

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(93) 394 final

Bruxelas, 01 de Setembro de 1993

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO

sobre a aplicação da Directiva 75/130/CEE do Conselho,
de 17 de Fevereiro de 1975, com a última redacção que lhe foi dada pela
Directiva do Conselho 91/224/CEE, de 27 de Março de 1991,
relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos
transportes combinados entre Estados-membros

A. Introdução

A Directiva 75/130 do Conselho, de 17 de Fevereiro de 1975⁽¹⁾, relativa a certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-membros, estabeleceu regras comuns destinadas a suprimir todas as restrições quantitativas que afectam esses transportes (contingentamento) e a eliminar determinadas formalidades administrativas (autorizações).

Contudo, as condições nacionais de acesso ao mercado dos transportes rodoviários nacionais continuaram a ser aplicáveis (com excepção das restrições quantitativas) até 1 de Janeiro de 1992, data da entrada em vigor da Directiva 91/224 que altera a Directiva 75/130.

O artigo 7º da Directiva 75/130/CEE dispõe que a Comissão apresentará relatórios ao Conselho sobre:

- o desenvolvimento económico do transporte combinado;
- a aplicação do direito comunitário nesse domínio;
- a definição, se necessário, de novas acções destinadas a incentivar os transportes combinados.

Tal é a finalidade do presente relatório.

Para a realização deste relatório, os serviços da Comissão enviaram um questionário aos Estados-membros e às organizações profissionais abrangidas. O relatório diz respeito à aplicação da Directiva de 1987 a 1991. Os quadros estatísticos foram elaborados a partir de dados relativos aos anos de 1988 a 1990. O questionário figura em anexo ao presente relatório (Anexo IV). Este relatório baseia-se, no que se refere às análises nacionais, em informações comunicadas pelos Estados-membros nas suas respostas no período compreendido entre 28 de Janeiro a 28 de Setembro de 1992.

B. Regulamentação comunitária sobre o transporte combinado

1. Directiva 75/130

A Directiva 75/130 foi alterada cinco vezes⁽²⁾. Tais alterações sucessivas tiveram por objectivo:

- alargar o âmbito de aplicação das medidas. Inicialmente limitado ao transporte rodo/ferroviário de tractores, automóveis pesados de mercadorias, reboques, semi-reboques ou das superestruturas amovíveis destes últimos quando o percurso rodoviário é efectuado a partir da estação ferroviária adequada mais próxima, passou progressivamente a abranger:
 - esses mesmos transportes rodo/ferroviários para contentores de 20 pés ou mais (Directiva 79/5);

(1) JO nº L 48/31 de 22 de Fevereiro de 1975.

(2) Directiva nº 79/5/CEE de 19 de Dezembro de 1978, JO nº L 5/33;
Directiva nº 82/3/CEE de 21 de Dezembro de 1981, JO nº L 5/12;
Directiva nº 82/603/CEE de 28 de Julho de 1982, JO nº L 247/6;
Directiva nº 86/544/CEE de 10 de Novembro de 1986, JO nº L 320/33;
Directiva nº 91/224/CEE de 27 de Março de 1991, JO nº L 103/1.

- . o transporte de contentores com 20 pés ou mais por via navegável, efectuado entre Estados-membros e incluindo trajectos iniciais e finais por estrada que não excedam um raio de 50 Km em linha recta a partir do porto fluvial de embarque ou de desembarque (Directiva 82/603);
- . o transporte de tractores, de camiões, de reboques, de semi-reboques e de superestruturas amovíveis efectuado por via navegável e por estrada nas mesmas condições que o transporte referido no ponto anterior (Directiva 86/544);
- . o transporte referido nos dois pontos anteriores, mas com um limite de 150 Km. em linha recta para o percurso rodoviário (Directiva 91/224);
- criar incentivos fiscais para utilização do transporte combinado, incluindo a autorização do reembolso dos impostos nacionais de circulação aplicáveis aos veículos rodoviários, quer num montante fixo quer em função dos percursos que os veículos efectuem por caminho-de-ferro, sempre que tais veículos sejam utilizados em transporte combinado (Directiva 82/603);
- tornar menos rígidos os critérios relativos ao transporte combinado por conta própria (Directivas 82/603 e 91/224);
- eliminar qualquer tipo de tarificação obrigatória para os percursos rodoviários iniciais e finais (Directiva 91/224);
- eliminar, a partir de 1 de Janeiro de 1992, qualquer medida de autorização ou de contingentamento relativa ao percurso rodoviário associado a um transporte combinado internacional, mesmo no caso de tal percurso rodoviário não incluir a passagem de uma fronteira (Directiva 91/224).

A Comissão apresentou recentemente ao Conselho uma proposta relativa a uma sexta alteração da Directiva (cf D1).

2. Regulamento nº 1107/70⁽¹⁾

A legislação comunitária sobre os transportes combinados inclui igualmente um regulamento do Conselho que autoriza sob determinadas condições os auxílios nacionais aos transportes combinados: o Regulamento nº 1658/82⁽²⁾, que alterou o regulamento supramencionado, introduziu os auxílios às infra-estruturas dos transportes combinados e ao equipamento fixo e móvel necessário ao transbordo; o Regulamento 1100/89⁽³⁾ autorizou igualmente a concessão de auxílios nacionais para cobrir os custos de exploração das linhas de transporte combinado que atravessam países terceiros. A Comissão elabora regularmente um relatório sobre a aplicação destes regulamentos no âmbito dos transportes combinados: o último relatório foi integrado no Documento COM(92) 230⁽⁴⁾.

(1) de 4 de Junho de 1970, JO nº L 130/1.

(2) de 10 de Junho de 1982, JO nº L 184/1.

(3) de 27 de Abril de 1989, JO nº L 116/24.

(4) de 10 de Junho de 1992.

3. Aplicação do direito comunitário

a. Transposição para o direito nacional

O artigo 2º da Directiva 91/224 dispõe que os Estados-membros devem dar cumprimento à referida directiva antes de 1 de Janeiro de 1992. Em 1 de Outubro de 1992, sete Estados-membros tinham transmitido as medidas nacionais de transposição. Entre esses sete Estados-membros, um Estado (Luxemburgo) não necessitava de transposição jurídica, uma vez que as disposições da directiva eram já aplicadas; quatro Estados transpuseram correctamente (D,E,F,NL); dois transmitiram medidas incompletas ou incorrectas (B,DK). Os serviços da Comissão prosseguem com a instrução do processo, a fim de regularizar a situação, tendo enviado notificações para cumprir aos Estados-membros que ainda não transpuseram a referida directiva ou o fizeram de um modo incorrecto.

b. Não aplicação das disposições da directiva

Na sequência de uma denúncia apresentada por uma empresa de transportes rodoviários, a Comissão verificou que, contrariamente ao artigo 2º da Directiva 75/130, a Itália fixou contingentes em relação às autorizações concedidas aos veículos exclusivamente utilizados para a tracção rodoviária em trajectos iniciais ou finais de um transporte combinado efectuado na Itália, mesmo no caso de tais veículos estarem matriculados na Itália.

A Comissão apresentou o caso ao Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias. Este último emitiu um acórdão em 7 de Maio de 1992, que dá razão à Comissão e condena a Itália.

c. Aplicação das disposições fiscais da directiva

A Directiva 82/603 (CEE) instituiu um mecanismo de incentivos fiscais à utilização do transporte combinado. O seu artigo 8º prevê que os Estados-membros reduzam ou reembolsem determinados impostos aplicáveis aos veículos rodoviários quando estes são utilizados em transporte combinado. Essas reduções podem dizer respeito a um montante fixo ou ser função do percurso ferroviário no Estado de matrícula do veículo. O artigo 8º autoriza igualmente o Estado-membro de matrícula a alargar essas reduções ou reembolsos tendo em conta os percursos ferroviários efectuados quer parcialmente quer na sua totalidade no exterior do seu território.

A Comissão apresentou, em Dezembro de 1990, uma proposta(*) de alteração da Directiva 75/130, da qual uma das disposições tinha por objectivo tornar tais reduções obrigatórias para a totalidade do percurso ferroviário. Contudo, o Conselho não adoptou essa medida.

No que se refere à aplicação das disposições fiscais da Directiva 82/603 (CEE) e ao respectivo impacto, onze Estados-membros responderam a essa questão. Desses Estados, seis (DK, E, GR, IRL, L, UK) não concedem reembolsos.

(*) COM (90) 564.

Para a Bélgica, o efeito do reembolso é praticamente nulo atendendo à curta distância dos percursos ferroviários. De igual modo, os Países Baixos concedem reembolsos, mas o respectivo impacto é pouco importante.

A Itália reembolsa o imposto de circulação e os impostos regionais para os veículos que utilizam o caminho-de-ferro.

A França concede desde 1971 uma redução da tarifa do imposto por eixo aos transportadores rodoviários que efectuem transportes combinados rodo/ferroviários. Essa redução eleva-se a 75% do imposto de camionagem.

A Alemanha concede desde 1979 aos veículos rodoviários reduções de impostos idênticas às instituídas pela Directiva 82/603. O montante dos reembolsos eleva-se a cerca de 12 milhões de marcos alemães por ano. As isenções fiscais foram alargadas de modo a abrangerem igualmente o transporte combinado que utiliza vias navegáveis.

c. Análise do sector

1. Dados relativos à evolução do sector

Ferroutage (semi-reboques e superestruturas amovíveis)

O tráfego combinado rodo/ferroviário assegurado pelos membros da União Internacional das Sociedades de transporte combinado rodo/ferroviário (UIRR) quadruplicou em 12 anos, tendo passado de 4,6 mil milhões de toneladas/quilómetro em 1978 para 18,7 mil milhões de toneladas/quilómetro em 1990⁽¹⁾.

Os dados transmitidos pelas 12 empresas de ferroutage membros da UIRR constam dos quadros que se seguem. Os referidos dados dão uma ideia geral da evolução do transporte combinado, nacional e internacional, nas suas várias formas, com uma repartição do trânsito por semi-reboques, super estruturas amovíveis e combóios rodoviários.

Os dados apresentados neste relatório dizem respeito ao período compreendido entre 1987 e 1990.

O Quadro 1 ilustra a evolução do tráfego global (interno e internacional) em 1987, 1988, 1989 e 1990. A fim de se dar uma ideia da evolução do tráfego a médio prazo, comparam-se esses dados com os dados relativos ao ano de 1980. São igualmente apresentados índices de crescimento, calculados tomando como base 100 o ano de 1977.

Os dados contidos no Quadro 1 incluem a parte relativa ao tráfego internacional no total do tráfego explorado nas redes europeias. A parte do transporte internacional por ferroutage representava 19% da tonelagem global bruta em 1977, 23% em 1980, 39% em 1986 e 50% em 1990. Em toneladas/quilómetros, a parte do tráfego internacional por ferroutage igualava a do tráfego nacional em 1986, tendo passado para 58% em 1989. Estes dados demonstram que a parte do tráfego internacional registou nos últimos anos um crescimento maior do que a do tráfego interno. Estes dados devem ser comparados com a parte do tráfego internacional de mercadorias por caminho-de-ferro que, em 1988, representava 20% do total das mercadorias transportadas por caminho-de-ferro.

O Quadro 2 dá-nos uma ideia da evolução do tráfego combinado rodo/ferroviário nacional e internacional, repartido segundo as várias técnicas, atendendo ao número de remessas registado pelas sociedades europeias de ferroutage.

Uma análise dos dados permite fazer as seguintes observações:

- O ferroutage regista um aumento que continua a ser mais rápido do que o conjunto dos transportes terrestres. Este aumento diz especialmente respeito aos transportes internacionais, mantendo-se a taxa de aumento a um nível muito elevado em todo o período considerado e no conjunto da CEE;

(1) Fonte UIRR, Relatório Anual de 1991.

- O aumento dos transportes de semi-reboques continua a ser inferior ao aumento dos transportes de superestruturas amovíveis e por estrada rolante, sendo de notar uma redução de 10% do tráfego nacional e de 5% do tráfego internacional em 1989. De igual modo, subsiste ainda uma diferença de cerca de 10% entre o transporte por semi-reboques internacional e nacional;

- A técnica da estrada rolante regista um aumento muito acentuado no tráfego internacional, tendo atingido uma parte do mercado de 32% em 1990. Actualmente, essa técnica regista no âmbito do tráfego internacional uma taxa de crescimento anual mais rápido do que as restantes técnicas de ferroustage. Contudo, esta evolução explica-se pela parte considerável que ocupa no tráfego nos eixos de travessia alpina, devido às restrições de circulação rodoviária existentes na Áustria e na Suíça.

Tráfego de contentores(2)

Os dados dos quadros que se seguem dão uma ideia geral da evolução dos transportes por contentores geridos pela sociedade Intercontainer. Dado que esta última é uma associação que reúne 25 sociedades europeias de caminhos-de-ferro, os referidos dados abrangem um território muito mais vasto do que a Comunidade. A Comissão não dispõe de dados relativos ao tráfego de contentores por caminho-de -ferro assegurado por outros operadores.

O Quadro 3 ilustra a evolução do tráfego em milhares de TEU de 1980 a 1990. Os dados apresentados revelam um aumento constante das TEU transportadas e uma taxa de crescimento mais elevada para o ano de 1989.

Em 1989, pela primeira vez desde que a Intercontainer existe, o tráfego anual de contentores ultrapassou o limiar de um milhão de TEU transportadas. A circulação em vazio aumentou 18,9%, tendo a circulação com carga completa registado um aumento de 13,9%. A proporção da circulação com carga completa e em vazio permanece constante em todo o período, respectivamente, de 75,2% e 24,8%.

A distância média coberta por TEU foi de 880 Km em 1990.

Quadro 1: Tráfego global rodo/ferroviário
Superestruturas amovíveis e semi-reboques (CEE)

	1980	1987	1988	1989	1990
Peso bruto (1000 toneladas)	9871	17113	19945	18530	22817
das quais: no tráfego INT.	2304	7453	9173	8618	11062
Crescimento anual (%)	+18	-6	+17	-7	+19
do qual: no tráfego INT.	+15	+9	+23	-6	+22
Índice (1977 = 100)	167	290	338	314	387
Índice INT.	207	670	824	774	993
Toneladas x quilômetros(milhão)	6010	12242	14184	13672	16692
das quais: no tráfego INT.	2153	6562	7776	7601	9723
Crescimento anual (%)	+16	+5	+16	-4	+18
do qual: no tráfego INT.	+16	+13	+19	-2	+22
Índice (1977 = 100)	171	349	404	389	475
Índice INT.	199	608	720	704	900

Quadro 2: Evolução do tráfego combinado rodo/ferroviário (CEE)
Superestruturas amovíveis e semi-reboques (número de remessas)

a) Tráfego nacional (1000)

	1980	%	1987	%	1988	%	1989	%	1990	%
Semi-reboques	111	33	100	19	103	19	92	17	116	21
Superestruturas amovíveis	217	66	394	74	401	74	411	76	404	73
Estrada rolante	2	1	40	7	38	7	38	7	33	6
TOTAL	330	100	534	100	542	100	541	100	553	100
Crescimento anual	+12		+4		+2		-0,2		+2	
Índice (1977=100)	141		227		230		229		234	

b) Tráfego internacional (1000)

	1980	%	1987	%	1988	%	1989	%	1990	%
Semireboques	68	69	65	30	73	28	69	23	70	19
Superestruturas amovíveis	23	23	102	47	123	47	149	50	180	49
Estrada rolante	8	8	50	23	66	25	81	27	117	32
TOTAL	99	100	217	100	262	100	299	100	367	100
Crescimento anual	+12		+8		+21		+14		+23	
Índice (1977=100)	195		564		681		777		954	

Quadro 3: Evolução do tráfego internacional de contentores (25 países)
(1000)

Ano	TEU	Aumento %
1980	812	
1981	784	-3
1982	719	-8
1983	761	+6
1984	825	+8
1985	905	+10
1986	887	-2
1987	925	+4
1988	974	+5
1989	1120	+15
1990	1147	+2

Quadro 4: Parte do tráfego de contentores mar/terra (25 países)
(1000 de TEU)

Tráfego marítimo		Tráfego continental		Tráfego UK + IRL	
TEU	%	TEU	%	TEU	%
492	57	340	39	33	4
496	55	380	42	31	3
494	52	429	45	36	4
611	55	463	42	32	3
661	58	447	39	26	2

2. Organização do mercado

Até muito recentemente, o transporte combinado funcionava do seguinte modo: as empresas ferroviárias nacionais vendiam lugares nos comboios a sociedades de transporte combinado, que agiam como organizadoras do serviço de terminal a terminal e como intermediárias entre as redes ferroviárias e os carregadores ou os transportadores rodoviários.

As sociedades de transporte combinado existentes actualmente estão reunidas numa associação, a União Internacional das Sociedades de Transporte Combinado Rodo/Ferroviário (UIRR). As redes ferroviárias nacionais da Comunidade uniram-se às redes suíça e austríaca para criarem a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CCFE). A UIRR e a CCFE criaram uma estrutura comum, a InterUnit.

Em 1990, a Comissão abriu um inquérito neste sector a título do respeito das regras de concorrência do Tratado. Este procedimento ainda não foi encerrado⁽¹⁾, mas já revelou a existência de repartições de mercado consoante o tipo de tráfego: a Intercontainer para os transportes internacionais de contentores e de superestruturas amovíveis, as sociedades de ferroustage para os transportes (nacionais ou internacionais) de semi-reboques e de superestruturas amovíveis, e as sociedades nacionais de contentores (por exemplo, a CNC) para os transportes nacionais de contentores e de superestruturas amovíveis.

Actualmente, essas práticas desapareceram e os operadores de transporte combinado são livres de efectuar todos os tipos de tráfego.

Paralelamente, o Conselho adoptou em 29 de Julho de 1991 a Directiva 91/440⁽²⁾, que autoriza as empresas, sob determinadas condições⁽³⁾, a terem acesso às redes ferroviárias nacionais para efectuarem transportes combinados. Tal medida, tomada no âmbito da política ferroviária, tem por objectivo dar um novo impulso ao desenvolvimento do transporte combinado.

Por último, nos dois últimos anos foram criadas novas sociedades de transporte combinado, que já fazem parte da UIRR ou solicitaram a sua adesão: trata-se da Combilux (Luxemburgo), da C.T.L. (Combined Transport Limited, Reino Unido), da Combiberia (Península Ibérica) e da Portiff (Portugal).

(1) Em 31 de Agosto 1992 (N.d.l.r.).

(2) JO nº L 237/25.

(3) Ter como actividade principal o transporte ferroviário e efectuar a tracção ferroviária.

3. Situação da rede

Foram acrescentadas numerosas linhas, tendo sido abertos novos terminais. Em anexo, consta uma lista dos novos eixos (Anexo II), bem como as alterações de infra-estruturas previstas e os projectos para os próximos anos (Anexo III). De modo geral, o estado da rede parece aceitável, embora subsistam ainda alguns pontos fracos. Os Anexos II e III apenas dizem respeito às linhas de transportes combinados na acepção da actual Directiva 75/130, não abrangendo as linhas mar/estrada.

Convém igualmente referir que se começou a adoptar uma nova abordagem destinada a racionalizar a gestão dos fluxos de tráfego pela constituição de pontos nodais (hub), nomeadamente em França e no Benelux. A realização dos interportos italianos - onde se concentram simultaneamente actividades rodoviárias, ferroviárias, aduaneiras e prestações anexas -, das freight villages britânicas e dos Güterverkehrszentren alemães vai igualmente nesse sentido.

4. Transporte combinado incluindo vias navegáveis

a. Análise geral

O transporte de contentores por via navegável está em plena expansão na Europa. O seu aumento põe constantemente em causa todos os prognósticos. Com efeito, o conjunto das estatísticas fornecidas pelos portos alemães, franceses, neerlandeses e belgas permitem afirmar que, em 1989, o tráfego europeu de contentores atingira praticamente 730 mil TEU.

A parte de mercado da via navegável na exportação passou de 16% em 1984 para 29% em 1990, tendo mesmo, na importação (= na descida do Reno), passado de 18% em 1984 para 39% em 1990.

Embora o essencial das toneladas de frete em contentores com o porto de Roterdão seja encaminhado por estrada, a parte correspondente à via navegável não deixa de ser considerável, correspondendo a 38% da tonelagem no tráfego de adução (feeding) e a cerca de 29% no tráfego de distribuição. Além disso, o transporte de contentores do/ou para o interior de Roterdão registou apenas um aumento de 10%, tendo passado de 9,89 para 10,92 milhões de toneladas, enquanto o transporte por via navegável aumentou mais de 50%, tendo passado de 2,38 para 3,72 milhões de toneladas.

O transporte fluvial desempenha um papel importante no tráfego entre Roterdão e Antuérpia, tanto para "encaminhar" os contentores para os terminais de carga, como para assegurar o transporte de posicionamento das caixas. Daí que constitua o modo privilegiado (46%) nas trocas comerciais entre Roterdão e a Bélgica, sobretudo graças à excelente ligação Escalda-Reno, em virtude da qual o transporte por via navegável supera o transporte rodoviário no tráfego entre Antuérpia e Roterdão.

As características de navegabilidade no Reno, a navegação contínua, o espírito de empresa, a liberdade de navegação e a existência de grandes possibilidades de realização de transportes entre os portos de Antuérpia e de Roterdão conduziram, a partir de 1977, a um grande desenvolvimento dos transportes de contentores no Reno. Em 1986, atingiu-se o número de 230 mil contentores estando previsto que, provavelmente, se chegue aos 500 mil contentores por ano no horizonte 2000 (ao longo das margens do Reno, estão disponíveis 33 terminais).

b. Análise por país

Dos nove Estados-membros que responderam a esta pergunta, quatro (DK, GR, IRL e UK) têm poucas (ou mesmo nenhuma) vias navegáveis. No que se refere à Dinamarca, o modo associado principal é a estrada em 90%, sendo os portos utilizados os de Copenhaga, Aarhus, Aalborg e Esbjerg.

Em contrapartida, apesar do êxito que o transporte por contentores registou no Reno, no Luxemburgo, mais concretamente na Mosela, este tipo de transporte quase não existe. Com efeito, o espaço disponível por baixo das pontes não permite um carregamento óptimo dos navios, além de que a maioria dos portos do Mosela estão pouco ou mesmo nada equipados para a manutenção de contentores. Uma gestão eficaz e suficientemente atraente deveria garantir uma circulação rápida e regular dos contentores a partir de e com destino aos portos marítimos. Ora, o mercado actual do Luxemburgo neste domínio encontra-se claramente pouco desenvolvido para justificar o lançamento de uma operação de transporte combinado (ferroviário/por via navegável ou rodoviário/por via navegável). Além disso, os custos dos transportes por via navegável nunca conseguiriam competir com os dos transportes rodoviários.

Na Bélgica, são organizadas linhas regulares, por um lado, entre Antuérpia e Roterdão, por outro, entre portos fluviais belgas (dos quais, Liège, Antuérpia e Avelgem) e terminais no Reno. Além disso, será criado um novo terminal de contentores em Meerhout, no Canal Albert. Contudo, o único porto fluvial belga equipado para o transbordo para o caminho-de-ferro é o de Liège (Renory). Com efeito, a maioria do tráfego fluvial na Bélgica tem prolongamentos quer marítimos quer rodoviários.

Nos Países Baixos, o essencial do tráfego concentra-se no Reno, de Roterdão para a Alemanha, a França e a Suíça, e na linha Roterdão/Antuérpia. Dois portos fluviais, Nijmegen e Born (no Limburgo) estão equipados com instalações de transbordo para o caminho-de-ferro. Está em estudo um terceiro estaleiro de transbordo via navegável/caminho-de-ferro no norte do país.

Na Alemanha, a parte do tráfego de navegação interna que faz parte de um transporte combinado elevou-se para cerca de 1% das toneladas transportadas por via navegável, tendo representado 2,6 milhões de toneladas. A maioria deste tráfego efectua-se entre a Alemanha e os Países Baixos. Os portos fluviais mais importantes onde existem instalações de transbordo para o transporte combinado são Karlsruhe, Wörth, Germersheim, Ludwigshafen, Mannheim, Grinsheim - Dusseldorf, Duisburg, Emmerich. Os dois portos dos novos Länder, Magdeburg e Dresden, estão a ser construídos ou vão sê-lo brevemente.

No que se refere à França, actualmente, cinco portos fluviais estão equipados para o transbordo para o caminho-de-ferro (Estrasburgo, Lyon, Paris-Gennevilliers, Châlon-sur-Saône e Lille). Apesar disso, o modo principal associado à via navegável continua a ser a estrada, que representa 99%. O tráfego no Ródano representou em 1991 cerca de 2 600 TEU, graças à associação dos portos da Saône (APROPOR: Chalon, Mâcon, Villefranche), que gere terminais de contentores da CNC (Compagnie nationale de conteneurs, sociedade francesa), do armamento fluvial DELTA-SHIPPING e do porto autónomo de Marselha (enquanto operador do terminal de FOS) e que permitiu a criação de uma linha fluvial de contentores (DELTA-BOX), equivalente a um serviço de comboio completo em FOS.

O tráfego fluvial do terminal de LILLE, cujo início data apenas de 1991 (linha de contentores LILLE-ROTTERDÃO), com dois barcos carregando cada um de 52 a 54 contentores para uma viagem por semana em cada sentido, deverá ultrapassar as 3 500 TEU a partir de 1992 com dois barcos suplementares.

d. Outras acções comuns a favor do transporte combinado

1. A nível comunitário

Paralelamente à alteração da legislação comunitária, a Comissão, na sequência de uma resolução adoptada pelo Conselho, em 30 de Outubro de 1990, reuniu um grupo de trabalho de alto nível, constituído por Estados-membros e organizações profissionais relacionadas com o transporte combinado. Com a ajuda desse grupo, a Comissão elaborou uma comunicação ao Conselho (COM(92)230), relativa à criação de uma rede europeia de transporte combinado e às condições do seu bom funcionamento.

Esta comunicação, que delineia as bases de uma política intermodal comum, contém 3 propostas de textos jurídicos:

- um projecto de decisão do Conselho relativo à criação da rede intermodal e à instituição dos meios necessários ao respectivo financiamento;
- um projecto de directiva do Conselho, que altera a Directiva 75/130, com o objectivo de incluir os percursos marítimos associados a um percurso rodoviário, nos mesmos limites que para os percursos rodoviários associados à via navegável;
- um projecto de regulamento do Conselho que altera o Regulamento nº 1107/70, com o objectivo de prolongar até 31 de Dezembro de 1995 a sua data de validade e de estender a derrogação aos auxílios aos materiais especificamente destinados ao transporte combinado e especificamente utilizados em transporte combinado.

Dos doze Estados-membros, apenas três formularam propostas de extensão ou de alteração da regulamentação comunitária: a Bélgica sugere que seja simplificada, a Irlanda propõe que se clarifique a situação relativa às diferentes normas das unidades de carregamento segundo o organismo (CE - ISO - UIC) e a Grécia solicita que sejam incluídos os percursos marítimos no transporte combinado.

2. A nível nacional

Dos dez Estados-membros que responderam a esta questão, aparentemente, oito Estados (B, DK, E, GR, IT, IRL, P, UK) não concedem qualquer incentivo ao recurso ao transporte combinado através da flexibilização das regulamentações rodoviárias no caso de percursos rodoviários, iniciais ou finais, de um transporte combinado. Em contrapartida, a França autoriza para esses trajectos uma derrogação de 44t, autorizando igualmente a Alemanha uma derrogação de 44t para os contentores marítimos normalizados segundo a ISO. A Alemanha concede igualmente derrogações da proibição de circulação ao Domingo e nos fins-de-semana de férias.

Novas relações de 1988 a 1990Alemanha

Caminhos-de-ferro

Hagen/Ingolstadt/Coevorden (NL) Verona (I)
Bochum/Puttgarden/Escandinávia
Neu Ulm/Singen/Milão Certosa com ligação a Ludwigsburg
Colónia/Melzo/Milão Certosa e Gallarate
Chiasso/Francforte
Pomezia/Basileia/Francforte
Busto/Mannheim
Chiasso/Basileia/Francforte
Luino/Francforte
Francforte/Mannheim/Basileia/Busto

reestruturação dum número cada vez maior das 3 000 ligações existentes,
com vista a uma abordagem mais adaptada à procura

- Vias navegáveis

Aumento de serviços regulares e diários com Roterdão e Antuérpia

Bélgica

Para: Novara
Oleggio
Mâcon
Basileia
Viena
Espanha via Port-Bou

Dinamarca

Sem alterações

França

- por caminho-de-ferro:
- modificação do plano de transportes, nomeadamente das ligações:
 - . relações diárias Avinhão-Paris
 - Marselha-Avinhão-Lille
- relações semanais Estrasburgo-Dunquerque
- por navio:
- . Fos-Chalon/Saône

Grécia

Nenhuma nova relação

Itália

Novas relações de trânsito alpino:

via Domodossola
via Luino
via Chiasso
via Brennero
via Modane

Reino Unido

Melton Mowbray (Leicestershire) - Cricklewood (Londres)

N.B.: Visto que foram criadas em 1991, estas ligações figuram no anexo 3 com a menção: (1991)

ANEXO 2

Melhoramentos da infra-estrutura ferroviáriaAlemanha

- Construção de novos terminais:

Hamburgo - Billwerder
Duisburgo - Ruhrort Hafen
Estugarda - Hafen
Munique - Riem

- Melhoramento de terminais existentes

Bielefeld Ost
Köln Eifeltor
Wuppertal - Langerfeld
Manhheim Rbf
Ingolstadt Nord

Bélgica

- Realizações:

Aumento do gabarito do túnel de Botselaar (fronteira belgo-alemã:
abertura do túnel em Junho de 1991

- Em curso:

Extensão do gabarito B + e da carga de 22,5 t por eixo (D4) ao
conjunto da rede.

- Projecto planeado:

Aumento do gabarito do túnel de Veurs.

Dinamarca

Sem melhoramentos

França

- Adaptação do gabarito

Khel Cerbere
Benelux Itália
Paris Le Havre
Hendaia Vintimille
Paris Bordéus
Paris Marselha

- Terminais de transbordo

a) Realizados

Paris la Chapelle
Valenton Cour IV
Avinhão Novatrans

b) Em curso

Lille
Avinhão CNC
Toulouse CNC
Rungis
Valenton II (PTP)

- Melhoramento dos acessos

Valenton acesso oeste
Toulouse
Acesso Avinhão

- Projectos planeados

Chantier

Cognac
Estrasburgo
Perpilhão

Grécia

- Electrificação da linha entre Tessalónica e Idomeni
- Conversão em via dupla e aumento do gabarito da linha Larissa-Plati

Itália

- Adaptação do gabarito:

fronteira - Chiasso
fronteira - Modane
Simplon
Brenner
fronteira - Tarvisio
linha do Adriático
Udine - Trieste

- Terminais de transbordo

Verona Quadrante Europa
 Pádua
 Pescara
 Cosença
 Cagliari
 Sassari
 Bari Ferruccio
 Brindisi
 Milão Certosa
 Milão Farini

Países Baixos

- Obras terminadas

- . linha ferroviária Maasvlakte (oeste de Roterdão)
- . linha ferroviária para Axel (província da Zelândia)

- Obras em curso

- . terminal de Venlo (província do Limburgo)
- . conversão de várias linhas para uma capacidade de carga D4
- . melhoramento das instalações de Roterdão

- Previsões para os próximos cinco anos:

- . centro ferroviário de Waalhaven (Roterdão)
- . duplicação da linha Europoort-Maasvlakte
- . electrificação da linha de Barendrecht
- . Lombardijen (sudoeste de Roterdão)
- . travessias de Lombardijen e Utreque
- . construção da linha de Betuwe, entre Roterdão e a Alemanha.

Portugal

- instalações terminais de Lisboa (Beirolas) e do Porto (Leixões)

Perspectivas de desenvolvimentoAlemanha

- caminhos-de-ferro

- * aplicação do conceito de ponto nodal ("hub") para melhorar a qualidade de serviço
- * lançamento de comboios directos de velocidade elevada (120 km/h) ou de grande capacidade de carga (1 600 toneladas)
- * construção de novos terminais:

Hamburgo - Eurokai
Herne
Düsseldorf - Eller
Coblença
Beisiförth
Karlsruhe
Basileia
Kornwesthein
Mühldorf
Neu Ulm
Augsburgo - Oberhausen

- Melhoramento de terminais existentes:

Bremerhaven CT III
Bremen Roland
Braunschweig
Hagen Hbf
Francforte (Meno) Ost
Mainz - Bischofsheim
Basileia Bad Gbf
Freiburg
Landshut
Nuremberga

- Vias navegáveis

Serviço RO-RO no Danúbio entre Passau e a Bulgária (Vidin)

- Construção ou melhoramento de terminais nos novos Länder

Berlim
Chemnitz/Zwickau
Dresda
Erfurt
Halle Leipzig
Magdeburgo
Cottbus
Rostock

Bélgica

- Caminho-de-ferro

- . reorganização do transporte estrada-caminho-de-ferro entre a Bélgica e a Itália com concentração e dispersão do transporte em Schaerbeek,
- . reorganização do transporte de contentores entre o Benelux e a Itália com concentração e dispersão em Hagondange (Nordeste da França),
- . mudança do terminal de CAST em Antuérpia para Zeebrugge,
- . aumento da capacidade do terminal de Antuérpia-Schijnpoort.

- via navegável:

- . criação de um terminal de contentores junto ao Canal Albert (Meerhout).

Dinamarca

Estudos sobre novas relações de tráfego na Escandinávia e novos centros de transbordo.

França

- Criação de novas relações

realização de estudos sobre o serviço em dia A / dia B de 30 terminais entre si através da utilização dum ponto nodal (hub) e da técnica do comboio completo

- Criação de novos centros

realização de estudos sobre um terminal para a região parisiense (próximo de Roissy)

ampliação ou mudança das instalações terminais de Lille, Toulouse, Perpignan, Estrasburgo, Bordéus, Lião, Avinhão, Marselha, Nancy

Grécia

- linhas: Patras/Atenas/Tessalonica (alargamento da bitola)
Igoumenitsa/Tessalonica/fronteira turca

- terminais: criação de um novo terminal de contentores em Thriassion Pedion

Itália

No horizonte 92 - 93

- linhas: Roterdão - Milão
 Milão - Schaerbeek (B)
 Antuérpia - Pomezia
 Bolonha - Le Havre
- terminais: Milão Segrate
 Milão Smistamento
 Novara Boschetto
 Pomezia S.P.

A médio prazo

início de um estudo de viabilidade sobre o porto de Gioia Tauro, relativamente aos transportes de origem marítima com destino a

- Itália (Roma, Pomezia)
- Suíça (Basileia)
- Alemanha (Munique, Francoforte, Hamburgo)
- Áustria
- França (Fos, Paris)
- Inglaterra (Felixstowe e/ou outra localidade)
- Escandinávia
- Benelux

Países Baixos

- Roterdão - Germersheim (1991)
- Roterdão - Smistamento (1991)
- Criação de novos terminais

Portugal

- novas instalações terminais em Lisboa, Porto e Setúbal
- construção de um eixo servindo as zonas de Pampilhosa e Entrocamento

Reino Unido

- linhas
 - Costa Leste - Wakefiels e Teeside;
 - linha do Oeste para Cardiff;
 - linha litoral do oeste para Birmingham, Manchester, Liverpool e Glasgow
- instalação de terminais de gestão do tráfego de mercadorias do túnel sob a Mancha
 - Londres Noroeste
 - Willesden Trafford Park (Manchester)
 - Stratford Seaforth Docks (Liverpool)
 - Gales e Sudoeste Nordeste
 - Cardiff(*) Wilton (Teeside)
 - Escócia Midlands
 - Mossend (Lanarkshire) Birmingham
 - Yorkshire & Humberside
 - Wakefield

(*) Está em estudo um outro terminal em Avenmouth, próximo de Bristol

QUESTIONÁRIO

relativo à evolução do tráfego combinado durante os anos

1988 - 1990

1. Qual a evolução do tráfego combinado verificada durante os anos 1988 a 1990, comparativamente a 1985, especificando:
 - ferroustage
 - . transportes ao abrigo do regime "Rollende Landstrasse" (estrada rolante)
 - . os outros transportes de veículos rodoviários
 - o transporte de superestruturas amovíveis por caminho-de-ferro/estrada
 - os contentores de 20 pés e mais, por caminho-de-ferro/estrada
 - os contentores de 20 pés e mais, por via navegável
 - o roll-on/roll-off por via navegável

distinguindo entre o tráfego nacional e internacional (por país)
(ver igualmente o quadro em anexo)
2. Quais as relações servidas
 - a) por comboios especiais com indicação do número e periodicidade desses comboios
 - b) por navio com indicação do número e periodicidade desses navios
3. Quais as novas relações criadas em 1988 - 1990?
4.
 - a) Qual foi o impacto sobre a evolução do transporte combinado, resultante da aplicação, a partir de 1 de Janeiro de 1985, das medidas relativas à redução ou ao reembolso dos impostos aplicáveis aos veículos rodoviários, relativamente aos percursos efectuados por caminho-de-ferro.
 - b) Qual foi a média do montante reembolsado aos transportadores e o montante total anual durante o período considerado.
 - b) Qual o procedimento de reembolso a seguir pelo transportador.

5. Quais as perspectivas
 - a) para a criação de novas relações de tráfego a servir em regime de tráfego combinado assim como de novos centros e portos de transbordo,
 - b) para a evolução no domínio do material circulante ferroviário, da construção de navios especializados e dos aparelhos de transbordo adequados
6. No que diz respeito à infra-estrutura ferroviária e mais especialmente ao aspecto relativo do gabarito, quais foram:
 - a) os projectos realizados
 - b) os projectos em curso
 - c) os projectos planeados
7. Quais os requisitos a observar por um transportador para poder efectuar um percurso rodoviário que faça parte de um transporte combinado (nacional/internacional)?

Estes percursos encontram-se sujeitos a tarifas obrigatórias ou recomendadas?

Existem excepções nas legislações nacionais a favor dos transporte combinado, relativas:

 - ao peso e dimensões dos equipamentos rodoviários,
 - às proibições de circular durante a noite e o fim-de-semana,
 - à legislação laboral?
8. Quais as possibilidades e eventuais justificações para alargar a actual regulamentação comunitária, com vista a uma maior promoção do transporte combinado?
9. Quais os problemas enfrentados por este tipo de transportes no tráfego com e através de países terceiros?

10. Quais as evoluções mais marcantes do transporte combinado (t.c.), relativamente às vias navegáveis?

- a. Qual o volume transportado (em toneladas ou TEU), o tráfego (t/km ou TEU x kms) e a quota (em %) representada pelo transporte combinado, no mercado da via navegáveis?

_____ toneladas ou TEU (em 19..)

_____ t/km ou TEU x kms

_____ % (= importância do t.c. na navegação interior)

- b. Estes dados encontram-se disponíveis especialmente para certos eixos (Reno, Ródano, canais, etc.) ou por eixos de tráfego? Em caso afirmativo, podem ser fornecidos?

- c. Quais os portos fluviais equipados de instalações de carga ou descarga para a linha férrea e quais deles se encontram ligados à rede de caminho-de-ferro?

- d. Qual o principal modo de transporte associado à via navegável: a estrada ou a linha férrea? Em que proporção?

estrada:	_____	%
caminho-de-ferro:	_____	%
estrada e caminho-de-ferro:	_____	%
outros (mar, etc.):	_____	%

- e. Quais os obstáculos que dificultam o desenvolvimento do transporte combinado com utilização das vias navegáveis?

- e. Existem medidas de apoio directo ou indirecto ao transporte combinado com utilização das vias navegáveis (medidas financeiras, legislativas, apoio público, apoio das autoridades locais ou regionais, ajuda às infra-estruturas, etc.)?

11. Quaisquer observações úteis para a elaboração do relatório da Comissão ao Conselho e para a discussão nas instâncias comunitárias.

Lista dos destinatários do questionário

- União Internacional das sociedades de Transporte Combinado Rodoferroviário
- União Internacional dos Transportes Rodoviários
Comité de Ligação dos Transportadores Profissionais Rodoviários das Comunidades Europeias
- Comité das Ligações do Transporte por Conta Própria Junto das Comunidades Europeias
- Secretário Geral do Comité dos Caminhos-de-ferro Europeus
- União Internacional para o Transporte por Transcontainers
"Intercontainer"
- Comité de Ligação Europeu dos Transitários e Auxiliares de Transporte do Mercado Comum
- União das Indústrias da Comunidade Europeia
- Conferência Permanente das Câmaras de Comércio e Indústria da Comunidade Económica Europeia
- União Internacional da Navegação Fluvial
- Comissão Central para a Navegação do Reno
- Organização Europeia da Navegação Fluvial

COM(93) 394 final

DOCUMENTOS

PT**07**

N.º de catálogo : CB-CO-93-428-PT-C

ISBN 92-77-58708-3
