constituem uma ferramenta adequada, uma vez que a sua conceção prevê a inclusão dos elementos regulamentares necessários, incluindo o cálculo das economias de custos externos. Por conseguinte, a utilização de uma plataforma eFTI deverá ser obrigatória para todas as operações que pretendam beneficiar do quadro de apoio.
- (13) É necessário estabelecer e atualizar regularmente uma metodologia de cálculo harmonizada comum com valores de referência dos custos externos ou fontes desses valores de referência, acompanhando o ritmo do desenvolvimento de conhecimentos e da base factual. Por conseguinte, a metodologia exata deve ser estabelecida por meio de um ato de execução, calculada de acordo com os valores unitários estabelecidos no *Handbook on the external costs of transport* (Manual dos custos externos dos transportes)⁹, na sua versão atualizada.
- (14) As informações de transporte exigidas devem ser registadas nas plataformas eFTI antes do início de uma operação e limitar-se estritamente aos dados e cálculos necessários para comprovar a conformidade. A fim de evitar encargos administrativos, as autoridades nacionais competentes não devem solicitar informações adicionais para efeitos de verificação da conformidade.
- (15) Para que a Comissão possa cumprir as suas obrigações de comunicação de informações estabelecidas na presente diretiva, certos dados sobre as operações de transporte combinado registados nas plataformas eFTI deverão ser disponibilizados anualmente à Comissão, de forma agregada.
- (16) A utilização do transporte intermodal pode ser competitiva em termos de custos com o transporte rodoviário unimodal em distâncias maiores, uma vez que os custos de transporte dos modos de transporte não rodoviário são geralmente mais baixos por unidade. No entanto, a distâncias médias e mais curtas, o transporte rodoviário unimodal é frequentemente a escolha dos expedidores e organizadores de transportes devido a pressões concorrenciais, uma vez que, nessas distâncias mais curtas, os custos de transporte mais baixos por unidade não são suficientes para compensar os custos adicionais de organização e transbordo decorrentes do facto de o transporte

⁸ 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, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

⁹ Handbook on the external costs of transport [Manual dos custos externos dos transportes, apenas em versão inglesa, N da T.]. Comissão Europeia Versão 2019 — 1.1, Serviço das Publicações da União Europeia, ISBN 978-92-76-18184-2.

intermodal envolver vários modos de transporte. Para distâncias médias, essa diferença de competitividade dos custos é, em média, de 10 %. Por conseguinte, a fim de estimular um rápido aumento da utilização do transporte intermodal em médias distâncias, os Estados-Membros devem ajustar as políticas nacionais e tomar as medidas regulamentares e não regulamentares necessárias para melhorar a competitividade do transporte intermodal.

- (17) Alguns Estados-Membros têm políticas nacionais para promover o transporte intermodal ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo de curta distância, com o objetivo de reduzir a diferença de custos entre o transporte rodoviário e as opções de transporte alternativas. No entanto, essas políticas modais nem sempre estão alinhadas entre os modos de transporte ou entre os Estados-Membros vizinhos. Além disso, alguns Estados-Membros não dispõem de medidas de apoio. A fragmentação causada por uma abordagem descoordenada reduz a eficácia do apoio existente e resulta em condições de concorrência desiguais entre os modos de transporte e entre os Estados-Membros. Por conseguinte, todos os Estados-Membros devem estabelecer e aplicar quadros de ação nacionais para apoiar a utilização do transporte intermodal, tendo em conta o potencial de cada combinação modal, bem como as interações de todos os modos de transporte de forma abrangente; os Estados-Membros devem reavaliar regularmente a eficácia e a pertinência das medidas nacionais.
- (18) Os quadros de ação nacionais devem incluir as medidas regulamentares e não regulamentares nacionais existentes e previstas com impacto na competitividade do transporte intermodal utilizado por um Estado-Membro, como isenções regulamentares ou tratamentos preferenciais; encargos, impostos, taxas e direitos, incluindo as taxas de infraestruturas, as taxas de externalidade e as taxas de congestionamento, bem como as aplicáveis ao transporte de mercadorias rodoviário unimodal; e regimes de apoio ao transporte de mercadorias aplicáveis a modos individuais ou intermodais, incluindo os aplicáveis ao transporte de mercadorias rodoviário unimodal ou a partes específicas do mesmo. As medidas de apoio devem aplicar-se uniformemente a todas as operações que preencham as condições para serem consideradas operações de transporte combinado. Sempre que necessário, os Estados-Membros deverão cooperar com outros Estados-Membros vizinhos, através de consultas ou de quadros de ação conjuntos. A coordenação desses quadros de ação nacionais e a sua coerência a nível da União deverão ser apoiadas por uma análise de mercado e pela apresentação de relatórios pela Comissão.
- (19) Para que as operações intermodais de média distância se tornem competitivas em termos de custos com as operações rodoviárias unimodais, e com vista a incentivar os expedidores a transferirem as suas operações para o transporte intermodal, os quadros de ação nacionais devem contribuir para alcançar uma redução cumulativa geral de, pelo menos, 10 % dos custos totais porta a porta das operações de transporte intermodal a médio prazo. As medidas para alcançar essa redução podem incluir ajustamentos e disposições jurídicos, económicos, fiscais ou administrativos. Os Estados-Membros podem utilizar as receitas geradas nos termos da Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ em benefício das operações de transporte intermodal abrangidas pela presente diretiva. Sob reserva das regras

¹⁰ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj?locale=pt>).

aplicáveis a programas específicos, o apoio pode também ser financiado a partir de instrumentos financeiros da União existentes.

- (20) Além disso, a fim de permitir a utilização do transporte intermodal, é importante dispor de apoio específico para investimentos que permitam a necessária modernização das tecnologias intermodais. Tal apoio pode dar resposta às necessidades tecnológicas nos terminais ou em qualquer um dos modos envolvidos no transporte intermodal.
- (21) Nos casos em que não existam ligações para além das vias rodoviárias entre determinados terminais ou nas suas proximidades, poderá ser necessário um apoio de «arranque» para criar novas ligações intermodais, uma vez que a procura de serviços na fase de arranque pode não ser suficiente para assegurar a rentabilidade desses serviços.
- (22) Os Estados-Membros podem introduzir medidas de auxílio estatal para alcançar os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e da Lei Europeia em matéria de Clima, desde que essas medidas sejam compatíveis com o mercado interno.
- (23) As medidas de apoio introduzidas nos quadros de ação nacionais podem constituir auxílios estatais. Quando um Estado-Membro estabelece medidas no seu quadro de ação nacional, deve avaliar, caso alguma dessas medidas constitua um auxílio estatal, se não prejudica a aplicação dos artigos 107.º e 108.º do TFUE. Sempre que uma medida constitua um auxílio estatal, serão aplicáveis as regras em matéria de auxílios estatais, tanto do ponto de vista processual como substantivo. Entende-se que a apreciação da compatibilidade das medidas de auxílio estatal é da competência exclusiva da Comissão, nos termos do artigo 108.º do TFUE.
- (24) A fim de assegurar que as informações práticas sobre as medidas de apoio disponíveis aplicadas pelos Estados-Membros sejam facilmente acessíveis ao público e gratuitas para todos os operadores da União, devem ser disponibilizadas numa página Web específica num local central que permita às empresas que organizam operações internacionais encontrá-las facilmente.
- (25) É importante ter uma panorâmica da evolução do mercado e do impacto das medidas de apoio na utilização do transporte intermodal. Essa panorâmica do mercado deverá assegurar a comparabilidade em toda a União. Por conseguinte, a Comissão deve continuar a elaborar relatórios sobre a evolução do mercado com a assistência dos Estados-Membros. Tal relatório deve estabelecer, em primeiro lugar, a base de referência para a competitividade em termos de custos do transporte intermodal com o transporte rodoviário e, em seguida, ser realizado de cinco em cinco anos, a fim de dar tempo suficiente para que as medidas de apoio produzam efeitos.
- (26) Disposições regulamentares específicas a nível da União que abordem situações específicas no transporte intermodal podem apoiar a utilização e a eficiência do transporte intermodal. A fim de assegurar uma utilização eficiente da capacidade dos terminais e do transporte não rodoviário, é importante que o funcionamento dos terminais e do transporte não rodoviário não seja dificultado por limitações temporais de circulação nos trajetos rodoviários.
- (27) Com vista a assegurar que as informações sobre os serviços e instalações disponíveis em qualquer terminal de transbordo intermodal sejam facilmente acessíveis a todos os operadores e organizadores de transportes na União, essas informações devem ser publicadas gratuitamente pelos operadores de terminais na respetiva página Web. A fim de proporcionar um quadro para a identificação de um nível de serviço dos

terminais de transbordo intermodal na União, deve ser estabelecida uma lista pormenorizada dessas informações num ato de execução.

- (28) A comparabilidade dos níveis de serviço nos diferentes terminais da União deve ser assegurada através do estabelecimento de uma categorização dos terminais de transbordo intermodal. A referida categorização deve evitar uma complexidade e encargos excessivos e, por conseguinte, basear-se em informações já publicadas.
- (29) Só é necessário prestar apoio específico ao transporte intermodal até que o preço de mercado represente adequadamente o custo total das várias operações de transporte para a sociedade. Por conseguinte, deve ser efetuada uma revisão após 10 anos, a fim de avaliar se esse apoio continua a ser pertinente e, em caso afirmativo, de que forma poderá ter de ser ajustado.
- (30) A fim de permitir a execução da presente diretiva, as plataformas eFTI devem fornecer funcionalidades para calcular as economias de custos externos e gerar dados agregados.
- (31) A fim de ter em conta a natureza técnica de determinados requisitos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a complementar a presente diretiva com a lista dos dados adicionais necessários para calcular a economia de custos externos de uma operação de transporte intermodal, que é indispensável para demonstrar a conformidade com a presente diretiva, e com regras para disponibilizar os dados agregados anuais sobre as operações de transporte combinado para a análise de mercado. 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, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ¹¹. A fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, nomeadamente, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (32) Deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão com vista a assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva e, em especial, das regras pormenorizadas para o cálculo dos custos externos, da lista de rotas de operações intermodais alternativas predefinidas para as ligações entre as ilhas e o continente e das informações a fornecer para os serviços disponíveis nos terminais e sobre a categorização dos terminais. Essas competências devem ser *exercidas* nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ¹².
- (33) O objetivo da presente diretiva é continuar a promover a transferência do transporte de mercadorias do modo rodoviário para modos de transporte mais respeitadores do ambiente, com vista a reduzir os custos externos do sistema de transportes da União. Dado que o transporte intermodal é essencialmente de natureza internacional e que as infraestruturas estão interligadas, esse objetivo não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode ser mais bem alcançado ao nível da

¹¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

¹² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

União. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo 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.

- (34) A fim de permitir a continuidade das operações de transporte transfronteiriças na União, a aplicação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas nacionais necessárias para transpor a presente diretiva deverá ser diferida até que estejam disponíveis plataformas eFTI. A aplicação diferida não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros no que respeita ao prazo de transposição para o direito nacional.
- (35) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos ¹³, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
- (36) A Diretiva 92/106/CE e o Regulamento (UE) 2020/1056 deverão, por conseguinte, ser alterados em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 92/106/CEE

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 um quadro de apoio ao transporte intermodal de mercadorias»;
- (2) É suprimido o artigo 1.º.
- (3) São aditados os seguintes artigos 1.º-A, 1.º-B e 1.º-C:

«Artigo 1.º-A

A presente diretiva estabelece um quadro de apoio às operações de transporte intermodal realizadas total ou parcialmente no território da União. Estabelece igualmente regras em matéria de requisitos de transparência para os terminais de transbordo intermodal.

Artigo 1.º-B

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- (1) «Operação de transporte intermodal», o transporte de uma única unidade de carga intermodal entre o seu ponto de carga e o ponto de descarga realizado em

¹³ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

dois ou mais trajetos, em que pelo menos um trajeto seja realizado por transporte ferroviário, transporte por vias navegáveis interiores ou transporte marítimo de curta distância e o trajeto inicial ou final, ou ambos, seja realizado por estrada, sem que haja manuseamento das mercadorias durante o transbordo entre os diferentes trajetos, independentemente de estarem ou não abrangidas por um único contrato de transporte multimodal ou por contratos de transporte específicos em modo consecutivo;

- (2) «Operação de transporte combinado», uma operação de transporte intermodal que cumpre as condições estabelecidas no artigo 1.º-C, n.º 2, no território da União;
- (3) «Unidade de carga intermodal», um contentor, caixa móvel ou semirreboque, ou um veículo rodoviário ou conjunto de veículos utilizados no transporte intermodal;
- (4) «Ponto de carga», o local onde as mercadorias são carregadas numa unidade de carga intermodal;
- (5) «Ponto de descarga», o local onde as mercadorias são descarregadas de uma unidade de carga intermodal;
- (6) «Custos externos», os custos gerados pelos utilizadores dos transportes e não suportados por estes, mas sim pela sociedade no seu conjunto, nomeadamente os relacionados com as emissões de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, as lesões e as vítimas mortais, o ruído e o congestionamento;
- (7) «Operação de transporte rodoviário unimodal alternativa», uma operação de transporte unimodal comercialmente viável e planeada virtualmente e da unidade de carga intermodal em que todo o transporte é efetuado por estrada entre o mesmo ponto de partida e o mesmo ponto de chegada que os da operação de transporte combinado efetiva;
- (8) «Operação intermodal marítima alternativa», uma operação de transporte intermodal comercialmente viável e planeada virtualmente e que utiliza um dos trajetos marítimos constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 1.º-C, n.º 7, para transportar a unidade de carga intermodal entre o mesmo ponto de partida e o mesmo ponto de chegada que os da operação de transporte combinado em causa;
- (9) «Terminal de transbordo intermodal», um terminal intermodal de mercadorias com uma estrutura preparada para o transbordo de unidades de carga intermodais entre, pelo menos, dois modos de transporte ou entre dois veículos ou navios diferentes, como terminais em portos interiores ou marítimos, ao longo de vias navegáveis interiores, em aeroportos, bem como em terminais rodoferroviários;
- (10) «Ponto de partida do trajeto de transporte», o local onde a unidade de carga intermodal inicia a operação de transporte combinado no modo de transporte em causa;
- (11) «Ponto de chegada do trajeto de transporte», o local onde a unidade de carga intermodal termina a operação de transporte combinado no modo de transporte em causa;
- (12) «Ponto de partida da operação de transporte combinado», o local onde a unidade de carga intermodal é carregada no veículo ou navio que efetua o

primeiro trajeto da operação de transporte combinado na União e onde a operação de transporte intermodal tem início fora do território da União, o ponto de entrada da unidade de carga intermodal no território da União;

- (13) «Ponto de chegada da operação de transporte combinado», o local onde a unidade de carga intermodal é descarregada do veículo ou navio que efetua o último trajeto da operação de transporte combinado na União e onde a operação intermodal termina fora do território da União, o ponto de saída da unidade de carga intermodal do território da União.
- (14) «Medidas de apoio», medidas e ações de natureza económica, regulamentar, administrativa ou de qualquer outra natureza destinadas a promover a utilização do transporte intermodal.

Artigo 1.º-C

1. Todas as operações de transporte combinado beneficiam das medidas de apoio referidas nos artigos 2.º, 3.º-A, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º e 9.º-A, conforme aplicável.
2. Uma operação de transporte combinado deve satisfazer as seguintes condições:
 - (a) Com exceção das operações referidas na alínea b), a operação produz custos externos, pelo menos, 40 % inferiores em comparação com a operação de transporte rodoviário unimodal alternativa;
 - (b) No caso de ligações entre uma ilha e o continente sem alternativa rodoviária, a operação produz custos externos, pelo menos, 40 % inferiores em comparação com a operação intermodal marítima alternativa;
 - (c) A unidade de carga intermodal no transporte não acompanhado tem uma referência única, em conformidade com o sistema de identificação e marcação instituído nos termos das versões atualizadas das normas internacionais ISO6346 ou EN13044.
3. O transporte rodoviário de um contentor vazio utilizado para uma determinada operação de ou para um depósito de contentores antes ou depois do ponto de carga ou descarga, sempre que esse transporte esteja sujeito ao mesmo contrato de transporte, é considerado parte integrante da operação de transporte combinado. Qualquer outro movimento de veículos rodoviários antes ou depois do ponto de carga ou descarga não é considerado parte da operação de transporte combinado.
4. O cálculo dos custos externos a que se refere o n.º 2 deve ter em conta todas as partes da operação, incluindo as operações nos terminais, que têm lugar na União, incluindo o transporte do contentor vazio a que se refere o n.º 3.
5. As medidas de apoio referidas nos artigos 2.º, 3.º-A, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º e 9.º-A devem ser aplicadas de forma não discriminatória a todas as operações de transporte combinado que sejam total ou parcialmente realizadas no território da União, independentemente da origem da empresa que organiza a operação ou que realiza a totalidade ou parte da operação.
6. A Comissão adota atos de execução que estabelecem regras pormenorizadas para o cálculo dos custos externos a que se refere o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-D, n.º 2.
7. A Comissão adota atos de execução que estabelecem a lista do trajeto marítimo predefinido das operações intermodais marítimas alternativas a que se refere o n.º 2,

alínea b), do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-D, n.º 2.».

- (4) Os artigos 2.º e 3.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

As operações de transporte intermodal não estão sujeitas a regimes de contingentamento e de autorização.

Artigo 3.º

1. A fim de beneficiar do quadro de apoio estabelecido pela presente diretiva, a empresa que organiza a operação de transporte combinado deve registar e disponibilizar as informações de transporte, em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho*, numa plataforma de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (“plataforma eFTI”).
2. As informações de transporte a que se refere o n.º 1 devem ser registadas antes do início da operação de transporte combinado em causa e abranger todas as partes dessa operação. Estas informações sobre o transporte devem incluir os seguintes elementos:
 - (a) O nome, o endereço e os dados de contacto da empresa que organiza a operação de transporte combinado;
 - (b) O nome, o endereço e os dados de contacto da empresa que recebe a unidade de carga intermodal no ponto de chegada da operação de transporte combinado;
 - (c) O nome, o endereço e os dados de contacto do(s) terminal(ais) de transbordo intermodal para essa operação de transporte combinado;
 - (d) O tipo de unidade de carga intermodal transportada e a sua referência, em conformidade com o artigo 1.º-C, n.º 2, alínea c);
 - (e) O local de recolha ou entrega do contentor vazio, conforme indicado no contrato de transporte a que se refere o artigo 1.º-C, n.º 3, se for caso disso;
 - (f) Para cada trajeto de transporte, os pontos de partida e de chegada de cada trajeto da operação de transporte combinado na União, as respetivas datas de início e de fim previstas e o modo de transporte utilizado para cada trajeto;
 - (g) Informações de transporte adicionais necessárias para o cálculo dos custos externos de uma operação de transporte combinado, conforme especificado no ato de execução a que se refere o artigo 1.º-C, n.º 6.
3. As informações de transporte registadas nos termos do n.º 2 são utilizadas, através de funcionalidades específicas das plataformas eFTI, para:
 - (a) Calcular as economias de custos externos a que se refere o artigo 1.º-C, n.º 2, alínea a);
 - (b) Gerar os dados agregados anuais sobre as operações de transporte combinado a que se refere o artigo 5.º, n.º 4, alíneas a), b) e c).

O cálculo referido no primeiro parágrafo, alínea a), do presente número é efetuado em conformidade com as regras estabelecidas no ato de execução a que se refere o artigo 1.º-C, n.º 6.

A agregação referida no primeiro parágrafo, alínea b), do presente número é efetuada em conformidade com as regras estabelecidas no ato delegado a que se refere o n.º 7.

4. A prova de conformidade com as condições estabelecidas no artigo 1.º-C, n.º 2, consiste nas informações de transporte a que se refere o n.º 1 do presente artigo e nos resultados do cálculo das economias de custos externos. A referida prova de conformidade deve ser acessível às autoridades competentes, bem como às partes envolvidas nessa operação de transporte combinado, na mesma plataforma eFTI onde as informações de transporte e os resultados do cálculo foram registados. Não são solicitadas informações adicionais para efeitos de verificação da conformidade com a presente diretiva.
5. Até 28 de fevereiro de cada ano, os prestadores de serviços eFTI ou as empresas que detêm ou gerem plataformas eFTI para as suas próprias atividades disponibilizam à Comissão os dados agregados a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo, alínea b), do presente artigo, para efeitos do cumprimento das obrigações da Comissão em matéria de apresentação de relatórios nos termos do artigo 5.º, n.º 4, alíneas a), b) e c).
6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º-C a fim de completar a presente diretiva, estabelecendo mais pormenores para as informações de transporte a que se refere o n.º 2, alíneas a) a f), do presente artigo, e a lista das informações de transporte adicionais necessárias a que se refere o n.º 2, alínea g), do presente artigo.
7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 9.º-C a fim de completar a presente diretiva, estabelecendo uma lista dos dados agregados anuais a que se refere o n.º 3, primeiro parágrafo, alínea b), do presente artigo, regras pormenorizadas para a geração desses dados agregados e condições para a disponibilização desses dados à Comissão.
8. No caso dos controlos na estrada, é permitida uma discrepância entre a operação de transporte combinado e as informações fornecidas, em especial no que diz respeito às informações a que se refere o n.º 2, alíneas c) e f), sempre que tal seja devidamente justificado e causado por circunstâncias excecionais e imprevistas fora do controlo do transportador. A fim de apresentar o comprovativo exigido, o condutor deve ser autorizado a contactar a sede social, o gestor de transportes, o expedidor ou outra empresa que organize a operação de transporte combinado em causa, ou qualquer outra pessoa ou entidade capaz de apresentar uma justificação adicional relativamente a esta discrepância.

* 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, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).»;

- (5) É inserido o seguinte artigo 3.º-A:

«Artigo 3.º-A

1. Até [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a 24 meses após a entrada em vigor da presente diretiva*], cada Estado-Membro deve adotar um quadro de ação nacional que facilite a utilização do transporte intermodal e, em especial, das operações de transporte combinado. Este quadro deve compreender, pelo menos, os seguintes elementos:
 - (a) Uma panorâmica das medidas regulamentares e não regulamentares relevantes em vigor que afetam a competitividade das operações de transporte dos diferentes modos de transporte, incluindo as abrangidas pelo âmbito de aplicação dos artigos 4.º, 6.º e 9.º-A, bem como uma avaliação do seu impacto nas operações de transporte intermodal;
 - (b) Uma lista das medidas necessárias para reduzir o défice de competitividade das operações de transporte intermodal em comparação com as operações de transporte rodoviário unimodal, que é estabelecida com base na panorâmica e na avaliação a que se refere a alínea a); consta do anexo uma lista indicativa de medidas adequadas.
2. As medidas a que se refere o n.º 1 do presente artigo visam alcançar os seguintes objetivos, em comparação com a avaliação de base incluída no relatório a que se refere o artigo 5.º, n.º 1:
 - (a) Uma redução global de, pelo menos, 10 % dos custos totais das operações de transporte combinado no seu território suportados pelas empresas que organizam operações de transporte combinado até [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a 90 meses, ou seja, sete anos e seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva*];
 - (b) Uma maior modernização ou utilização de tecnologias que melhorem a eficiência das operações de transporte intermodal; e ainda
 - (c) Se for caso disso, o estabelecimento de novas ligações de transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo de curta distância entre terminais de transbordo intermodal que anteriormente não estavam ligados.
3. A introdução das medidas a que se refere o n.º 1 do presente artigo num quadro de ação nacional não constitui uma indicação da sua compatibilidade com o direito da União ou de outra forma. Sempre que as medidas referidas no n.º 1 do presente artigo constituam auxílios estatais, devem cumprir as regras em matéria de auxílios estatais, tanto do ponto de vista processual como substantivo, incluindo as relativas à notificação, publicação e transmissão de informações à Comissão.
4. Os Estados-Membros devem publicar os seus quadros de ação nacionais na Internet e notificá-los à Comissão sem demora e, o mais tardar, um mês após a sua adoção, juntamente com uma ligação para essa publicação e quaisquer avaliações ou estudos subjacentes realizados, nomeadamente sobre o contributo dessas medidas para alcançar os objetivos estabelecidos no n.º 2 do presente artigo. No que diz respeito às medidas que constituem auxílios estatais não abrangidas por um regulamento de isenção por categoria, a obrigação de publicação e notificação prevista para os quadros de ação nacionais deve complementar a obrigação de notificação prévia e a obrigação de suspensão ao abrigo das regras em matéria de auxílios estatais estabelecidas no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.

5. Os Estados-Membros devem pôr em prática as medidas referidas no n.º 1: devem publicar na Internet, de forma facilmente acessível e gratuita, as informações práticas, como as condições, o procedimento de candidatura e quaisquer outras informações pertinentes para os potenciais beneficiários dessas medidas após a adoção, mas antes da aplicação dessas medidas. Ao mesmo tempo, devem fornecer à Comissão uma ligação para essas informações.
6. Sempre que necessário, os Estados-Membros devem cooperar para maximizar o efeito das medidas referidas no n.º 1 nas operações de transporte intermodal transfronteiriças.
7. Pelo menos de cinco em cinco anos, os Estados-Membros devem avaliar a adoção e o impacto das medidas nos seus quadros de ação nacionais a que se refere o n.º 1, nomeadamente a sua eficácia e relevância em termos de redução dos custos externos e em termos de consecução dos objetivos estabelecidos no n.º 2. Com base nessa avaliação, os Estados-Membros devem adaptar os seus quadros de ação nacionais na medida do necessário para alcançar esses objetivos. Os Estados-Membros devem comunicar sem demora os resultados das suas avaliações e os quadros de ação atualizados à Comissão, a fim de assistir na elaboração dos relatórios a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, e publicar esses quadros de ação nacionais atualizados na Internet.
8. A Comissão deve publicar sem demora as ligações para as informações nacionais fornecidas pelos Estados-Membros a que se referem os n.ºs 4, 5 e 7 na sua página Web dedicada às medidas de apoio ao abrigo da presente diretiva.

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

«Artigo 5.º

1. Até [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a 18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva], a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório que avalie a competitividade do transporte intermodal em comparação com o transporte rodoviário unimodal nos Estados-Membros, incluindo a análise dos custos totais porta a porta das principais categorias de operações de transporte intermodal, incluindo as operações de transporte combinado.
2. Até [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a 90 meses, ou seja, sete anos e seis meses após a adoção da presente diretiva] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o desenvolvimento económico do transporte intermodal, incluindo as operações de transporte combinado, na União.
3. Na elaboração dos relatórios referidos nos n.ºs 1 e 2, a Comissão será assistida pelos Estados-Membros para a recolha das informações necessárias para o efeito.
4. Os relatórios a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem apresentar e analisar os desenvolvimentos relacionados com as operações de transporte intermodal, incluindo as operações de transporte combinado. Devem abranger, em especial:
 - (a) O volume das operações intermodais na União por combinação modal, por segmento de mercado, por tecnologia de transbordo e

tipo de unidade de carga intermodal utilizada e por cobertura geográfica (nacional e intra-União);

- (b) Os principais corredores de transporte em que o transporte intermodal é utilizado e as principais zonas da União onde não é utilizado, bem como as razões de ambas as situações;
- (c) O número, a densidade do local e o tipo de terminais de transbordo que prestam serviços para operações de transporte combinado;
- (d) Os principais obstáculos ao aumento da utilização das operações de transporte intermodal identificados pelos utilizadores;
- (e) A evolução da capacidade disponível dos terminais de transbordo intermodal e as áreas em que são necessários desenvolvimentos adicionais;
- (f) A disponibilidade, facilidade de acesso e exaustividade das informações sobre os terminais de transbordo intermodal;
- (g) Uma análise da eficácia e eficiência do apoio prestado pelos Estados-Membros no contexto dos seus quadros de ação nacionais, conforme previsto no artigo 3.º-A, n.º 1 e n.º 2;
- (h) A competitividade do transporte intermodal face ao transporte rodoviário unimodal;
- (i) Os benefícios ambientais do transporte intermodal, nomeadamente à luz da evolução do desempenho ambiental, da eficiência energética e das emissões de gases com efeito de estufa dos diferentes modos de transporte.

5. Os relatórios a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem, se for caso disso, propor soluções para a melhoria subsequente da disponibilidade da informação e as medidas destinadas a melhorar a situação no setor do transporte intermodal.

6. Com base nos relatórios a que se referem os n.ºs 1 e 2, a Comissão deve avaliar, pelo menos de 10 em 10 anos, a eficácia e a pertinência das disposições da presente diretiva para a facilitação das operações de transporte combinado.»;

(7) No artigo 6.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros poderão tomar as medidas necessárias, em conformidade com o direito da União, para que os impostos indicados no n.º 3, aplicáveis aos veículos rodoviários (camiões, tratores, reboques ou semirreboques) quando estes são encaminhados por transporte combinado, sejam reduzidos ou reembolsados, quer num montante fixo quer proporcionalmente aos percursos ferroviários destes veículos no Estado-Membro em causa. Tais reduções ou reembolsos são concedidos pelo Estado-Membro de registo dos veículos. Sempre que constituam auxílios estatais, tais medidas devem respeitar as regras pertinentes em matéria de auxílios estatais, tanto do ponto de vista processual como substantivo.

2. Em conformidade com o direito da União, os veículos utilizados exclusivamente para trajetos rodoviários iniciais ou finais do transporte combinado, ou ambos, podem ser isentos dos impostos indicados no n.º 3, se forem tributados isoladamente. Em especial, sempre que constituam auxílios estatais, essas medidas devem respeitar as regras pertinentes em matéria de auxílios estatais, tanto do ponto de vista processual como substantivo. »

- (8) É suprimido o artigo 7.º.
- (9) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Sempre que um semirreboque ou um reboque utilizado numa operação de transporte combinado pertença à empresa expedidora ou à empresa destinatária e seja transportado num trajeto rodoviário utilizando um trator pertencente, comprado a prestações ou alugado nos termos da Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho* pela outra empresa em causa, considera-se que esse trajeto rodoviário preenche as condições do artigo 1.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento (UE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho**.

* Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (JO L 33 de 4.2.2006, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/1/oj>).

**Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>).»;

- (10) São inseridos os seguintes artigos 9.º-A, 9.º-B, 9.º-C e 9.º-D:

«Artigo 9.º-A

Os veículos que efetuam trajetos rodoviários de operações de transporte combinado são isentos das proibições de circulação aos fins de semana, à noite e aos feriados, aplicáveis apenas aos veículos pesados de mercadorias. Esta isenção não se aplica em caso de proibições gerais de circulação aplicáveis a todos os veículos utilizados para fins privados.

Artigo 9.º-B

1. Todos os operadores de terminais de transbordo intermodal devem disponibilizar na sua página Web, publica e gratuitamente, informações sobre os serviços e instalações disponíveis num terminal.
2. A Comissão deve adotar, por meio de atos de execução, uma lista pormenorizada das informações referidas no n.º 1. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-D, n.º 2.
3. A fim de proporcionar um quadro para identificar um nível de serviço dos terminais de transbordo intermodal na União, a Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam critérios para as categorias de terminais de transbordo intermodal. Esses critérios são estabelecidos mediante a definição dos níveis de serviço para os serviços e instalações disponíveis a partir da lista criada em conformidade com o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-D, n.º 2.
4. Quando seja estabelecido um quadro para o nível de serviço dos terminais de transbordo intermodal na União, os operadores dos terminais de transbordo intermodal devem publicar os níveis de serviço aplicáveis nos termos do n.º 1.

Artigo 9.º-C

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados a que se refere o artigo 3.º, n.ºs 6 e 7, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de *[Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente diretiva]*.
3. A delegação de poderes referida no artigo 3.º, n.ºs 6 e 7, 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 os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 3.º, n.ºs 6 e 7, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 9.º-D

4. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011*.
5. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

* Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11) O texto que consta do anexo da presente diretiva é aditado como anexo.

Artigo 2.º

Alterações do Regulamento (UE) 2020/1056

O Regulamento (UE) 2020/1056 é alterado do seguinte modo:

No artigo 9.º, n.º 1, é inserida a seguinte alínea l):

«l) O cálculo das economias de custos externos a que se refere o artigo 3.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea a), da Diretiva 92/106/CEE é efetuado em conformidade com a metodologia estabelecida no ato de execução a que se refere o artigo 1.º-C, n.º 6, da mesma diretiva.

m) A geração de dados agregados a que se refere o artigo 3.º, n.º 3, primeiro parágrafo, alínea b), da Diretiva 92/106/CEE, é efetuada em conformidade com as regras estabelecidas no ato delegado a que se refere o artigo 3.º, n.º 7, dessa diretiva.».

Artigo 3.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até *[Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a 24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva]*, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de *[Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a 30 meses após a entrada em vigor do presente regulamento]*.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

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 4.º

Entrada em vigor

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

Artigo 5.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Índice

1.	CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA	3
1.1.	Denominação da proposta/iniciativa	3
1.2.	Domínio(s) de intervenção em causa	3
1.3.	A proposta/iniciativa refere-se:	3
1.4.	Objetivo(s)	3
1.4.1.	Objetivo(s) geral(is)	3
1.4.2.	Objetivo(s) específico(s)	3
1.4.3.	Resultados e impacto esperados	3
1.4.4.	Indicadores de desempenho	4
1.5.	Justificação da proposta/iniciativa	4
1.5.1.	Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa	4
1.5.2.	Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.	5
1.5.3.	Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes	5
1.5.4.	Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados	6
1.5.5.	Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação	7
1.6.	Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa	7
1.7.	Método(s) de execução orçamental(ais) previsto(s)	7
2.	MEDIDAS DE GESTÃO	9
2.1.	Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações	9
2.2.	Sistema(s) de gestão e de controlo	9
2.2.1.	Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos	9
2.2.2.	Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar	9
2.2.3.	Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)	10

2.3.	Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades	10
3.	IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA	11
3.1.	Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s).....	11
3.2.	Impacto financeiro estimado nas dotações.....	12
3.2.1.	Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais	12
3.2.2.	Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais	15
3.2.3.	Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas	16
3.2.4.	Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual	18
3.2.5.	Participação de terceiros no financiamento.....	18
3.3.	Impacto estimado nas receitas.....	19

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/106/CEE, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros.

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Mobilidade e transportes

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

☒ a uma nova ação

☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória ⁵¹

☐ à prorrogação de uma ação existente

☐ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

O objetivo geral da diretiva é facilitar o aumento do transporte intermodal no total do transporte de mercadorias intra-UE, a fim de reduzir os custos externos e o consumo de energia do transporte de mercadorias. A diretiva contribuirá para o ODS13 (Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos), o ODS9 (Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e promover a inovação) e o ODS11 (Tornar as cidades e as comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Os objetivos específicos da diretiva são:

- prestar apoio a uma gama mais vasta de operações intermodais em condições de conformidade eficazes,
- assegurar um maior apoio, melhorando a comunicação de informações sobre o transporte intermodal,
- aumentar a competitividade do transporte intermodal a fim de reduzir os custos externos,
- melhorar a transparência e simplificar a entrada no mercado.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/grupos visados.

Espera-se que a proposta aumente a competitividade do transporte intermodal face ao transporte rodoviário unimodal e, deste modo, promova a sua utilização, resultando numa redução dos custos externos.

⁵¹ Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.4. Indicadores de desempenho

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 1 será determinada com base no seguinte indicador:

- o volume das operações de transporte intermodal na UE, por combinação modal, por segmento de mercado, por tecnologia de transbordo e por tipo de unidades de carga,
- os principais corredores em que o transporte intermodal é utilizado e aqueles em que não é utilizado, e os motivos para tal.

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 2 será determinada com base nos seguintes indicadores:

- apresentação de um relatório com a periodicidade prevista na diretiva sobre o desenvolvimento económico do transporte intermodal na União.

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 3 será determinada com base nos seguintes indicadores:

- a competitividade do transporte intermodal face ao transporte rodoviário unimodal e a evolução do apoio prestado pelos Estados-Membros,
- *alterações da repartição modal e da percentagem do transporte intermodal.*

A eficácia da diretiva proposta no que diz respeito ao objetivo específico n.º 4 será determinada com base nos seguintes indicadores:

- evolução da capacidade dos terminais de transbordo,
- disponibilidade, facilidade de acesso e exaustividade das informações sobre terminais intermodais.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A proposta proporcionará um quadro de apoio para aumentar a competitividade do transporte intermodal face ao transporte rodoviário unimodal a fim de incentivar a sua utilização e, desta forma, reduzir os custos externos do transporte de mercadorias. Inclui o seguinte:

- condições comuns e eficazes de conformidade e regras para a prova de conformidade,
- medidas económicas e regulamentares que contribuam para o aumento da competitividade do transporte intermodal,
- requisitos para garantir a transparência dos terminais no que diz respeito às instalações e serviços,
- regras e conteúdo dos relatórios de mercado e uma cláusula de revisão para reavaliar a utilidade do quadro de apoio após um determinado período de tempo.

Todas estas disposições devem ser plenamente aplicáveis 30 meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

A presente ficha financeira legislativa refere-se especificamente a um estudo a realizar para avaliar a necessidade de desenvolver um quadro de categorização/identificação dos terminais, sob reserva dos resultados do estudo sobre a necessidade de desenvolver esse quadro e de estudos de mercado como contributo para os relatórios a elaborar.

- 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Razões para uma ação a nível europeu (*ex ante*)

O estabelecimento de regras harmonizadas para a) condições de conformidade eficazes e respetiva prova e b) os tipos de apoio contribuirá para criar um tratamento comparável dos operadores em toda a UE, simplificar os procedimentos administrativos para o setor, os Estados-Membros e a Comissão e melhorar o funcionamento do mercado interno. Atualmente, devido às deficiências da DTC, não foi possível alcançar este nível de harmonização.

Valor acrescentado esperado da intervenção da UE (*ex post*)

O setor dos transportes da UE tem uma forte dimensão transfronteiriça, desempenhando um papel importante na livre circulação de pessoas e de mercadorias no mercado interno da UE. A eficiência dos serviços de transporte é fundamental para o funcionamento das cadeias de abastecimento e para o crescimento da economia da UE. No entanto, o transporte, que deverá continuar a aumentar, continua a ser um dos maiores emissores de gases com efeito de estufa e gera outros custos externos consideráveis relacionados com o congestionamento, os acidentes e o ruído.

A presente diretiva é claramente concebida como um instrumento para reduzir os custos externos dos transportes através do aumento da competitividade do transporte intermodal face ao transporte rodoviário unimodal, promovendo assim a sua utilização.

- 1.5.3. *Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

Há muito tempo que a UE apoia a transferência modal para modos de transporte mais respeitadores do ambiente, de preferência, utilizando os diferentes modos de transporte na melhor combinação possível a fim de otimizar o sistema e a rede de transportes e reduzir os custos externos.

Desde 1975, a UE dispõe de um instrumento para apoiar as operações de transporte combinado elegíveis enquanto subforma do transporte intermodal. Em 1992, este instrumento foi substituído pela atual Diretiva Transporte Combinado (DTC).

A fim de aumentar a eficácia da DTC, em 1998, a Comissão apresentou uma proposta de alteração da DTC, propondo um alargamento da elegibilidade às operações de transporte rodoviário nacional, um limite para os trajetos rodoviários baseado numa percentagem de 20 % do total das operações, a exclusão do transporte insular e a isenção do transporte combinado das proibições de circulação aos fins de semana. Devido ao facto de não ter sido possível chegar a acordo durante as negociações interinstitucionais, a Comissão retirou a proposta em 2001.

Em 2016, a Comissão realizou uma avaliação REFIT, que concluiu que a DTC continuava a ser um instrumento relevante para apoiar o transporte combinado, mas que existia um potencial significativo de melhoria na eficácia da DTC, uma vez que algumas das suas disposições estavam obsoletas ou eram pouco claras, proporcionando uma margem significativa para uma interpretação ambígua da diretiva e, por conseguinte, uma aplicação não harmonizada.

Posteriormente, em 2017, a Comissão apresentou uma nova proposta de alteração da DTC, centrada na clarificação da definição à luz da jurisprudência e das alegações existentes, sem alterar a abordagem baseada em distâncias fixas para diferentes partes da operação. Propôs igualmente a promoção de investimentos em infraestruturas de terminais e a melhoria considerável dos instrumentos de apoio orçamental e económico.

Embora todos os Estados-Membros tenham acolhido favoravelmente a alteração e apoiado o objetivo de aumentar a competitividade do transporte combinado, todas as propostas destinadas a alargar a elegibilidade e, em especial, a alargar o âmbito de aplicação às operações nos Estados-Membros, foram encaradas com alguma resistência. Do mesmo modo, muitos Estados-Membros opuseram-se a uma obrigação de facilitar o aumento da capacidade dos terminais, embora pudessem acordar numa obrigação de promover os investimentos nos terminais. No que diz respeito a aumentar o apoio às operações de transporte combinado, os pontos de vista dos Estados-Membros divergiram, ou seja, os Estados-Membros não apoiaram um apoio obrigatório harmonizado, mas sim uma obrigação de prestar apoio se a escolha do instrumento de apoio fosse deixada ao critério dos Estados-Membros. A presente proposta foi elaborada tendo em conta as preocupações dos Estados-Membros em causa.

O Parlamento Europeu apoiou amplamente a proposta, propôs uma maior ambição no que diz respeito ao apoio económico, mas também solicitou algumas isenções. Várias alterações introduzidas pelos legisladores alteraram a proposta de tal forma que, se adotada, teria reduzido significativamente a ambição e a eficácia da proposta da Comissão. Por conseguinte, a Comissão retirou a sua proposta.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

A diretiva proposta é um dos principais resultados tangíveis da Comunicação da Comissão sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, que define a visão da UE para o sistema de transportes do futuro. A estratégia anunciou que a Comissão tenciona proceder a uma revisão do quadro regulamentar para o transporte intermodal, incluindo a Diretiva Transporte Combinado (no âmbito da iniciativa emblemática 4 — Tornar o transporte de mercadorias mais ecológico).

A diretiva criará sinergias com outras políticas no domínio dos transportes e com outros instrumentos do quadro regulamentar da UE que visam o desempenho ambiental dos diferentes modos de transporte e do sistema de transportes ou a internalização dos custos externos. No que diz respeito ao desempenho ambiental, esses instrumentos incluem, nomeadamente, o Regulamento (UE) 2019/1242, COM(2021) 557 e COM(2021) 559. As medidas que visam a internalização dos custos externos incluem a tarifação do carbono, as taxas de utilização das infraestruturas e os impostos sobre a energia e os veículos.

A proposta é compatível com o quadro financeiro plurianual. A iniciativa exige financiamento para financiar, pelo menos, três estudos de mercado necessários para cumprir as obrigações de apresentação de relatórios estabelecidas na diretiva e um estudo para avaliar se é necessário desenvolver um quadro de categorização/identificação dos terminais, conforme estipulado na diretiva.

1.5.5. *Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

As implicações orçamentais da presente proposta são abordadas no âmbito da presente ficha financeira legislativa. Em termos de despesas, o impacto orçamental específico desta iniciativa limita-se às dotações para estudos, conforme referido na secção 1.5.4. A realização destas atividades não exige um aumento de recursos humanos da Comissão Europeia. No âmbito do atual QFP, as necessidades podem ser satisfeitas através de uma reafetação de 0,4 milhões de EUR no âmbito da rubrica orçamental privilegiada no domínio dos transportes. Não estão previstos custos adicionais no âmbito do atual QFP. No QFP pós-2027, propõe-se que os custos dos estudos sejam financiados através do QFP subsequente, sem prejuízo do acordo sobre o QFP e os programas.

1.6. **Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa**

☐ **duração limitada**

☐ em vigor entre DD/MM/AAAA e DD/MM/AAAA,

☐ impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA e AAAA para as dotações de pagamento

☒ **duração ilimitada**

Aplicação com um período de arranque entre 2027 e 2037,
seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. **Método(s) de execução orçamental(ais) previsto(s)**

☒ **Gestão direta** pela Comissão:

☒ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;

☐ pelas agências de execução.

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados;

☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);

☐ no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;

☐ nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;

☐ em organismos de direito público;

☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;

☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;

- ☐ em organismos ou pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».

Observações

N.A.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho a) sobre a competitividade do transporte intermodal face ao transporte rodoviário unimodal antes da aplicação da diretiva e, posteriormente, b) de cinco em cinco anos, sobre o desenvolvimento económico do transporte intermodal na União. Após dez anos, a Comissão avaliará se o regime de apoio continua a ser necessário.

As tarefas executadas diretamente pela DG MOVE seguirão o ciclo anual de planeamento e acompanhamento adotado pela Comissão e pelas agências de execução, incluindo a comunicação dos resultados no relatório anual de atividades da DG MOVE.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A Comissão e, mais especificamente, a DG MOVE, serão responsáveis pela gestão da aplicação da diretiva proposta. O financiamento será concedido através de acordos de contratação pública. As despesas serão realizadas em regime de gestão direta, aplicando plenamente as disposições do Regulamento Financeiro. A estratégia de controlo dos contratos públicos e das subvenções na DG Mobilidade e Transportes inclui controlos jurídicos, operacionais e financeiros *ex ante* específicos dos procedimentos, bem como da assinatura de contratos e convenções. Além disso, as despesas efetuadas com a aquisição de bens e serviços estão sujeitas a controlos financeiros *ex ante* e, se necessário, a controlos financeiros *ex post*.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Espera-se que o risco de erro no momento do pagamento e no momento do encerramento permaneça abaixo de 2 %.

Os riscos potenciais relacionados com a aquisição de serviços deste valor são considerados baixos.

Tais riscos estão associados à utilização de procedimentos de contratação pública: atrasos, disponibilidade dos dados, informação atempada ao mercado, etc. Estes riscos seriam cobertos pelos mecanismos existentes do Regulamento Financeiro e atenuados pelo conjunto de controlos internos aplicados pela DG Mobilidade e Transportes (controlos jurídicos e financeiros *ex ante* sistemáticos antes da publicação dos convites à apresentação de propostas e antes da adjudicação do contrato, acompanhamento e avaliação das prestações, e auditorias *ex post* das despesas, tal como definido nos planos de trabalho anuais de auditoria).

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Tendo em conta o âmbito e o montante limitados do financiamento da UE a conceder, e uma vez que os beneficiários dos fundos da UE são considerados de baixo risco, espera-se que as tarefas resultantes da diretiva proposta não originem custos de controlo adicionais que ultrapassem os custos atuais dos controlos da DG MOVE.

2.3. **Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades**

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

Aplicar-se-iam as medidas regulares de prevenção e proteção da Comissão, especificamente:

Os pagamentos de quaisquer serviços são controlados pelo pessoal da Comissão antes de serem efetuados, tendo em conta todas as obrigações contratuais, os princípios económicos e as boas práticas financeiras ou de gestão. Serão incluídas disposições antifraude (supervisão, apresentação de relatórios, etc...) em todos os contratos celebrados entre a Comissão e os beneficiários dos pagamentos.

Para efeitos da luta contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilícitas, são aplicáveis, sem restrição, as disposições do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e pela Procuradoria Europeia (EPPO) instituída pelo Regulamento (UE) 2017/1939 do Conselho.

A Comissão mantém ainda uma estratégia antifraude sólida, a CAFS, atualmente em processo de revisão.

Em 2020, a DG MOVE adotou uma estratégia antifraude revista. A estratégia antifraude da DG MOVE baseia-se na estratégia antifraude da Comissão e numa avaliação de risco específica realizada internamente para identificar as áreas mais vulneráveis à fraude, os controlos já em vigor e as ações necessárias para melhorar a capacidade da DG MOVE para prevenir, detetar e corrigir situações de fraude.

As disposições contratuais aplicáveis à contratação pública garantem que os serviços da Comissão, incluindo o OLAF, podem realizar auditorias e verificações no local, utilizando as disposições-tipo recomendadas pelo OLAF.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número	DD/DN D ⁵²	dos países da EFTA ⁵³	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁵⁴	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
1	02.20.04.01	Diferenciadas	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

⁵² DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

⁵³ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁵⁴ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.

☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	1	Mercado Único, Inovação e Digital
--	----------	--

DG: MOVE			Ano 2027	TOTAL ⁵⁵
○ Dotações operacionais				
Rubrica orçamental 02.20.04.01:	Autorizações	(1a)	0,4	0,4
	Pagamentos	(2a)	0,4	0,4
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações		0,4	0,4
	Pagamentos		0,4	0,4

○ TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	4)	0,4	0,4
	Pagamentos	5)	0,4	0,4
TOTAL das dotações da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações		0,4	0,4
	Pagamentos		0,4	0,4

⁵⁵ Após 2027, o custo da proposta é estimado em 0,6 milhões de EUR em 2032, 0,7 milhões de EUR em 2037 e um montante final adicional de 0,3 milhões de EUR mais tarde, elevando os custos totais para o orçamento da UE a 2 milhões de EUR, que se propõe financiar através dos QFP subsequentes, sem prejuízo do acordo sobre os QFP e os programas.

○ TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	4)	0,4	0,4
	Pagamentos	5)	0,4	0,4
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		6)		
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6	0,4	0,4
	Pagamentos	=5+ 6	0,4	0,4

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Esta secção deve ser preenchida com «dados orçamentais de natureza administrativa» a inserir em primeiro lugar no [anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo 5 da decisão da Comissão relativa às regras internas para a execução da secção «Comissão Europeia» do orçamento geral da União Europeia), que é carregado no DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
☐ Recursos humanos									
☐ Outras despesas de natureza administrativa									
TOTAL da DG <....>	Dotações								

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2027	Ano 2032	Ano 2037	Ano a confir mar	TOTAL
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0
	Pagamentos	0,4	0,6	0,7	0,3	2,0

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N		Ano N+1		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL	
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo 56	Custo médio	◌. N	Custo	◌. N	Custo	◌. N	Custo	◌. N	Custo	◌. N	Custo	◌. N	Custo	◌. N	Custo	Total N.º	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 57 ...																		
Realização																		
Realização																		
Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
TOTAIS																		

56 As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

57 Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)…»

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- ☒ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁵⁸	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
--	------------------------	------------	------------	------------	---	-------

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

Com exclusão da RUBRICA 7⁵⁹ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

⁵⁸ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de aplicação previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

⁵⁹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

☒ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.

☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
O Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)							
20 01 02 03 (nas delegações da União)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
O Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC) ⁶⁰							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)	0	0	0	0			
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 xx yy zz ⁶¹	na sede						
	nas delegações						
01 01 01 02 (AC, PND e TT – investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL	0						

XX corresponde ao domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

⁶⁰ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁶¹ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta/iniciativa:

- ☒ pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

A iniciativa é financiada pela rubrica orçamental de apoio à política de transportes (02.20.04.01), não sendo necessária uma reprogramação.

- ☐ requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes, bem como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- ☐ requer uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta/iniciativa:

- ☒ não prevê o cofinanciamento por terceiros

- ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁶²	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁶² O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de aplicação previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

3.3. Impacto estimado nas receitas

☒ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.

☐ A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:

☐ nos recursos próprios

☐ noutras receitas

indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas ☐

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa ⁶³						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

--

Outras observações (p. ex., método/fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

⁶³ No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.