



Bruxelas, 3 de abril de 2019  
(OR. en)

7739/19

---

---

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

---

---

**CODEC 752  
TRANS 218  
PE 112**

## **NOTA INFORMATIVA**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho  
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

---

Assunto: Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
que altera a Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras  
comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre  
Estados-Membros  
- Resultados da primeira leitura do Parlamento Europeu,  
(Estrasburgo, 25 a 28 de março de 2019)

---

### **I. INTRODUÇÃO**

A relatora, Daniela AIUTO (EFDD, IT), apresentou um relatório sobre a proposta de diretiva, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo. O relatório continha oitenta e uma alterações (alterações 1 a 81) à proposta.

Além disso, os grupos políticos apresentaram as seguintes alterações: o grupo político ECR apresentou cinco alterações (alterações 83-87), o grupo político Verdes/EFA apresentou cinco alterações (alterações 88-92) e o grupo político GUE/NGL apresentou uma alteração (alteração 82).

## II. VOTAÇÃO

Na votação, realizada em 27 de março de 2019, o plenário adotou as alterações 1-81 à proposta de diretiva.

A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na sua resolução legislativa constante do anexo à presente nota<sup>1</sup>.

---

---

<sup>1</sup> Na versão da posição do Parlamento, constante da resolução legislativa, foram assinaladas as modificações introduzidas pelas alterações à proposta da Comissão. Os aditamentos ao texto da Comissão vão assinalados *a negrito e em itálico*. O símbolo "■" indica uma supressão de texto.

## **Regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros \*\*\*I**

**Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 27 de março de 2019, sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (COM(2017)0648 – C8-0391/2017 – 2017/0290(COD))**

### **(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2017)0648),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0391/2017),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer fundamentado apresentado pelo Parlamento sueco (Riksdag), no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo o qual o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 19 de abril de 2018<sup>2</sup>,
  - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões Europeu, de 5 de julho de 2018<sup>3</sup>,
  - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e o parecer da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (A8-0259/2018),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento, ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

---

<sup>2</sup> JO C 262 de 25.7.2018, p. 52.

<sup>3</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

## Alteração 1

### Proposta de diretiva Considerando 1

#### *Texto da Comissão*

(1) O impacto negativo dos transportes na poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes, o ruído e o congestionamento do tráfego ***continuam a criar problemas para a economia, a saúde e o bem-estar dos cidadãos europeus. Apesar do facto de o transporte rodoviário ser o principal contribuinte desses efeitos negativos, o transporte rodoviário de mercadorias deverá crescer 60 % até 2050.***

#### *Alteração*

(1) ***O objetivo geral da presente diretiva consiste em estabelecer uma rede de transporte multimodal que seja eficiente em termos de recursos e reduzir*** o impacto negativo dos transportes na poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes, o ruído e o congestionamento do tráfego.

## Alteração 2

### Proposta de diretiva Considerando 2

#### *Texto da Comissão*

(2) A redução do impacto negativo das atividades de transporte continua a ser um dos principais objetivos da política de transportes da União. A Diretiva 92/106/CEE do Conselho<sup>21</sup>, que estabelece medidas para encorajar o desenvolvimento do transporte combinado, é o único instrumento jurídico da União que visa diretamente incentivar uma transição do transporte de mercadorias rodoviário para modos de transporte com níveis de emissões mais baixos, como o transporte por vias navegáveis interiores, marítimo e ferroviário.

#### *Alteração*

(2) A redução do impacto negativo das atividades de transporte continua a ser um dos principais objetivos da política de transportes da União. A Diretiva 92/106/CEE do Conselho<sup>21</sup>, que estabelece medidas para encorajar o desenvolvimento do transporte combinado, é o único instrumento jurídico da União que visa diretamente incentivar uma transição do transporte de mercadorias rodoviário para modos de transporte com níveis de emissões mais baixos, como o transporte por vias navegáveis interiores, marítimo e ferroviário. ***A fim de prosseguir a redução dos efeitos negativos do transporte rodoviário de mercadorias, devem ser encorajados a investigação e o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros referentes a soluções para um melhor encaminhamento, a otimização das redes, assim como o aumento da eficiência da carga e das***

*possibilidades de imputação dos custos externos.*

---

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

---

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

### Alteração 3

#### Proposta de diretiva Considerando 3

*Texto da Comissão*

(3) O objetivo de transferir 30 % do transporte rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km para outros modos de transporte, como o ferroviário ou o marítimo/fluviál, até 2030, e mais de 50 % até 2050, *a fim de otimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida de modos de transporte com maior eficiência energética, tem avançado mais lentamente do que previsto e de acordo com as atuais projeções não será atingido.*

*Alteração*

(3) O objetivo de transferir 30 % do transporte rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km para outros modos de transporte, como o ferroviário ou o marítimo/fluviál, até 2030, e mais de 50 % até 2050, *tem de ser alcançado através de ganhos de eficiência e melhorias de infraestrutura no âmbito dos setores ferroviário e marítimo/fluviál.*

### Alteração 4

#### Proposta de diretiva Considerando 4

*Texto da Comissão*

(4) A Diretiva 92/106/CEE contribuiu para o desenvolvimento da política da União em matéria de transporte combinado e ajudou a desviar um volume considerável de transporte de mercadorias para fora de estrada. Certas deficiências na aplicação da referida diretiva, nomeadamente a linguagem ambígua e as disposições obsoletas, bem como o âmbito limitado das suas medidas de apoio, reduziram significativamente o seu impacto.

*Alteração*

(4) A Diretiva 92/106/CEE contribuiu para o desenvolvimento da política da União em matéria de transporte combinado e ajudou a desviar um volume considerável de transporte de mercadorias para fora de estrada. Certas deficiências na aplicação da referida diretiva, nomeadamente a linguagem ambígua e as disposições obsoletas, o âmbito limitado das suas medidas de apoio, bem como *os obstáculos burocráticos e protecionistas no setor ferroviário* reduziram significativamente o

seu impacto.

## Alteração 5

### Proposta de diretiva

#### Considerando 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(4-A) A presente diretiva deve abrir caminho a serviços de transporte de mercadorias intermodais e multimodais eficientes que ofereçam condições equitativas de concorrência aos diferentes modos de transporte.***

## Alteração 6

### Proposta de diretiva

#### Considerando 5

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(5) A Diretiva 92/106/CEE deve ser simplificada e a sua aplicação melhorada, revendo os incentivos económicos oferecidos ao transporte combinado, com vista a ***incentivar a transição do transporte rodoviário de mercadorias para modos de transporte que sejam mais respeitadores do ambiente, mais seguros, mais eficientes do ponto de vista energético e que causem menos congestionamentos do tráfego.***

(5) A Diretiva 92/106/CEE deve ser simplificada e a sua aplicação melhorada, revendo os incentivos económicos oferecidos ao transporte combinado, com vista a ***melhorar a competitividade dos transportes ferroviário e marítimo/fluvial em relação ao transporte rodoviário.***

## Alteração 7

### Proposta de diretiva

#### Considerando 6

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(6) O volume das operações intermodais nacionais representa 19,3 % do transporte intermodal total na União. Tais operações não beneficiam atualmente das medidas de apoio previstas na Diretiva 92/106/CEE, devido ao limitado âmbito de aplicação da

(6) O volume das operações intermodais nacionais representa 19,3 % do transporte intermodal total na União. Tais operações não beneficiam atualmente das medidas de apoio previstas na Diretiva 92/106/CEE, devido ao limitado âmbito de aplicação da

definição de «transporte combinado». No entanto, o efeito negativo das operações de transporte rodoviário nacional e, nomeadamente, as emissões de gases com efeito de estufa e o congestionamento do tráfego têm um impacto que ultrapassa as fronteiras nacionais. Por conseguinte, é necessário alargar o âmbito de aplicação da Diretiva 92/106/CEE às operações de transporte combinado nacional (no interior dos Estados-Membros), a fim de apoiar um maior desenvolvimento do transporte combinado na União e, dessa forma, impulsionar a transferência modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário, o transporte por vias de navegação interiores e o transporte marítimo de curta distância.

definição de «transporte combinado». No entanto, o efeito negativo das operações de transporte rodoviário nacional e, nomeadamente, as emissões de gases com efeito de estufa e o congestionamento do tráfego têm um impacto que ultrapassa as fronteiras nacionais. Por conseguinte, é necessário alargar o âmbito de aplicação da Diretiva 92/106/CEE às operações de transporte combinado nacional (no interior dos Estados-Membros), a fim de apoiar um maior desenvolvimento do transporte combinado na União e, dessa forma, impulsionar a transferência modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário, o transporte por vias de navegação interiores e o transporte marítimo de curta distância. ***Todavia, a derrogação às regras de cabotagem continua limitada às operações de transporte combinado internacional efetuadas entre vários Estados-Membros. Os Estados-Membros devem ser obrigados a efetuar controlos eficazes para assegurar o cumprimento dessas regras e promover condições de trabalho e sociais harmonizadas entre os diferentes modos de transporte e entre os diferentes Estados-Membros.***

## Alteração 8

### Proposta de diretiva

#### Considerando 7-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(7-A) A fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, os trajetos rodoviários de uma operação de transporte combinado devem ser abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 1071/2009<sup>I-A</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho e pelo Regulamento (CE) n.º 1072/2009<sup>I-B</sup>, se fizerem parte de uma operação de transporte internacional ou de uma operação de transporte nacional, respetivamente. É igualmente necessário assegurar a proteção social dos***

*condutores que exercem atividades noutra Estado-Membro. As disposições relativas ao destacamento de condutores, previstas na Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1-C</sup> e relativas à aplicação das disposições da Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1-D</sup>, devem aplicar-se aos transportadores que efetuem trajetos rodoviários de operações de transporte combinado. Os trajetos rodoviários devem ser considerados parte integrante de uma única operação de transporte combinado. Em especial, as regras relativas às operações de transporte internacional previstas nessas diretivas devem ser aplicáveis aos trajetos rodoviários integrados numa operação de transporte combinado internacional. Além disso, no caso das operações de cabotagem, as regras relativas ao transporte de cabotagem estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 devem aplicar-se aos trajetos rodoviários que fazem parte de uma operação de transporte nacional combinado.*

---

*<sup>1-A</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009 que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).*

*<sup>1-B</sup> 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).*

*<sup>1-C</sup> Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de dezembro de 1996 relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18 de 21.1.1997, p. 1).*



*1-D Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno («Regulamento IMI»), (JO L 159 de 28.5.2014, p. 11).*

## Alteração 9

### Proposta de diretiva

#### Considerando 9-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-A) É necessário clarificar que os reboques e semirreboques transportáveis estão autorizados a ter um peso bruto de 44 toneladas se as unidades de carga estiverem identificadas segundo as normas internacionais ISO6346 e EN13044.*

## Alteração 10

### Proposta de diretiva

#### Considerando 11

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(11) A utilização obsoleta de carimbos para provar que foi realizada uma operação de transporte combinado impede uma execução eficaz ou a verificação da elegibilidade no que se refere às medidas previstas na Diretiva 92/106/CEE. Os elementos de prova necessários para provar a ocorrência de uma operação de transporte combinado devem ser clarificados, bem como os meios através dos quais essa prova deve ser apresentada. A utilização e a transmissão por via eletrónica de informações relativas ao transporte, que **deverão** simplificar a apresentação de

(11) A utilização obsoleta de carimbos para provar que foi realizada uma operação de transporte combinado impede uma execução eficaz ou a verificação da elegibilidade no que se refere às medidas previstas na Diretiva 92/106/CEE. Os elementos de prova necessários para provar a ocorrência de uma operação de transporte combinado devem ser clarificados, bem como os meios através dos quais essa prova deve ser apresentada. **Devem ser incentivadas** a utilização e a transmissão por via eletrónica de informações relativas ao transporte, que **devem** simplificar a

provas relevantes e o seu tratamento por parte das autoridades competentes, ***devem ser incentivadas***. O formato utilizado deve ser fiável e autêntico. O quadro regulamentar, as iniciativas de simplificação dos procedimentos administrativos e a digitalização dos aspetos relativos ao transporte devem ter em conta os desenvolvimentos a nível da União.

apresentação de provas relevantes e o seu tratamento por parte das autoridades competentes, ***com vista a reduzir gradualmente a utilização futura de documentos em papel***. O formato utilizado deve ser fiável e autêntico. O quadro regulamentar, as iniciativas de simplificação dos procedimentos administrativos e a digitalização dos aspetos relativos ao transporte devem ter em conta os desenvolvimentos a nível da União.

## Alteração 11

### Proposta de diretiva

#### Considerando 11-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(11-A) A fim de tornar o transporte combinado competitivo e atrativo para os operadores – em especial para as microempresas (ME) e para as pequenas e médias empresas (PME) – convém reduzir ao mínimo a sobrecarga administrativa que a realização de uma operação de transporte combinado pode implicar em relação a uma operação de transporte unimodal.***

## Alteração 12

### Proposta de diretiva

#### Considerando 12

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(12) O âmbito das atuais medidas de apoio económico definidas na Diretiva 92/106/CEE é muito limitado, consistindo em medidas fiscais (a saber, o reembolso ou o desagravamento fiscal), aplicáveis unicamente às operações de transporte combinado ferroviário/rodoviário. Tais medidas devem ser alargadas às operações de transporte combinado, abrangendo o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo. Outros tipos relevantes de medidas, como as medidas de apoio ao investimento em infraestruturas

(12) O âmbito das atuais medidas de apoio económico definidas na Diretiva 92/106/CEE é muito limitado, consistindo em medidas fiscais (a saber, o reembolso ou o desagravamento fiscal), aplicáveis unicamente às operações de transporte combinado ferroviário/rodoviário. Tais medidas devem ser alargadas às operações de transporte combinado, abrangendo o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo. Outros tipos relevantes de medidas, como as medidas de apoio ao investimento em infraestruturas ***e***

ou as diferentes medidas de apoio económico, devem também ser apoiados.

*nas tecnologias digitais* ou as diferentes medidas de apoio económico, devem também ser apoiados. ***No que diz respeito às tecnologias digitais, deve ser previsto um período de transição para a desmaterialização dos documentos que devem atestar a execução do transporte combinado. Durante este período, os instrumentos das autoridades responsáveis pelo controlo devem ser adaptados do ponto de vista tecnológico. Os Estados-Membros devem dar prioridade aos investimentos em terminais de transbordo a fim de reduzir os congestionamentos rodoviários, atenuar o isolamento das zonas industriais com falta de tais infraestruturas e melhorar a acessibilidade e a conectividade física e digital das instalações de tratamento de mercadorias.***

### Alteração 13

#### Proposta de diretiva Considerando 13

##### *Texto da Comissão*

(13) O principal problema da infraestrutura que prejudica a passagem do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte *reside* nos terminais de transbordo. A atual distribuição e cobertura de terminais de transbordo na União é ainda insuficiente, pelo menos na atual rede principal e na rede global da RTE-T, pelo que a capacidade dos atuais terminais de transbordo está a atingir o seu limite e terá de ser desenvolvida para fazer face ao crescimento do tráfego global de mercadorias. Investir na capacidade dos terminais de transbordo pode reduzir os custos globais do transbordo e, dessa forma, produzir uma transferência modal derivada, como demonstrado em alguns Estados-Membros. Por conseguinte, os Estados-Membros devem assegurar, em coordenação com os Estados-Membros

##### *Alteração*

(13) O principal problema da infraestrutura que prejudica a passagem do transporte rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte *situa-se* nos terminais de transbordo ***e é agravado pela não aplicação coerente da RTE-T.*** A atual distribuição e cobertura de terminais de transbordo na União é ainda insuficiente, pelo menos na atual rede principal e na rede global da RTE-T, pelo que a capacidade dos atuais terminais de transbordo está a atingir o seu limite e terá de ser desenvolvida para fazer face ao crescimento do tráfego global de mercadorias. Investir na capacidade dos terminais de transbordo pode reduzir os custos globais do transbordo e, dessa forma, produzir uma transferência modal derivada, como demonstrado em alguns Estados-Membros. Por conseguinte, os Estados-Membros devem assegurar, em

vizinhos e a Comissão, a construção ou disponibilização aos operadores de transporte de mais terminais de transbordo de transporte combinado, com maior capacidade de transbordo. Tal incentivará a utilização de alternativas para o transporte de mercadorias e aumentará a transferência modal, tornando assim as operações de transporte combinado mais competitivas do que o transporte exclusivamente rodoviário. A maior cobertura e capacidade dos terminais de transbordo deve, no mínimo, ser garantida ao longo da atual rede principal e rede global da RTE-T. Deve existir, em média, pelo menos, um terminal de transbordo adequado para o transporte combinado localizado a uma distância não superior a 150 km de qualquer local de expedição na União.

coordenação com os Estados-Membros vizinhos e a Comissão, ***o alargamento dos terminais de transbordo existentes, sempre que necessário, assim como a construção ou disponibilização aos operadores de transporte de mais terminais de transbordo de transporte combinado, com maior capacidade de transbordo, ou a instalação de pontos de transbordo, nas regiões onde sejam necessários.*** Tal incentivará a utilização de alternativas para o transporte de mercadorias e aumentará a transferência modal, tornando assim as operações de transporte combinado mais competitivas do que o transporte exclusivamente rodoviário. A maior cobertura e capacidade dos terminais de transbordo deve, no mínimo, ser garantida ao longo da atual rede principal e rede global da RTE-T. Deve existir, em média, pelo menos, um terminal de transbordo adequado para o transporte combinado localizado a uma distância não superior a 150 km de qualquer local de expedição na União. ***O transporte combinado deve beneficiar das receitas geradas pela cobrança das taxas de externalidade previstas no artigo 2.º da Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1-A</sup>.***

---

***1-A Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas, (JO L 187 de 20.07.1999, p. 42).***

## Alteração 14

### Proposta de diretiva

#### Considerando 13-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-A) Os Estados-Membros devem privilegiar os investimentos nos terminais de transbordo para reduzir os pontos de estrangulamento e as zonas de congestionamento, em especial na***

*proximidade das zonas urbanas e periurbanas, favorecer a travessia de barreiras naturais, como as zonas montanhosas, reforçar as ligações transfronteiriças, reduzir as emissões de poluentes atmosféricos e assegurar a quebra do isolamento de zonas industriais que careçam de tais infraestruturas.*

## Alteração 15

### Proposta de diretiva Considerando 14

#### *Texto da Comissão*

(14) Os Estados-Membros devem implementar medidas de apoio económico adicionais, além das medidas já existentes, que visem os vários trajetos de uma operação de transporte combinado, a fim de reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, nomeadamente ferroviário, por vias navegáveis interiores e marítimo, reduzindo, dessa forma, a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego. Essas medidas podem incluir a redução de certas taxas e impostos aplicáveis ao transporte, subvenções para unidades de carga intermodais efetivamente transportadas em operações de transporte combinado ou o reembolso parcial dos custos de transbordo.

#### *Alteração*

(14) Os Estados-Membros devem implementar medidas de apoio económico adicionais, além das medidas já existentes, que visem os vários trajetos de uma operação de transporte combinado, a fim de reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, nomeadamente ferroviário, por vias navegáveis interiores e marítimo, reduzindo, dessa forma, a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego, ***bem como incentivando medidas destinadas a impulsionar e aplicar a digitalização do setor e o mercado interno.*** Essas medidas podem incluir a redução de certas taxas e impostos aplicáveis ao transporte, subvenções para unidades de carga intermodais efetivamente transportadas em operações de transporte

combinado ou o reembolso parcial dos custos de transbordo, *entre outras medidas. Essas medidas podem incluir o fomento da integração dos sistemas ligados e a automatização das operações, bem como o investimento na logística digital, em sistemas e tecnologias de informação e comunicação no domínio da gestão de mercadorias e em sistemas de transporte inteligentes, a fim de facilitar os fluxos de informação. Podem também incluir o fomento do desempenho ambiental, da eficiência e da sustentabilidade do transporte combinado, promovendo a utilização de veículos ecológicos ou com baixo nível de emissões e os combustíveis alternativos, apoiando o recurso à eficiência energética e às energias renováveis em toda a cadeia do transporte combinado e reduzindo as perturbações associadas ao transporte, como o ruído.*

## **Alteração 16**

### **Proposta de diretiva**

#### **Considerando 14-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(14-A) Os diversos fundos e programas da União destinados ao financiamento da investigação devem continuar a apoiar os Estados-Membros na consecução dos objetivos da presente diretiva.**

## Alteração 17

### Proposta de diretiva Considerando 14-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(14-B)** *O investimento na logística constitui igualmente uma alavanca importante para aumentar a competitividade do transporte combinado. O recurso mais sistemático a soluções digitais – como as tecnologias da informação e da comunicação ou os sistemas ligados inteligentes – permitiria facilitar o intercâmbio de dados, melhorar a eficácia e o custo das operações de transbordo e encurtar os prazos.*

## Alteração 18

### Proposta de diretiva Considerando 14-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(14-C)** *O investimento na formação da mão de obra da cadeia logística, especialmente dos terminais de transbordo, permitiria igualmente reforçar a competitividade do transporte combinado.*

## Alteração 19

### Proposta de diretiva Considerando 15

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(15) As medidas de apoio às operações de transporte combinado devem ser implementadas em conformidade com as regras relativas aos auxílios estatais estabelecidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

(15) As medidas de apoio às operações de transporte combinado devem ser implementadas em conformidade com as regras relativas aos auxílios estatais estabelecidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

(TFUE).

(TFUE). *Os auxílios estatais facilitam o desenvolvimento de atividades económicas quando não afetam as condições das trocas comerciais de forma contrária ao interesse comum, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, e são um instrumento útil para promover a execução de projetos importantes de interesse europeu comum, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE. Por conseguinte, nestes casos, a Comissão deve ponderar a possibilidade de isentar parcialmente os Estados-Membros da obrigação de informar a Comissão a que se refere o artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.*

## Alteração 20

### Proposta de diretiva Considerando 16

#### *Texto da Comissão*

(16) As medidas de apoio devem ser coordenadas, como necessário, entre os Estados-Membros e a Comissão.

#### *Alteração*

(16) *A fim de garantir que não ocorra uma eventual sobreposição de investimentos entre Estados-Membros muito próximos, as medidas de apoio devem ser coordenadas, como necessário, entre os Estados-Membros e a Comissão, através de uma cooperação estreita entre as autoridades competentes dos Estados-Membros.*

## Alteração 21

### Proposta de diretiva Considerando 17

#### *Texto da Comissão*

(17) As medidas de apoio devem também ser revistas periodicamente pelos Estados-Membros, a fim de garantir a sua eficácia e eficiência.

#### *Alteração*

(17) As medidas de apoio devem também ser revistas periodicamente pelos Estados-Membros, a fim de garantir a sua eficácia e eficiência, *e o seu impacto global no setor europeu dos transportes, como refletido na Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, deve ser avaliado. Consoante necessário, devem ser tomadas medidas corretivas. A Comissão deve*



*efetuar, com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros, uma avaliação das diferentes medidas adotadas nos Estados-Membros e da sua eficácia e deve promover o intercâmbio de boas práticas.*

## Alteração 22

### Proposta de diretiva Considerando 18-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(18-A)** *A falta de dados estatísticos fiáveis e comparáveis constitui atualmente um obstáculo à avaliação do transporte combinado na União e à adoção de medidas para libertar o seu potencial.*

## Alteração 23

### Proposta de diretiva Considerando 19

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(19) Para acompanhar a evolução do transporte na União e, em especial, do mercado do transporte combinado, devem ser recolhidos dados e informações relevantes pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão numa base regular, cabendo à Comissão apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente diretiva de quatro em quatro anos.

(19) Para acompanhar a evolução do transporte na União e, em especial, do mercado do transporte combinado, devem ser recolhidos dados e informações relevantes pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão numa base regular, cabendo à Comissão apresentar um relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho *e às autoridades competentes dos Estados-Membros* sobre a aplicação da presente diretiva de quatro em quatro anos.

## Alteração 24

### Proposta de diretiva Considerando 19-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(19-A) A Comissão deve ser responsável pela aplicação correta da presente diretiva e por atingir os objetivos europeus de desenvolvimento do transporte combinado para 2030 e 2050. Para tal, deve avaliar regularmente a evolução da proporção do transporte combinado em cada um dos Estados-Membros, com base nas informações comunicadas por estes, e, se necessário, apresentar uma proposta de alteração da presente diretiva com vista a atingir o objetivo europeu.**

## **Alteração 25**

### **Proposta de diretiva Considerando 22**

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

(22) Dado que os objetivos da presente diretiva, ***nomeadamente tornar o transporte combinado competitivo em relação ao transporte rodoviário*** não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à natureza essencialmente transfronteiriça do transporte combinado de mercadorias e da infraestrutura interligada, e aos problemas que a presente diretiva visa abordar, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir esses objetivos.

## **Alteração 26**

### **Proposta de diretiva Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 2 – alínea a)

*Texto da Comissão*

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

*Alteração*

a) Num reboque ou semirreboque, com ou sem trator, caixa móvel ou contentor, identificados em conformidade com o sistema de identificação instituído nos termos das normas internacionais ISO6346 e EN13044, ***incluindo semirreboques transportáveis com um peso bruto máximo de 44 toneladas***, quando a unidade de carga ***intermodal não acompanhada*** seja objeto de transbordo entre os diferentes modos de transporte (***operação de transporte combinado não acompanhado***); ou

**Alteração 27**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 2 – alínea b)

*Texto da Comissão*

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

*Alteração*

b) Num veículo rodoviário que seja ***acompanhado do respetivo condutor e*** transportado por transporte ferroviário, por vias navegáveis interiores ou marítimo na parte não rodoviária do trajeto (***operação de transporte acompanhado***).

**Alteração 28**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***A título de derrogação, a alínea a) do presente número deve, até [JO inserir data cinco anos após a entrada em vigor da diretiva] abranger igualmente os reboques e semirreboques não transportáveis em transporte combinado não acompanhado que não estejam identificados em conformidade com o sistema de identificação instituído nos termos das normas internacionais ISO6346 e EN13044.***

### **Alteração 29**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 2 – parágrafo 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

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

Os trajetos não rodoviários que utilizem vias navegáveis interiores ou o transporte marítimo, e para os quais não exista transporte rodoviário alternativo equivalente ou ***comercialmente*** viável, não devem ser considerados para efeitos de operações de transporte combinado.

### **Alteração 30**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 3 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Cada trajeto rodoviário referido no n.º 2

Cada trajeto rodoviário referido no n.º 2

não pode exceder *a maior das seguintes distâncias* no território da União Europeia:

- a) *150 km de distância em linha reta;*
- b) *20 % da distância em linha reta entre o ponto de carga para o trajeto inicial e o ponto de descarga para o trajeto final, quando exceda a distância a que se refere a alínea a).*

não pode exceder *150 km de distância* no território da União Europeia.

## Alteração 31

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 3 – parágrafo 3

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

*Uma superação do limite de distância do trajeto rodoviário especificado no presente número para operações de transporte combinado pode ser autorizada por um Estado-Membro ou por Estados-Membros em cujo território ocorre o trajeto rodoviário, caso tal seja necessário para garantir a chegada ao terminal de transporte ou ponto de transbordo geograficamente mais próximo que ofereça a capacidade operacional de transbordo necessária para carregar ou descarregar, em termos de equipamentos de transbordo, capacidade do terminal, horário de funcionamento do terminal e serviços apropriados de transporte ferroviário de mercadorias, na ausência de um terminal ou ponto de transbordo que satisfaça todas estas condições dentro do limite de distância. Esta superação deve ser devidamente justificada, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, alínea e-A). Os Estados-Membros podem reduzir a distância de 150 km do trajeto rodoviário até 50 %, no máximo, no caso de operações rodoviárias/ferroviárias combinadas, numa zona bem definida do*

*seu território e por motivos ambientais, desde que se encontre um terminal adequado dentro desse limite de distância.*

### Alteração 32

#### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

4. Considera-se que uma operação de transporte combinado ocorre na União quando essa operação ou a parte dessa operação realizada na União cumpre os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 e 3. ***Para efeitos da presente diretiva, o trajeto rodoviário e/ou o trajeto não rodoviário ou a parte deste realizada fora do território da União não são considerados parte da operação de transporte combinado.***

### Alteração 33

#### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros devem assegurar que o transporte rodoviário apenas é considerado parte de uma operação de transporte combinado abrangida pela presente diretiva, se o transportador ***apresentar*** provas claras de que esse transporte rodoviário constitui um trajeto rodoviário de uma operação de

#### *Alteração*

1. Os Estados-Membros devem assegurar que o transporte rodoviário apenas é considerado parte de uma operação de transporte combinado abrangida pela presente diretiva se o transportador ***fornecer informações que apresentem*** provas claras de que esse transporte rodoviário constitui um trajeto

transporte combinado, *incluindo* o transporte *de unidades de carga vazias antes e depois do transporte de mercadorias*.

rodoviário de uma operação de transporte combinado *e que a informação é devidamente transmitida ao transportador que efetua o transporte antes do início da operação*.

#### Alteração 34

##### Proposta de diretiva

##### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

2. Os elementos de prova *referidos* no n.º 1 devem incluir os seguintes dados, para cada operação de transporte combinado:

##### *Alteração*

2. *A fim de serem consideradas como* elementos de prova *claros, as informações referidas* no n.º 1 *devem ser apresentadas ou transmitidas no formato referido no n.º 5 e* incluir os seguintes dados, para cada operação de transporte combinado:

#### Alteração 35

##### Proposta de diretiva

##### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea a-A) (nova)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*a-A) Se for diferente do expedidor, o nome, o endereço, os detalhes de contacto e a assinatura do operador responsável pela rota da operação de transporte combinado;*

## Alteração 36

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***e-A) Se essa distância exceder os limites referidos no artigo 1.º, n.º 3, uma justificação, em conformidade com os critérios previstos no último parágrafo do referido artigo;***

## Alteração 37

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea f)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

f) Uma descrição, ***assinada pelo expedidor***, da rota da operação de transporte combinado, incluindo, pelo menos, os seguintes dados para cada trajeto da operação, incluindo cada modo de transporte utilizado no trajeto não rodoviário, no interior da União:

f) Uma descrição da rota da operação de transporte combinado, ***assinada pelo operador responsável pelo planeamento, podendo a assinatura ser eletrónica***, incluindo, pelo menos, os seguintes dados para cada trajeto da operação, incluindo cada modo de transporte utilizado no trajeto não rodoviário, no interior da União:

## Alteração 38

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea f) – subalínea ii)



*Texto da Comissão*

- ii) o nome, o endereço e os contactos do transportador;

*Alteração*

- ii) o nome, o endereço e os contactos do(s) transportador(es);

**Alteração 39**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea h) – subalínea i)

*Texto da Comissão*

- *i) o local de transbordo para o trajeto não rodoviário;*

*Alteração*

*Suprimido*

**Alteração 40**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea h) – subalínea ii)

*Texto da Comissão*

- ii) a distância do trajeto rodoviário inicial ***em linha reta*** entre o local de expedição e o primeiro terminal de transbordo;

*Alteração*

- ii) a distância do trajeto rodoviário inicial entre o local de expedição e o primeiro ***terminal de transporte ou ponto*** terminal de transbordo;

**Alteração 41**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea h) – subalínea iii)

*Texto da Comissão*

- iii) se o trajeto rodoviário inicial estiver concluído, uma assinatura do transportador, confirmando que a operação de transporte do trajeto rodoviário foi efetuada;

*Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

**Alteração 42**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea i) – subalínea ii)

*Texto da Comissão*

- ii) a distância do trajeto rodoviário final **em linha reta** entre o local de transbordo e o local onde a operação de transporte combinado termina na União;

*Alteração*

- ii) a distância do trajeto rodoviário final entre o local de transbordo e o local onde a operação de transporte combinado termina na União;

**Alteração 43**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea j) – subalínea ii)

*Texto da Comissão*

- ii) quando disponível, uma assinatura ou um selo do caminho de ferro ou **das autoridades portuárias** nos terminais em causa (estação ferroviária ou porto), ao longo da operação efetuada no trajeto não rodoviário, confirmando que a parte relevante do trajeto não rodoviário foi concluída.

*Alteração*

- ii) quando disponível, uma assinatura ou um selo do caminho de ferro ou **da autoridade ou entidade responsável** nos terminais em causa (estação ferroviária ou porto), ao longo da operação efetuada no trajeto não rodoviário, confirmando que a parte relevante do trajeto não rodoviário foi concluída.

**Alteração 44**

**Proposta de diretiva**

### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 2 – alínea j-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***j-A) quando os limites de distância do trajeto rodoviário forem ultrapassados, de acordo com o artigo 1.º, n.º 3, parágrafo 1, uma justificação que especifique as razões para tal.***

### Alteração 45

#### Proposta de diretiva

### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

4. Os elementos de prova a que se refere o n.º 1 devem ser apresentados ou transmitidos mediante pedido do inspetor autorizado do Estado-Membro em que é efetuado o controlo. Em caso de controlo rodoviário, esses elementos devem ser apresentados durante o controlo e estar redigidos numa ***língua oficial desse*** Estado-Membro ou em inglês. Durante o controlo rodoviário, o condutor será autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor dos transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que o possa ajudar a apresentar ***os elementos de prova referidos*** no n.º 2.

4. Os elementos de prova a que se refere o n.º 1 devem ser apresentados ou transmitidos mediante pedido do inspetor autorizado do Estado-Membro em que é efetuado o controlo ***e no formato referido no n.º 5***. Em caso de controlo rodoviário, esses elementos devem ser apresentados durante o controlo e, ***no máximo, num prazo de 45 minutos. Se não puderem ser disponibilizadas aquando do controlo rodoviário, as assinaturas referidas no n.º 2, alínea h), subalínea iii), e na alínea j), devem ser apresentadas ou transmitidas no prazo de cinco dias úteis a contar do controlo à autoridade competente do Estado-Membro em causa. Os elementos devem*** estar redigidos numa ***das línguas oficiais do referido*** Estado-Membro ou em inglês. Durante o controlo rodoviário, o condutor será autorizado a contactar a sede da empresa, o gestor dos transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que o possa ajudar a

apresentar *as informações referidas* no n.º 2.

#### Alteração 46

##### Proposta de diretiva

##### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 5 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Os elementos de prova podem ser fornecidos através de **um documento** de transporte **que preencha os requisitos previstos no artigo 6.º do Regulamento n.º 11 do Conselho ou através de outros documentos de transporte existentes, nomeadamente** no quadro da **Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR) ou das Regras Uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias (CIM)**.

#### *Alteração*

Os elementos de prova podem ser fornecidos através de **documentos** de transporte **existentes, como as notas de expedição previstas** no quadro de **convenções** de transporte internacional **ou nacional existentes, até que a Comissão preveja, por atos delegados, um formulário padrão**.

#### Alteração 47

##### Proposta de diretiva

##### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 5 – parágrafo 2

#### *Texto da Comissão*

Podem ser apresentados ou transmitidos por via eletrónica, utilizando um formato estruturado passível de revisão, que pode ser utilizado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, e incluir elementos que complementem a nota de expedição eletrónica prevista **na** Convenção **relativa**

#### *Alteração*

Podem ser apresentados ou transmitidos por via eletrónica, utilizando um formato estruturado passível de revisão, que pode ser utilizado diretamente para armazenamento e tratamento por computador, e incluir elementos que complementem a nota de expedição eletrónica prevista **numa** convenção **de**

*ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (eCMR), para a parte rodoviária.*

*transporte internacional ou nacional existente. As autoridades dos Estados-Membros devem aceitar informação eletrónica relacionada com os elementos de prova. Quando o intercâmbio de informações entre as autoridades e os operadores for efetuado através de ferramentas eletrónicas, esses intercâmbios e o armazenamento das informações devem ser efetuados utilizando técnicas de processamento eletrónico de dados.*

#### **Alteração 48**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 5 – parágrafo 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Os Estados-Membros procedem a uma desmaterialização progressiva da documentação, prevendo um período de transição até ao completo abandono da utilização do formato em papel.*

#### **Alteração 49**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 6

*Texto da Comissão*

*Alteração*

6. Para efeitos de controlo rodoviário, será autorizada uma discrepância entre a operação de transporte e os elementos de prova, nomeadamente na informação sobre a rota referida no n.º 2, *alínea g*), se devidamente justificado, em caso de circunstâncias excecionais fora do controlo

6. Para efeitos de controlo rodoviário, será autorizada uma discrepância entre a operação de transporte e os elementos de prova, nomeadamente na informação sobre a rota referida no n.º 2, *alíneas f), h) e i)*, se devidamente justificado, em caso de circunstâncias excecionais fora do controlo

do(s) transportador(es) que causem alterações na operação de transporte combinado. Neste caso, o condutor será autorizado a contactar a sede social, o gestor dos transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que possa fornecer uma justificação adicional para essa discrepância entre as provas fornecidas e a operação efetiva.

do(s) transportador(es) que causem alterações na operação de transporte combinado. Neste caso, o condutor será autorizado a contactar a sede social, o gestor dos transportes ou qualquer outra pessoa ou entidade que possa fornecer uma justificação adicional para essa discrepância entre as provas fornecidas e a operação efetiva.

## **Alteração 50**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão, inicialmente, até [xx/xx/xxxx — **18** meses após a transposição da diretiva] e, posteriormente, de dois em dois anos, um relatório que contenha as seguintes informações relativas às operações de transporte combinado abrangidas pela presente diretiva no seu território:

#### *Alteração*

1. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão, inicialmente, até [xx/xx/xxxx — **12** meses após a transposição da diretiva] e, posteriormente, de dois em dois anos, um relatório que contenha as seguintes informações relativas às operações de transporte combinado abrangidas pela presente diretiva no seu território:

## **Alteração 51**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1 – alínea a)

#### *Texto da Comissão*

a) **As ligações** da rede de transporte nacionais e transfronteiriças utilizadas nas operações de transporte combinado;

#### *Alteração*

a) **Os corredores** da rede de transporte nacionais e transfronteiriças utilizadas nas operações de transporte combinado;

## Alteração 52

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

b) O volume em unidades equivalentes a vinte pés (TEU) e em toneladas/quilómetro das operações de transporte combinado por tipo de operação (caminho de ferro, *estrada*/vias navegáveis interiores, *etc.*) e por cobertura geográfica (nacional e intra-União);

#### *Alteração*

b) O volume ***total e anual*** em unidades equivalentes a vinte pés (TEU) e em toneladas/quilómetro das operações de transporte combinado por tipo de operação (***trajeto rodoviário/não rodoviário, nomeadamente por*** caminho de ferro, vias navegáveis interiores ***e rotas marítimas***) e por cobertura geográfica (nacional e intra-União);

## Alteração 53

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

c) O número e a cobertura geográfica dos terminais utilizados *no* transporte combinado e número anual de transbordos ***efetuados nesses*** terminais;

#### *Alteração*

c) O número ***de transbordos efetuados com recurso a tecnologias bimodais e a cobertura geográfica dos referidos pontos de transbordo, assim como o número, a localização*** e a cobertura geográfica dos terminais utilizados ***nas operações de transporte combinado, com uma repartição por tipo de operação por terminal (trajeto rodoviário/não rodoviário, nomeadamente por caminho de ferro, vias navegáveis interiores e rotas marítimas) e o*** número anual de transbordos, ***assim como uma avaliação da capacidade utilizada nos*** terminais;

## Alteração 54

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1 – alínea c-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***c-A) A evolução da proporção do transporte combinado e dos diferentes modos de transporte no território;***

## Alteração 55

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1 – alínea d)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

d) Uma descrição geral de todas as medidas nacionais de apoio utilizadas e previstas, incluindo a sua implantação e impacto estimado.

d) Uma descrição geral de todas as medidas nacionais de apoio utilizadas e previstas, incluindo a sua implantação e impacto estimado ***sobre a utilização do transporte combinado e a sua incidência no que respeita à sustentabilidade social e ambiental, a deficiências da infraestrutura, aos congestionamentos, à segurança e à eficácia;***

## Alteração 56

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)



*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-A) O número e a localização geográfica das operações que excedem o limite de distância do trajeto rodoviário referido no artigo 1.º, n.º 3.***

#### **Alteração 57**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 1 – n.º 1 – alínea d-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-B) As origens e destinos, ao nível NUTS 3, dos fluxos de tráfego de mercadorias nas estradas da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), definida no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho \*;***

---

***\* Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).***

#### **Alteração 58**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. A Comissão deve publicar os dados comunicados pelos Estados-Membros de modo a permitir a comparação entre Estados-Membros.***

### **Alteração 59**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3. Com base numa análise dos relatórios nacionais, inicialmente, até [xx/xx/xxx — 9 meses após a data-limite para a apresentação do relatório dos EM] e, subsequentemente, de dois em dois anos, a Comissão elaborará e apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre:

3. Com base numa análise dos relatórios nacionais ***e de dados estatísticos definidos com base em indicações e metodologias comuns a nível europeu***, inicialmente, até [xx/xx/xxx — 9 meses após a data-limite para a apresentação do relatório dos EM] e, subsequentemente, de dois em dois anos, a Comissão elaborará e apresentará um relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho ***e às autoridades competentes dos Estados-Membros*** sobre:

### **Alteração 60**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 3 – alínea a)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

a) O desenvolvimento económico do transporte combinado, nomeadamente à luz da evolução do desempenho ambiental dos

a) O desenvolvimento económico do transporte combinado ***ao nível dos Estados-Membros e da União***,

diferentes modos de transporte;

nomeadamente à luz da evolução do desempenho ambiental dos diferentes modos de transporte;

### **Alteração 61**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 3 – n.º 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

c) A eficácia e eficiência das medidas de apoio previstas no artigo 6.º;

#### *Alteração*

c) A eficácia e eficiência das medidas de apoio previstas no artigo 6.º, *especificando as medidas que considera mais eficazes para servir a finalidade original da presente diretiva e as boas práticas nos Estados-Membros;*

### **Alteração 62**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 5 – n.º 3 – alínea c-A) (nova)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

*c-A) A evolução da proporção do transporte combinado em cada um dos Estados-Membros e a nível da União, com vista à realização dos objetivos da União para 2030 e 2050 em matéria de transportes;*

### **Alteração 63**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

*Texto da Comissão*

d) Eventuais medidas adicionais, incluindo uma revisão da definição de «transporte combinado», como definido no artigo 1.º, e uma adaptação da lista de medidas previstas no artigo 6.º.

*Alteração*

d) Eventuais medidas adicionais, incluindo uma revisão da definição de «transporte combinado», como definido no artigo 1.º, ***melhorias à recolha e publicação de dados a nível da União*** e uma adaptação da lista de medidas previstas no artigo 6.º, ***incluindo eventuais alterações às regras relativas aos auxílios estatais.***»

**Alteração 64**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4-A (novo)**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 1

*Texto em vigor*

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias 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, dentro dos limites e segundo as condições e modalidades por eles definidas após consulta da Comissão.

*Alteração*

***(4-A) No artigo 6.º, n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:***

***«1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que os impostos indicados no n.º 3, aplicáveis aos veículos rodoviários (camiões, tratores, reboques, semirreboques, **contentores utilizados em vias navegáveis interiores** ou **unidades de carga multimodais**) quando estes são encaminhados por transporte combinado, sejam reduzidos ou reembolsados, quer num montante fixo quer proporcionalmente aos percursos ferroviários **ou ao transporte por vias navegáveis interiores** destes veículos, dentro dos limites e segundo as condições e modalidades por eles definidas após consulta da Comissão.»***

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)*

## Alteração 65

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4-B (novo)

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 2

*Texto em vigor*

As reduções ou os reembolsos referidos no primeiro parágrafo serão concedidos pelo Estado de registo dos veículos com base nos percursos ferroviários efetuados no interior desse Estado.

*Alteração*

***(4-B) No artigo 6.º, o n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:***

«As reduções ou os reembolsos referidos no primeiro parágrafo serão concedidos pelo Estado de registo dos veículos com base nos percursos ferroviários ***ou por vias navegáveis interiores*** efetuados no interior desse Estado.»

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)*

## Alteração 66

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4-C (novo)

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 3

*Texto em vigor*

Todavia, os Estados-membros podem conceder essas reduções ou reembolsos tendo em conta os percursos ferroviários efetuados quer parcialmente quer na totalidade, fora do Estado-Membro de registo dos veículos.

*Alteração*

***(4-C) No artigo 6.º, o n.º 1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:***

«Todavia, os Estados-Membros podem conceder essas reduções ou reembolsos tendo em conta os percursos ferroviários ***ou por vias navegáveis interiores*** efetuados quer parcialmente quer na totalidade, fora do Estado-Membro de registo dos veículos.»

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>)*

## Alteração 67

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – parte introdutória

*Texto da Comissão*

4. Sempre que necessário para a realização do objetivo referido no n.º 8, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para apoiar o investimento em terminais de transbordo, tendo em vista:

*Alteração*

4. Sempre que necessário para a realização do objetivo referido no n.º 8, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para apoiar o investimento em terminais de **transporte e em pontos de** transbordo, tendo em vista:

**Alteração 68**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea a)

*Texto da Comissão*

a) A construção *ou, se necessário*, a **expansão desses terminais** de transbordo para o transporte combinado;

*Alteração*

a) A construção, **em regiões onde não existem instalações adequadas no limite de distância referido no artigo 1.º, n.º 3, de terminais de transbordo, ou a instalação de pontos** de transbordo para o transporte combinado, **a menos que não haja necessidade de tais instalações devido à falta de relevância económica ou por motivos relacionados com as características geográficas ou naturais de uma determinada região**;

**Alteração 69**

**Proposta de diretiva**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*a-A) expansão, em zonas onde é necessária capacidade terminal adicional, dos terminais existentes ou a instalação de pontos de transbordo adicionais e a construção de novos terminais para o transporte combinado, na sequência de uma avaliação dos impactos económicos que demonstre que o mercado não seria afetado negativamente e que são necessários novos terminais, desde que tenham sido tidos em conta os aspetos ambientais;*

### **Alteração 70**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea b)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

b) O aumento da eficiência operacional dos terminais existentes.

b) O aumento da eficiência operacional dos terminais existentes, ***inclusivamente através da garantia do acesso aos referidos terminais.***

### **Alteração 71**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***As medidas de apoio ao transporte combinado devem ser consideradas compatíveis com o mercado interno, na***

*aceção do artigo 107.º, n.º 3, do TFUE, e devem ser isentas da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do TFUE, desde que não representem mais de 35 % de toda a operação.*

## Alteração 72

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 2

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

Os Estados-Membros devem coordenar a sua ação com os Estados-Membros vizinhos e com a Comissão, velando simultaneamente, ao executar tais medidas, por uma distribuição geográfica equilibrada e adequada de instalações adequadas na União, e nomeadamente na rede principal e rede global da RTE-T, impedindo que qualquer localização na União esteja situada a ***uma distância superior ao limite a que se refere o artigo 3.º, n.º 3, alínea a), em relação a esses terminais. Aquando da tomada das medidas a que o presente número se refere, os Estados-Membros devem ter em devida consideração a necessidade de:***

***a) reduzir o congestionamento, sobretudo na proximidade de zonas urbanas e suburbanas ou em zonas com condicionantes naturais;***

***b) melhorar as ligações transfronteiriças;***  
***c) reduzir o isolamento das zonas que não dispõem de infraestruturas, tendo em conta as necessidades e os condicionalismos específicos das regiões periféricas e ultraperiféricas;***

***d) melhorar a acessibilidade e a conectividade, em especial no que diz respeito às infraestruturas de acesso aos***



*terminais de transbordo; e*

*e) acelerar a transição para a digitalização. e*

*f) para reduzir o impacto do transporte de mercadorias no ambiente e na saúde pública, promovendo, por exemplo, a eficiência dos veículos, a utilização de combustíveis alternativos ou menos poluentes e de energias renováveis, incluindo nos terminais, ou a utilização mais eficiente das redes de transporte através da implantação de tecnologias da informação e da comunicação.*

### Alteração 73

#### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 4

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

Os Estados-Membros podem estabelecer condições adicionais de elegibilidade para a concessão de apoio. ***Os Estados-Membros dão estas condições a conhecer às partes interessadas.***

### Alteração 74

#### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 5 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

***Até 31 de dezembro de 2021,*** os Estados-Membros ***tomam*** medidas complementares ***de natureza económica e regulamentar para*** melhorar a competitividade das operações de

alternativo equivalente.

transporte combinado em relação às operações de transporte rodoviário alternativo equivalente, *em especial para reduzir o tempo necessário para as operações de transbordo e os custos associados a elas associados.*

## Alteração 75

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 5 – parágrafo 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Tendo em vista a redução do tempo e dos custos envolvidos nas operações de transporte combinado, as medidas referidas no primeiro parágrafo devem incluir, pelo menos, um dos seguintes incentivos:*

- a) isentar os transportadores das taxas de externalidade e/ou de congestionamento referidas no artigo 2.º da Diretiva 1999/62/CE, favorecendo, em especial, os veículos movidos a combustíveis alternativos, tal como referido no artigo 2.º da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1-A</sup>;*
- b) reembolsar às empresas que efetuam operações integradas num transporte combinado as taxas de utilização de determinadas infraestruturas;*
- c) isentar os transportadores das limitações impostas pelas proibições nacionais de circulação.*

---

*1-A Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis*

*alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).*

## **Alteração 76**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 5 – parágrafo 2-B (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

*Quando tomam medidas adicionais, os Estados-Membros devem igualmente ter em devida conta a necessidade de acelerar a transição para a digitalização do setor do transporte combinado e, em especial:*

*a) promover a integração dos sistemas interligados e a automatização das operações;*

*b) melhorar os investimentos em logística digital, tecnologias da informação e da comunicação e sistemas de transporte inteligentes; e*

*c) eliminar progressivamente a utilização de documentos em papel no futuro.*

## **Alteração 77**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 5-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

*5-A. Essas medidas adicionais devem incentivar o recurso a trajetos não rodoviários. Os Estados-Membros devem incluir medidas destinadas a reforçar a competitividade dos transportes por vias navegáveis, como incentivos financeiros*

*para a utilização das rotas marítimas de curta distância ou de vias navegáveis interiores, ou para a criação de novas ligações marítimas de curta distância.*

## Alteração 78

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 6 – n.º 8

#### *Texto da Comissão*

8. Compete aos Estados-Membros garantir que as medidas de apoio destinadas às operações de transporte combinado visam reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte, como o caminho de ferro, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, reduzindo, dessa forma, a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego.;

#### *Alteração*

8. Compete aos Estados-Membros garantir que as medidas de apoio destinadas às operações de transporte combinado visam reduzir o transporte rodoviário de mercadorias e incentivar a utilização de outros modos de transporte – como o caminho de ferro, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo ***ou veículos com um baixo nível de emissões – ou a utilização de combustíveis alternativos com emissões mais reduzidas – como os biocombustíveis, as energias de fontes renováveis, o gás natural ou as pilhas de combustível a hidrogénio*** – reduzindo, dessa forma, a poluição atmosférica, as emissões de gases com efeito de estufa, os acidentes de viação, o ruído e o congestionamento do tráfego.

## Alteração 79

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 9-A – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. Os Estados-Membros ***publicarão***, de

#### *Alteração*

3. Os Estados-Membros ***publicam na***

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

**Internet**, de forma acessível e gratuita, as informações pertinentes sobre as medidas adotadas em conformidade com o artigo 6.º, bem como quaisquer outras informações relevantes para a aplicação da presente diretiva.

## Alteração 80

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 9-A – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

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

## Alteração 81

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Diretiva 92/106/CEE

Artigo 10-A – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

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

#### *Alteração*

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um período de cinco anos, a partir de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva (de alteração)]. **A Comissão deve elaborar um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes deve ser tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, o mais tardar, três meses antes do final de cada período.**