



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Comissão dos Transportes e do Turismo*

---

24.7.2013

## **DOCUMENTO DE TRABALHO**

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho, 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 (COM(2013)0195)

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Jörg Leichtfried

DT\944682PT.doc

PE516.725v02-00

**PT**

*Unida na diversidade*

**PT**

## **Legislação existente:**

A Diretiva 96/53/CE do Conselho, 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 estabelece os limites para as dimensões e os pesos máximos de veículos que circulam na União Europeia e indica as condições segundo as quais podem ser concedidas derrogações a esses limites.

Esta diretiva não tem, contudo, em consideração evoluções recentes no que diz respeito ao mercado e à tecnologia.

## **Proposta da Comissão Europeia (COM(2013)0195)**

A fim de permitir a introdução no mercado de veículos mais aerodinâmicos e com maior eficiência energética sem comprometer a sua capacidade de carga, a Comissão propõe alterar a Diretiva 96/53/CE do Conselho abordando as seguintes questões:

- O aumento do peso total de um veículo para permitir a possibilidade de utilizar motores híbridos e elétricos, geralmente mais pesados. Esta medida também tem em consideração o peso médio de um passageiro no caso dos autocarros, que aumentou desde a entrada em vigor da Diretiva 96/53/CE do Conselho;
- O aumento do comprimento total de um veículo para permitir a possibilidade de instalar cabinas mais aerodinâmicas e/ou dispositivos aerodinâmicos perfilados na retaguarda do veículo. Esta medida também possibilitará o transporte de contentores de 45 pés, cada vez mais utilizados noutros modos de transporte, melhorando assim a integração do transporte rodoviário nas redes intermodais;
- A introdução de disposições sobre controlo e sanções, de forma a tornar os controlos na estrada mais seletivos e eficientes e estabelecer um quadro comum para sanções aplicáveis em todos os Estados-Membros;
- A permissão expressa da utilização transfronteiriça de veículos mais longos para trajetos que cruzem uma só fronteira, desde que sejam satisfeitas determinadas condições.

## **Temas de debate**

### **1. Circulação transfronteiriça de camiões mais longos (artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva 96/53/CE do Conselho)**

Propõe-se tornar expressamente lícita a permissão da circulação de veículos mais longos no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados já o permitirem e estiverem reunidas as condições para as derrogações previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da Diretiva 96/53/CE. A Comissão defende que esta medida não tem um impacto significativo na concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Além disso, de acordo com a proposta, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da

subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas está equilibrado com a necessidade de impedir que essas políticas distorçam a concorrência no mercado interno.

*Considerações do relator:*

A Comissão afirmou inicialmente que iria instaurar processos contra os Estados-Membros por infração da Diretiva 96/53/CE caso se confirmasse a utilização transfronteiriça de camiões mais longos e pesados. Contudo, a Comissão mudou completamente a sua interpretação da diretiva relativamente a este ponto após ser abordada por diversas partes interessadas. No que diz respeito a esta questão, o relator gostaria de salientar que é necessário seguir os processos democráticos e que eventuais alterações relativamente ao que é permitido no tráfego transfronteiriço devem ser efetuadas pelos colegisladores e não a pedido de partes interessadas.

O relator deseja realçar que alguns parlamentos nacionais e órgãos legislativos (tais como ambas as câmaras do parlamento austríaco e o *Bundesrat* alemão) exprimiram a sua preocupação relativamente à permissão expressa dada a camiões gigantes («gigaliners») para atravessarem fronteiras entre Estados-Membros. Além disso, o relator não concorda com o argumento de que este tráfego não afetaria a concorrência dentro da União. Na verdade, o relator acredita que a permissão deste tipo de tráfego transfronteiriço entre alguns Estados-Membros e a proibição entre outros não só colocaria em desvantagem económica os Estados-Membros que proíbem esta prática, como também faria com que ficassem sujeitos a uma pressão considerável de fabricantes, transportadores e Estados vizinhos para alterar a sua legislação. Esta situação poderia, por sua vez, conduzir a compromissos perigosos entre a necessidade de um Estado-Membro proteger os interesses económicos das suas empresas, por um lado, e a sua necessidade de garantir a segurança e a proteção ambiental, por outro.

O relator gostaria de salientar que a Comissão não levou a cabo uma avaliação do impacto da circulação transfronteiriça de veículos mais longos e pesados. Porém, estudos independentes mostram que o transporte ferroviário e o transporte combinado sofreriam uma redução significativa no volume de transporte caso os camiões gigantes tivessem permissão para realizar operações transfronteiriças<sup>1</sup>. O relator considera, portanto, que a permissão de livre circulação de camiões gigantes entre diferentes Estados-Membros seria contraproducente no que diz respeito a um dos principais objetivos da União listado no Livro Branco da Comissão sobre a política dos transportes<sup>2</sup>, nomeadamente o objetivo de substituir o transporte rodoviário pelo transporte ferroviário na União Europeia. Além disso, camiões mais longos e pesados poderiam ter um impacto negativo na segurança rodoviária, causando mais acidentes graves devido ao seu peso e dimensões.

---

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>  
UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

<sup>2</sup> COM(2011)0144

De forma a assegurar condições equitativas em toda a União Europeia, facilitar ainda mais a substituição do transporte rodoviário pelo transporte ferroviário e preservar os direitos dos Estados-Membros no que diz respeito à subsidiariedade, os camiões gigantes deveriam ser expressamente proibidos de atravessar fronteiras entre Estados-Membros. Deve caber a cada Estado-Membro a decisão de permitir ou não a circulação deste tipo de veículos, de uma forma não discriminatória, dentro dos seus respetivos territórios. No entanto, uma vez que os camiões mais longos são igualmente muito mais pesados e, como tal, podem causar uma mais rápida deterioração da infraestrutura rodoviária, a sua circulação deve ser sujeita a portagens mais elevadas, sempre que aplicável.

## **2. Melhorar o desempenho aerodinâmico e a segurança rodoviária dos veículos (artigos 8.º e 9.º)**

A Comissão propõe permitir a instalação, na retaguarda de veículos ou de conjuntos de veículos, de dispositivos que melhorem o desempenho aerodinâmico (artigo 8.º). A fim de garantir que estes dispositivos adicionais estejam igualmente em conformidade com os requisitos de segurança rodoviária, estes devem ser instalados de forma segura, devem ter sinalética diurna e noturna, não devem aumentar o risco para outros veículos em caso de colisão, nem aumentar o risco de desequilíbrio do veículo por ação de ventos laterais.

Além disso, a proposta permite efetuar alterações às cabinas de modo a melhorar a sua aerodinâmica, aumentar a visibilidade e reforçar a segurança do condutor, bem como a dos utentes mais vulneráveis, através da eliminação do ângulo morto (artigo 9.º).

### *Considerações do relator:*

Embora o relator apoie as alterações à aerodinâmica dos veículos propostas no artigo 8.º e concorde com as suas principais características, ele gostaria de salientar que, após a instalação de dispositivos aerodinâmicos na carroçaria de um veículo, deve poder continuar a ser possível carregar e transportar o veículo por transporte ferroviário, no âmbito das operações de transporte combinado. O legislador deve garantir que as melhorias à aerodinâmica dos camiões não impedem ou desincentivam o transporte combinado.

O relator ficou dececionado com o facto de a proposta omitir totalmente a questão da altura dos veículos. O relator também considera lamentável que praticamente não tenham sido levados a cabo quaisquer estudos científicos relativamente ao impacto dos ajustes propostos em termos de aerodinâmica. Além disso, o relator gostaria de sublinhar que o transporte combinado tem um potencial muito superior em termos da redução das emissões de CO<sub>2</sub> do que a implementação de melhorias aerodinâmicas nos camiões.

Por fim, mas não menos importante, o relator gostaria de chamar a atenção para o facto de já existir regulamentação para o equipamento aerodinâmico relativamente às dimensões dos veículos, sob a forma de legislação da UE em matéria de homologação. O Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão estabelece exceções para dispositivos aerodinâmicos instalados na retaguarda de veículos (500 mm em comparação com, a título transitório, 2000 mm da proposta COM(2013)0195) e para dispositivos instalados nas laterais de veículos. É importante clarificar se é realmente necessária uma nova diretiva para a mesma matéria. Se for o caso, tem de haver coerência entre os dois textos legislativos.

No que diz respeito à segurança rodoviária, o relator saúda o facto de a proposta se destinar a melhorar a manobrabilidade dos veículos e a visibilidade e a segurança dos condutores (artigo 9.º) e gostaria de reforçar estas disposições tornando as alterações à conceção da cabina obrigatórias ao invés de opcionais. Calcula-se que a alteração da conceção da cabina poderia salvar 300 a 500 vidas por ano, ou seja, uma redução de 10% (em comparação com a situação atual) no número de mortes decorrentes de acidentes envolvendo camiões. Há muito que a segurança rodoviária é uma prioridade essencial para o Parlamento Europeu, facto confirmado pela sua resolução de 27 de setembro de 2011 sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020<sup>1</sup>. O relator acredita que é importante tornar obrigatórias as alterações à conceção da cabina, em conformidade com as prioridades de segurança rodoviária estabelecidas pelo Parlamento. Estas medidas não requereriam tecnologia inovadora, uma vez que a tecnologia necessária já é conhecida e, se a vontade política existir, pode ser introduzida em breve. Poderia ser previsto um período de transição de modo a dar aos fabricantes mais tempo para cumprirem as novas especificações de conceção.

### **3. Pré-seleção e controlo seletivo (artigo 12.º)**

Propõe-se que os Estados-Membros instituíam um sistema de pré-seleção e de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de tornar os controlos mais seletivos e mais eficientes. Esta pré-seleção destina-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem, por isso, ser controlados manualmente. A proposta prevê que a pré-seleção e o controlo poderiam ser efetuados através da instalação de sistemas automáticos nas infraestruturas (artigo 12.º, n.º 2) ou de dispositivos de pesagem nos próprios veículos (artigo 12.º, n.º 6).

#### *Considerações do relator:*

O relator concorda com o objetivo de estabelecimento do sistema de pré-seleção, que poderia conduzir a controlos mais seletivos e eficientes e reduzir o fardo para os transportadores cumpridores e para as autoridades de fiscalização. De forma a garantir condições equitativas em toda a União e transferir a responsabilidade pela conformidade com as regras de segurança das autoridades de fiscalização para os transportadores e carregadores, o relator gostaria de tornar obrigatório o equipamento de veículos com dispositivos de pesagem. A proposta incide nos controlos de peso (sobrecarga) mas é igualmente importante levar a cabo controlos de dimensão (da largura, do comprimento e da altura). Por fim, é discutível a inclusão na proposta de desvios aceites relativamente às dimensões definidas (ou seja, menos de 5% para o peso e menos de 2% para o comprimento e para a largura) para efeitos de identificação de infrações. O relator preferiria a definição de uma abordagem harmonizada para estes limites, ao invés de cada Estado-Membro poder decidir por si sobre a imposição de sanções para estas infrações.

---

<sup>1</sup> JO C 56 E de 26.2.2013, p. 54.

#### **4. Atos delegados (artigo 16.º)**

A proposta dispõe que a Comissão terá o poder de definir os requisitos impostos aos novos dispositivos aerodinâmicos instalados na retaguarda de um veículo (artigo 8.º, n.º4), à conceção de novos veículos motorizados (artigo 9.º, n.º 4), às especificações técnicas para assegurar a total interoperabilidade de dispositivos de pesagem no veículo e às orientações sobre os procedimentos de controlo do peso de veículos em circulação (artigo 12.º, n.º 7).

##### *Considerações do relator:*

Embora seja necessário um certo grau de flexibilidade que assegure o acompanhamento dos progressos tecnológicos por parte da legislação, é importante, ainda assim, avaliar cuidadosamente se a proposta de delegação de poderes na Comissão é necessária em todas as áreas. O legislador é o verdadeiro responsável pelos textos legislativos. O alcance da delegação de poderes proposta parece ser excessivamente vasto, sendo que o Parlamento deve reservar-se o direito de alterar elementos fundamentais da legislação através do processo legislativo ordinário.