



Bruxelas, 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da
União Europeia**

relativa à

**posição do Conselho sobre a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho
que altera a Diretiva 96/53/CE, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas
autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no
tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

relativa à

posição do Conselho sobre a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. ANTECEDENTES

Data de transmissão da proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho (documento COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):	16 de abril de 2013
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	11 de julho de 2013
Data da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura:	15 de abril de 2014
Data da transmissão da proposta alterada:	N/A
Data da adoção da posição do Conselho:	5 de junho de 2014

2. OBJETIVOS DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A Diretiva 96/53/CE estabelece as dimensões e os pesos máximos dos veículos pesados de mercadorias e dos autocarros utilizados no tráfego internacional (os Estados-Membros estão autorizados a exceder essas dimensões ou pesos no tráfego nacional sob determinadas condições).

O objetivo principal da alteração é tornar os veículos pesados de mercadorias e os autocarros mais ecológicos e seguros, permitindo, em certos casos e sob determinadas condições, a concessão de derrogações no que respeita aos pesos e dimensões, quando as melhorias introduzidas não são compatíveis com as limitações definidas na diretiva. De acordo com as previsões, os veículos mais ecológicos conduzem a um aumento da eficiência dos combustíveis entre 7 e 10 %, com a correspondente redução das emissões de CO₂ e de gases com efeito de estufa. Com veículos pesados de mercadorias mais seguros será possível salvar até 500 vidas por ano, principalmente no caso dos utentes vulneráveis, nomeadamente os peões e os ciclistas nas zonas urbanas.

O objetivo da proposta da Comissão é, em especial:

- Promover a aerodinâmica dos veículos: permitindo um aumento do seu comprimento, de modo a conceber cabinas mais aerodinâmicas. As cabinas

inteligentes aumentariam também a visibilidade para o condutor e possibilitariam uma melhor absorção da energia em caso de acidente. A proposta autoriza igualmente a utilização de defletores aerodinâmicos na retaguarda dos reboques, semirreboques e camiões, equipamentos que já se encontram disponíveis no mercado e são cada vez mais usados, nomeadamente nos Estados Unidos. A proposta de diretiva não prevê o aumento da capacidade de carga.

- Permitir, no caso da propulsão híbrida ou elétrica, um aumento do peso até 1 tonelada.
- Introduzir disposições relacionadas com o controlo do cumprimento, dado o número elevado de casos de sobrecarga, cada vez mais preocupantes. As novas disposições recomendam a utilização de sensores de peso a bordo dos veículos pesados e a implantação de pontos de pesagem em movimento nas estradas, obrigando simultaneamente os Estados-Membros a efetuar um determinado número de controlos, proporcional ao tráfego.
- Introduzir a responsabilidade solidária entre o carregador e o transportador de mercadorias, em caso de sobrecarga durante o transporte rodoviário (se o carregador não informar ou prestar informações erradas).
- Facilitar o transporte intermodal de contentores, prevendo uma derrogação para as 44 toneladas e para 15 centímetros de comprimento adicional no caso do transporte de contentores e de caixas móveis de 45 pés no transporte intermodal.
- Permitir 1 tonelada suplementar no caso dos autocarros, de modo a ter em conta o aumento de peso dos passageiros e das respetivas bagagens.

Para além dos principais objetivos da alteração, conforme indicados acima, a proposta da Comissão tem também em conta os esclarecimentos da Comissão ao Parlamento Europeu¹, relacionados com a questão do tráfego transnacional de veículos mais longos (ou seja, as normas existentes autorizam a atravessar uma fronteira entre dois Estados-Membros limítrofes que autorizem a utilização de veículos mais longos no seu território).

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO

O acordo político adotado pelo Conselho «Transportes» em 5 de junho de 2014 apoia os principais objetivos da proposta da Comissão, que visa permitir a conceção de veículos mais ecológicos e seguros, mas desvia-se destes objetivos nalguns outros pontos, nomeadamente:

- São propostos prazos bastante dilatados tanto para a transposição da nova diretiva (3 anos) como para a aplicação das disposições do seu artigo 9.º sobre a conceção de novas cabinas (5 anos após a alteração necessária da Diretiva 2007/46/CE, incluindo dos seus atos de execução), a fim de ter em conta a capacidade de investimento de alguns fabricantes de veículos. A proposta da Comissão prevê um prazo de transposição de 18 meses. A Comissão recorda que a sua proposta torna a medida possível, significando isto que não obriga os fabricantes a produzir tais cabinas, salvo se considerarem que existe um mercado para o produto. A Comissão julga que os longos prazos propostos não se justificam, na medida em que as tecnologias necessárias já existem e que os cidadãos da União devem poder tirar partido de camiões mais ecológicos e seguros o mais rapidamente possível.

¹ Ofício dirigido pelo Vice-Presidente Siim Kallas a Brian Simpson, Presidente da Comissão TRAN do PE, com data de 13 de junho de 2012.

- O pilar do controlo do cumprimento proposto pela Comissão para sancionar as infrações relacionadas com a sobrecarga (artigos 12.º e 13.º) foi, em grande parte, rejeitado pelo Conselho, que suprimiu o artigo 13.º relativo à classificação das infrações em categorias e esvaziou o âmbito do artigo 12.º relativo aos controlos. Por exemplo, o Conselho substituiu o indicador numérico para os controlos de pré-seleção propostos pela Comissão (já aplicados por alguns Estados-Membros) por um nível «apropriado» de controlos. Na realidade, tal significaria que a situação atual não sofreria qualquer alteração importante, o que não constitui uma medida satisfatória. Além do rápido desgaste do pavimento, que conduz a custos adicionais de manutenção, a Comissão considera que os veículos em sobrecarga comprometem a segurança rodoviária e geram distorções de concorrência entre operadores que cumprem as regras e operadores que não o fazem. A falta de harmonização dos procedimentos de controlo e do nível de sanções entre os diferentes Estados-Membros envia mensagens confusas aos transportadores rodoviários de mercadorias e reduz a eficácia das medidas de execução. No entanto, o Conselho concordou que os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre o número de controlos efetuados e as infrações detetadas.
- O Conselho invoca o artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 182/2011 («cláusula de ausência de parecer») no artigo 10.º-H, n.º 5, da sua posição em primeira leitura. A Comissão apresentou uma declaração recordando que o recurso a esta disposição não deve ser sistemático, mas antes responder a uma necessidade específica de desvio da regra de princípio segundo a qual a Comissão pode adotar um projeto de ato de execução quando não é emitido um parecer. Uma vez que constitui uma exceção à regra geral estabelecida pelo artigo 5.º, n.º 4, o recurso ao segundo parágrafo, alínea b), não pode ser visto simplesmente como um «poder discricionário» do legislador, devendo antes ser interpretado de forma restritiva e, por conseguinte, ser fundamentado.

Por outro lado, a Comissão congratula-se com os seguintes pontos:

- Os artigos 8.º e 9.º sobre características aerodinâmicas, que mantiveram a redação proposta pela Comissão, tanto em termos de objetivos como de conteúdo. Não obstante o Conselho ter substituído os atos delegados propostos por atos de execução limitando-os ao artigo 8.º, a Comissão pode concordar com esta abordagem, na perspetiva do trabalho a levar a cabo por um grupo de peritos criado pela Comissão para especificar e definir o conteúdo técnico desses atos. O conteúdo dos atos delegados previstos no artigo 9.º poderá ser incluído numa atualização da regulamentação relativa à homologação dos veículos a título da Diretiva 2007/46/CE. Nos artigos 8.º e 9.º, o Conselho tornou mais claro o papel da legislação relativa à homologação (Diretiva 2007/46/CE e Regulamentos (CE) n.º 661/2009 e (UE) n.º 1230/2012).
- A introdução de medidas de responsabilidade solidária entre o carregador e o transportador rodoviário de mercadorias no caso do transporte de contentores.
- O alargamento aos veículos movidos a combustíveis alternativos do âmbito de aplicação da proposta de autorização de suplemento de peso para os veículos elétricos/híbridos, de modo a ter em conta o peso adicional necessário para as tecnologias alternativas.
- A adoção de uma nova definição de «operação de transporte intermodal» que tem devidamente em conta a especificidade do transporte por via navegável. Esta nova

definição aplicar-se-ia em caso de derrogação para 15 centímetros e para 44 toneladas para os contentores e as caixas móveis de 45 pés.

- O aumento para 19,5 toneladas do peso autorizado para os autocarros de 2 eixos (mais 500 kg em relação ao peso estabelecido na proposta da Comissão) de modo a gerir também o aumento de peso decorrente dos sistemas de bordo obrigatórios (Classe Euro VI, equipamento de segurança).

No que se refere ao tráfego transnacional de veículos mais longos, a Comissão toma nota das opiniões divergentes entre os Estados-Membros e da decisão do Conselho de não alterar o texto da atual diretiva. A Comissão pode aceitar o compromisso de suprimir as disposições do artigo correspondente, mantendo assim o *status quo* da atual diretiva. A Comissão apresentou uma declaração em que confirma a sua interpretação sobre o tráfico transnacional de veículos mais longos, conforme já previsto no ofício enviado pelo Vice-Presidente Siim Kallas a Brian Simpson.

4. CONCLUSÃO

A Comissão considera a atualização da legislação relativa aos pesos e dimensões dos veículos pesados de mercadorias e dos autocarros crucial para a realização dos objetivos de redução das emissões de gases com efeito de estufa. Além de serem mais aerodinâmicas, as novas cabinas, mais largas, permitirão também a introdução nos futuros veículos de novos equipamentos que melhoram a eficiência dos combustíveis. Do mesmo modo, a Comissão julga que as novas conceções permitirão a introdução de camiões mais seguros, contribuindo para salvar vidas nas zonas urbanas em caso de acidentes a baixa velocidade com veículos pesados. Por estas razões, a Comissão considera que seria contrário aos interesses dos cidadãos da União aguardar vários anos até os fabricantes introduzirem as novas conceções, que estão, em grande medida, prontas para implantação. A Comissão é de opinião de que estas questões merecem ser tratadas durante as negociações entre os legisladores.