



Council of the  
European Union

010433/EU XXVI.GP  
Eingelangt am 06/02/18

Brussels, 6 February 2018  
(OR. en, pt)

5872/18

---

---

**Interinstitutional File:**  
2017/0290 (COD)

---

---

TRANS 52  
CODEC 143  
PARLNAT 30  
INST 43

#### COVER NOTE

---

From: Portuguese Parliament  
date of receipt: 19 January 2018  
To: General Secretariat of the Council

---

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States  
[14213/17 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176 - COM(2017) 648 final]  
– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality<sup>1</sup>

---

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion.

---

<sup>1</sup> The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20170648.do>



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**Parecer**

**COM(2017)648**

**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**

---

1



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a seguinte iniciativa: 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].

A presente iniciativa, atendendo ao seu objeto, foi enviada à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território, Descentralização, Poder Local e Habitação para análise e subsequente emissão de relatório. Não obstante, entenderam as referidas Comissões que não havia fundamentação pertinente que justificasse a sua pronúncia.

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

1. Para que seja possível à Europa manter a sua competitividade e poder dar resposta às necessidades de mobilidade das pessoas e das mercadorias é necessária uma transição para uma economia circular hipocarbónica. Esta transição já começou e a UE tem vindo a adotar um conjunto de políticas nesse sentido<sup>1</sup>. No entanto, o seu ritmo deve ser acelerado tal, como foi preconizado na “Estratégia de Mobilidade Hipocarbónica”<sup>2</sup>, de modo a que

---

<sup>1</sup> SWD(2016) 244 final

<sup>2</sup> COM(2016) 501



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

os compromissos da UE decorrentes do Acordo de Paris<sup>3</sup> sejam cumpridos, assegurando, simultaneamente, a competitividade económica e as necessidades de mobilidade de um mercado interno eficiente.

2. É neste contexto que a presente iniciativa se enquadra, estando em consonância com os esforços desenvolvidos pela Comissão, no sentido de criar “uma União da Energia resiliente dotada de uma política em matéria de alterações climáticas virada para o futuro”, bem como com as propostas relativas à mobilidade hipocarbónica. De mencionar que a Comunicação “Europa em Movimento”<sup>4</sup> delineou a estratégia para “uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos”. Esta estratégia tem vindo a ser acompanhada por um conjunto de propostas, tais como a revisão da Diretiva “Eurovinheta” (Diretiva 1999/62/CE), a reformulação da Diretiva 2004/52/CE sobre a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem e a revisão da regulamentação sobre o acesso ao mercado e as condições de trabalho no setor do transporte rodoviário de mercadorias, e por um conjunto de novas medidas destinadas a alicerçar a mobilidade cooperativa, conectada e automatizada.
3. No intuito de avançar com a implementação da transição para uma mobilidade hipocarbónica, as referidas medidas são agora complementadas por outras propostas, nas quais se inclui a presente iniciativa.
4. Importa referir, no entanto, que a Diretiva 92/106/CEE<sup>6</sup> é o único instrumento jurídico, a nível da União, que visa diretamente incentivar a

---

<sup>3</sup> Para alcançar esse desiderato (de longo prazo) a União Europeia terá de reduzir as emissões em, pelo menos, 80 % até 2050. Por conseguinte, é necessário continuar a realizar progressos na transição para uma economia hipocarbónica.

<sup>4</sup> COM(2017) 283 final.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

transição do transporte de mercadorias rodoviário para modos de transporte com níveis de emissões mais baixos, como o transporte por vias navegáveis interiores, o transporte marítimo e o transporte ferroviário, a qual a presente iniciativa pretende alterar. Todavia, embora esta diretiva continue a ser relevante para alcançar o objetivo da política de transportes da UE de redução das externalidades negativas, considera-se que a sua eficiência e a sua eficácia devem ser melhoradas.

5. Por conseguinte, a iniciativa em análise vem propor o aperfeiçoamento da citada diretiva que, em termos globais, visa aumentar a competitividade do transporte combinado em relação ao transporte rodoviário de mercadorias de longa distância fomentando, deste modo, a multimodalidade e impulsionando a transição do transporte rodoviário de mercadorias. Em termos de objetivos específicos, a iniciativa visa: i) clarificar a definição das condições de elegibilidade do transporte combinado; ii) incentivar mais fortemente a competitividade do transporte combinado; iii) reforçar o investimento nos terminais intermodais e respetiva capacidade.
6. Para alcançar os objetivos enunciados, a presente iniciativa propõe a eliminação das lacunas identificadas na legislação em vigor (Diretiva 92/106/CEE)<sup>5</sup>, que estão sobretudo relacionadas com a definição de

---

<sup>5</sup> Em termos específicos as lacunas apresentadas pela Diretiva 92/106/CEE, são em síntese as seguintes:

1) aplicações ineficazes 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 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.



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

“transporte combinado”, com as limitações dos incentivos fiscais e com as disposições obsoletas relativas aos documentos de transporte e, em especial, o alargamento do seu âmbito de aplicação, através de um conjunto mais alargado de possíveis medidas de apoio. Tal inclui o apoio ao investimento em infraestruturas de transbordo que irá garantir incentivos adicionais e reduzirá as diferenças de competitividade entre o transporte intermodal e o transporte de mercadorias exclusivamente rodoviário. Deste modo pretende-se complementar outras medidas destinadas a criar um Espaço Único Europeu dos Transportes e contribuir igualmente para uma viragem em benefício de modos de transporte mais sustentáveis.

7. Por último, conclui-se que, sem a alteração do quadro legislativo vigente, o transporte intermodal continuaria a ser menos competitivo do que o transporte rodoviário e o objetivo de transferência modal fixado para 2030 no Livro Branco de 2011 não seria alcançado, persistindo as externalidades negativas do sistema de transportes europeus. Razões que justificam a pertinência da iniciativa em apreço.

**a) Da Base Jurídica**

A base jurídica em que assenta a presente iniciativa é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

**b) Do Princípio da Subsidiariedade**

No que concerne à verificação do princípio da subsidiariedade, importa referir que, tendo em conta a apresentação e fundamentação dos objetivos da iniciativa

---



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

em apreço, a mesma se encontra em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do TUE.

**PARTE II – PARECER**

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa legislativa respeita o princípio da subsidiariedade.
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 17 de janeiro de 2018

**A Deputada Autora do Parecer**

**(Maria Adelaide Ribeiro)**

**A Presidente da Comissão**

**(Regina Bastos)**