



Bruxelas, 8.11.2017
SWD(2017) 363 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

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) 648 final} - {SWD(2017) 362 final}

Ficha de síntese

Avaliação de impacto da alteração da Diretiva 92/106/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre os Estados-Membros

A. Necessidade de agir

Qual o problema e porque tem dimensão europeia?

A utilização do transporte intermodal na Europa não cresceu suficientemente para alcançar o objetivo de transferência modal previsto no Livro Branco de 2011, apesar do contributo dado nesse sentido pela Diretiva «Transportes Combinados». Tal deve-se:

- a) à falta de investimento na infraestrutura intermodal e, em especial, nos terminais de transbordo;
- b) às lacunas existentes na Diretiva «Transportes Combinados», identificadas na avaliação REFIT:
 - 1) aplicação ineficaz da diretiva devido à complexidade e restrições dos critérios de elegibilidade e ausência de condições de aplicação eficazes;
 - 2) apoio económico ineficaz e insuficiente: âmbito limitado das medidas de apoio, apoio económico insuficiente, fraca monitorização e falta de um mecanismo de revisão

Estas lacunas afetam todos os intervenientes na cadeia de transporte internacional de mercadorias, nomeadamente os expedidores, os transportadores, as autoridades nacionais que garantem a aplicação das condições de transporte combinado, além de constituírem um obstáculo à aplicação eficaz das medidas de apoio.

Sem uma intervenção, o transporte intermodal continuará a ser menos competitivo do que o transporte rodoviário e o objetivo de transferência modal fixado para 2030 no Livro Branco de 2011 não será alcançado, persistindo as externalidades. .

Resultados esperados

A iniciativa visa melhorar a eficácia da Diretiva «Transportes Combinados» (definição complexa, incentivos limitados e disposições obsoletas) e reforçar as atuais medidas de apoio, em parte ineficazes, no sentido de eliminar as deficiências regulamentares e do mercado e garantir uma maior implantação do transporte intermodal (transferência modal). As lacunas da diretiva respeitam, em particular, à definição de «transporte combinado», às limitações dos incentivos fiscais e às disposições obsoletas relativas aos documentos de transporte. Os três objetivos específicos principais são: 1. clarificar a definição das condições de elegibilidade do transporte combinado; 2. incentivar mais fortemente a competitividade do transporte combinado; 3. reforçar o investimento nos terminais intermodais e respetiva capacidade

Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

É necessária uma ação coordenada da UE no âmbito da Diretiva «Transportes Combinados» para eliminar as externalidades negativas do transporte (especialmente, rodoviário) e promover uma transferência modal, de modo a alcançar os objetivos estabelecidos no Livro Branco sobre os transportes de 2011, na Estratégia da Mobilidade Hipocarbónica e noutras políticas da UE neste domínio. Para isso, é preciso adotar uma definição comum atualizada e estabelecer critérios comuns que garantam uma aplicação equitativa dos benefícios previstos na diretiva em toda a UE, tendo em conta nomeadamente que 81 % das operações de transporte intermodal na UE são transfronteiriças. Se os Estados-Membros utilizarem definições divergentes, executarem a diretiva de um modo diferente e aplicarem regimes de apoio diferentes, os operadores poderão não beneficiar dos incentivos previstos ao longo de toda a cadeia de transporte.

B. Soluções

Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?

As opções políticas consistem num conjunto de medidas políticas destinadas a garantir os objetivos específicos e, mais especificamente, eliminar as causas dos principais problemas identificados:

Opção política 1 (OP1): Alteração mínima destinada a garantir uma maior simplificação: em comparação com o cenário de base, esta alteração consiste numa simplificação da definição (ou seja, distância do trajeto rodoviário fixada em 150 km); a aceitação de documentos eletrónicos simples como prova de elegibilidade e o alargamento do incentivo fiscal aos transportadores rodoviários quando sejam utilizados outros modos de transporte, que não o transporte ferroviário, no trajeto não rodoviário (p. ex., transporte por vias navegáveis interiores ou transporte marítimo);

Opção política 2 (OP2): Simplificação dos critérios de elegibilidade (definição) e respetivo controlo e um apoio económico mais eficaz. Inclui duas subopções:

— nível menos ambicioso (OP2A): alargamento do âmbito geográfico de modo a abranger o transporte

<p>combinado nacional; definição comum do trajeto rodoviário (150 km ou 20 %, consoante o que for maior); aceitação exclusivamente de unidades de carga com identificação ISO/ILU; definição clara dos requisitos relativos à prova de elegibilidade; e mais opções de apoio económico</p> <p>— <u>nível mais ambicioso (OP2B)</u>: além das medidas OP2A, possibilidade de os Estados-Membros terem alguma flexibilidade em relação à distância do trajeto rodoviário; extensão a unidades de carga de todas as dimensões; uma medida de apoio obrigatória para a construção de terminais.</p> <p>Opção política 3 (OP3): <u>Alteração dos critérios de elegibilidade (definição) de modo a abranger todo o transporte intermodal, através de medidas de apoio obrigatórias:</u> cobertura geográfica alargada, tal como na OP2; inexistência de limites para os trajetos rodoviários e não rodoviários, e para as unidades de carga; nenhum requisito em matéria de dados para a prova de elegibilidade; medidas de apoio obrigatórias (regime favorável) para todo o transporte intermodal</p> <p>A opção preferida é a OP2B, uma vez que garante o cumprimento do objetivo de transferência modal até 2030 e oferece um maior retorno dos investimentos (B/C) e maior eficiência ambiental do que a OP3.</p>
<p>Quais são as posições dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?</p> <p>Existe um amplo consenso entre as partes interessadas contra a manutenção do <i>statu quo</i> (cenário de base) e a favor da clarificação da definição de «transporte combinado», de uma execução mais simples e da extensão das medidas de apoio. As posições divergem quanto à natureza das medidas de apoio: se os operadores são a favor do alargamento e obrigatoriedade das medidas de apoio a todos os tipos de transporte intermodal (OP3), os Estados-Membros preferem uma certa flexibilidade em relação às medidas de apoio que devem ou não aplicar (PO2A e PO2B). Os Estados-Membros também apoiam uma certa flexibilidade na definição de «transporte combinado», desde que os trajetos rodoviários permaneçam tão curtos quanto possível (PO2B). A maioria das partes interessadas (2/3, sobretudo operadores) apoia o alargamento geográfico ao transporte combinado nacional (OP2A, OP2B, OP3). Nota: No que diz respeito às denominadas isenções de «cabotagem», a maioria das partes interessadas (operadores + EM) prefere manter as atuais disposições, embora os Estados-Membros sublinhem a necessidade de assegurar melhores condições de execução e, dessa forma, evitar possíveis evasões, através da Diretiva «Transportes Combinados», às regras de «cabotagem».</p>
<p>C. Impacto da opção preferida</p>
<p>Quais são os benefícios da opção preferida (caso exista, senão das opções principais)?</p> <p>— forte potencial para alcançar o objetivo de transferência modal de 30 % do transporte de mercadorias (> 300 km) até 2030;</p> <p>— impacto positivo em termos de poupança (custo reduzido) para a indústria (operadores), graças à clarificação das condições de aplicação da diretiva, à utilização de meios e documentos de transporte eletrónicos, à extensão do apoio económico, etc. Estima-se que essa poupança represente 64,6 mil milhões de euros no período 2022-2030;</p> <p>— impacto positivo em termos de redução dos custos externos (devido à transferência modal), de cerca de 1,62 mil milhões de euros, no período 2022-2030;</p> <p>— impacto positivo em termos de criação prevista de emprego com o aumento do investimento nos terminais, sendo de esperar um benefício económico de 361,41 milhões de euros no período 2020-2030.</p>
<p>Quais são os custos da opção preferida (caso exista, senão das opções principais)?</p> <p>— o custo suplementar combinado para as autoridades, resultante das medidas de apoio adicionais (operacionais e de investimento), no período 2022-2030, deverá ascender a 2,9 mil milhões de euros.</p>
<p>Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?</p> <p>Embora os operadores do transporte intermodal nos setores ferroviário e marítimo tendam a ser médias-grandes ou grandes empresas, os operadores do transporte rodoviário e do transporte por vias de navegação interiores são, muitas vezes, PME. Para estas empresas, o impacto da OP2B deverá resultar numa transição mais significativa para o transporte intermodal, dado o alargamento da definição dos critérios de elegibilidade. Contudo, se a introdução de dados estruturados eletrónicos para efeitos de controlo implica custos de investimento relativamente elevados para as PME envolvidas na organização das operações de transporte e na preparação dos dados (p. ex. 137 250 euros por empresa), a poupança gerada deverá ascender a 145 000 euros anuais por empresa. Por conseguinte, os efeitos nos operadores rodoviários de PME que utilizem os novos sistemas deverão ser reduzidos e positivos.</p>
<p>Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?</p> <p>Tal como acima referido, a opção privilegiada acarretará custos adicionais para as autoridades nacionais ao garantir a aplicação das regras (embora esses custos sejam muito inferiores à poupança obtida pela indústria).</p>
<p>Haverá outros impactos significativos?</p> <p>Tal como acima referido, a iniciativa deverá ter um impacto ambiental positivo significativo (1,62 mil milhões de euros de poupança externa no período 2022-2030) e um impacto no nível global de emprego na UE (entre 1428 e 4759, no período 2022-2030).</p>

Proporcionalidade?
A opção preferida não excede o que é necessário para resolver o problema original e cumprir os objetivos da iniciativa. Os Estados-Membros beneficiarão de alguma flexibilidade para aplicar certas disposições (definição do trajeto rodoviário) e quanto às medidas de apoio a adotar, assegurando-se, simultaneamente, um entendimento comum sobre as regras fundamentais.
D. Seguimento
Quando serão reexaminadas as medidas propostas?
Estão previstas condições de monitorização atualizadas e a aplicação de um mecanismo de reexame, devendo um primeiro relatório ser apresentado no prazo de cinco anos, a contar da data de entrada em vigor da diretiva.