

Bruxelas, 23 de maio de 2018
(OR. en)

9144/18

**Dossiê interinstitucional:
2018/0130 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 810**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	17 de maio de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2018) 275 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho no que respeita ao prazo de aplicação das regras especiais relativas ao comprimento máximo das cabinas destinadas a melhorar o desempenho aerodinâmico, a eficiência energética e o desempenho em matéria de segurança

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 275 final.

Anexo: COM(2018) 275 final

Bruxelas, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Proposta de

DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho no que respeita ao prazo de aplicação das regras especiais relativas ao comprimento máximo das cabinas destinadas a melhorar o desempenho aerodinâmico, a eficiência energética e o desempenho em matéria de segurança

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

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 Comunidade¹, foi revista pela última vez pela Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho 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 Comunidade².

Um dos objetivos da Diretiva (UE) 2015/719 consistia em melhorar a aerodinâmica dos veículos a motor abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva, permitindo-lhes uma derrogação às restrições em matéria de comprimento máximo, se cumpridas determinadas condições. Visava, igualmente, adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte intermodal.

A referida derrogação foi concedida para a retaguarda dos veículos, para a instalação de dispositivos aerodinâmicos³, e para a frente dos veículos⁴, a fim de permitir uma forma mais arredondada e aerodinâmica das cabinas dos camiões.

A presente decisão diz respeito à frente dos veículos, isto é, às cabinas, como referido no artigo 9.º-A da Diretiva 96/53/CE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2015/719. Esta disposição estabelece um conjunto de condições, entre as quais, a conformidade do veículo com os requisitos do raio de viragem estabelecidos no ponto 1.5 do anexo I.

Na avaliação de impacto⁵ que acompanha a proposta de alteração da Diretiva 96/53/CE⁶, a Comissão identifica benefícios significativos na concessão das derrogações aplicáveis ao comprimento agora contempladas na Diretiva de alteração (UE) 2015/719. Além das importantes melhorias aerodinâmicas obtidas através dos dispositivos aerodinâmicos da retaguarda e das cabinas alongadas, estas cabinas podem também oferecer vantagens em termos de maior visibilidade dos condutores, maior segurança dos outros utentes da estrada, e de segurança e conforto dos condutores.

Embora a avaliação de impacto da Comissão não mencione a necessidade de uma moratória para a data da entrada em vigor das cabinas alongadas, o compromisso final entre os legisladores, como adotado no artigo 9.º-A, n.º 3, da Diretiva (UE) 2015/719, prevê uma moratória de 3 anos.

Dada a situação atual, e tendo em conta que as emissões de CO₂ provenientes dos transportes rodoviários representam um quarto de todas as emissões de CO₂ na UE e que as emissões dos transportes rodoviários deverão aumentar 6 % no período de 2030 a 2015, a Comissão considera que os benefícios das cabinas alongadas devem ser obtidos tão rapidamente quanto possível. A importância desta questão é confirmada pela proposta sobre as normas de CO₂ aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias, tal como apresentada pela Comissão no

¹ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

² JO L 115 de 6.5.2015, p. 1.

³ Artigo 8.º-B.

⁴ Artigo 9.º-A.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

âmbito do Pacote da Mobilidade III, que realça especificamente a importância das cabinas aerodinâmicas⁷. Com efeito, a conformidade com as futuras normas de emissões de CO₂ aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias exige a utilização de diferentes tecnologias para melhorar a eficiência energética, sendo a introdução de cabinas aerodinâmicas a medida mais eficaz para reduzir a resistência do ar.

Contudo, a moratória prevista na atual legislação dissuade os fabricantes de melhorarem a aerodinâmica das cabinas, como forma de assegurar a conformidade com as futuras normas de emissões de CO₂ dos veículos pesados de mercadorias. Além disso, a moratória colide igualmente com o princípio da inovação e o princípio de legislar melhor, uma vez que impede o desenvolvimento de novas tecnologias e conceitos.

Por conseguinte, a Comissão propõe uma redução do prazo de transposição do artigo 9.º-A, n.º 1, da Diretiva 95/53/CE. A nova versão do artigo 9.º-A, n.º 3 ainda deixaria aos Estados-Membros tempo suficiente para tomarem as medidas necessárias.

Neste contexto, foi tido em conta o tempo necessário para a adoção da presente decisão.

Importa ainda referir, em primeiro lugar, que a alteração do quadro de homologação prevista no artigo 9.º-A, n.º 2, pode ser realizada através de uma alteração do Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão⁸, como constatado numa análise mais aprofundada da questão. A alteração do Regulamento (UE) n.º 1230/2012, que deverá ficar concluída até ao final de 2018, será introduzida através de uma medida de execução ao abrigo do regulamento geral sobre a segurança⁹. O novo prazo, como estabelecido na presente proposta, tem em conta este facto e deverá garantir que as medidas nacionais de transposição do artigo 9.º-A, n.º 1, da Diretiva 96/53/CE, entrem em aplicação no mesmo momento que a alteração do Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão.

Em segundo lugar, não é necessário manter a sequência exata das alterações, tal como previsto atualmente no artigo 9.º-A, n.º 3, da Diretiva 96/53/CE. A circulação dos veículos em causa nas estradas exige, cumulativamente, alterações ao quadro de homologação e a alteração prevista no artigo 9.º-A, n.º 1, da Diretiva 96/53/CE. A transposição desta última não requer, por si só, uma alteração prévia do quadro de homologação. Basta que a regulamentação nacional preveja como condição a homologação, tal como referido no artigo 9.º-A, n.º 1, da Diretiva 96/53/CE.

A alteração proposta está plenamente em consonância com a avaliação de impacto¹⁰ já realizada pela Comissão, a qual — como mencionado — não contemplava uma moratória como adotado pelos legisladores. Pela mesma razão, não será necessário efetuar uma avaliação de impacto para a presente proposta.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

A presente proposta está em consonância com, e apoia, as atuais políticas em matéria de normas relativas às emissões de CO₂ para os veículos pesados de mercadorias, conforme proposto hoje. A proposta está também em consonância com as políticas em vigor destinadas a reduzir o número de acidentes e de vítimas mortais no transporte rodoviário.

⁷ COM(2018) 284.

⁸ Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, de 12 de dezembro de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de homologação para massas e dimensões dos veículos a motor e seus reboques e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 353 de 21.12.2012, p. 31.

⁹ Regulamento (UE) n.º 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

A presente proposta apenas antecipa a data a partir da qual poderão ser utilizadas cabinas mais aerodinâmicas e/ou seguras, como já previsto desde a Diretiva 2015/719, não tendo portanto impacto no transporte intermodal e no objetivo geral de promoção de soluções alternativas ao transporte rodoviário.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta contribui diretamente para a primeira prioridade política da Comissão Juncker de emprego, crescimento e investimento, permitindo que os fabricantes de camiões e os fornecedores de equipamentos inovem e produzam novos modelos de veículos pesados de mercadorias. A presente proposta visa também contribuir para a prioridade em matéria de união da energia e do clima, através de uma redução das emissões dos veículos pesados de mercadorias.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da alteração proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade**

A proposta limita-se a ajustar o prazo estabelecido no artigo 9.º-A, n.º 3, da Diretiva 96/53/CE. Esse ajustamento só é possível a nível da União.

Além disso, as distorções da concorrência no mercado interno só podem ser evitadas através de uma data única de aplicação das novas regras.

- **Proporcionalidade**

A proposta política é proporcional aos problemas identificados e não excede o que é necessário para a sua resolução. Mais especificamente, a medida limita-se a ajustar o prazo de transposição do artigo 9.º-A, n.º 1, da Diretiva 96/53/CE, prevendo, além disso, tempo suficiente para os Estados-Membros adotarem as medidas necessárias.

- **Escolha do instrumento**

As alterações às diretivas devem normalmente ser realizadas da mesma forma, ou seja, através de diretivas de alteração.

Neste caso específico, no entanto, trata-se apenas de alterar um prazo imposto aos Estados-Membros. Essa alteração não é, em si mesma, suscetível de ser transposta para a legislação nacional dos Estados-Membros. Por conseguinte, deve assumir a forma de uma decisão.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Considerando que não é necessária qualquer avaliação de impacto para a presente proposta, é feita referência à avaliação de impacto já realizada pela Comissão: SWD(2013) 108 final

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A alteração proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Os principais elementos da proposta são os seguintes:

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9.º-A

O atual artigo 9.º-A, n.º 3, prevê uma moratória de três anos para a introdução de cabinas aerodinâmicas, após a data de transposição ou de aplicação das alterações necessárias no que diz respeito aos requisitos técnicos de homologação.

Propõe-se um ajustamento do artigo 9.º-A, n.º 3, a fim suprimir a moratória de três anos e estabelecer um prazo mais breve, mas proporcionado.

Proposta de

DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho no que respeita ao prazo de aplicação das regras especiais relativas ao comprimento máximo das cabinas destinadas a melhorar o desempenho aerodinâmico, a eficiência energética e o desempenho em matéria de segurança

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

1. 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 Comunidade¹³, foi alterada pela Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴, com o objetivo de reduzir o consumo de energia e as emissões de gases com efeito de estufa, assim como de adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte intermodal.
2. Uma melhor aerodinâmica das cabinas dos veículos a motor permitiria ganhos consideráveis em termos de desempenho energético dos veículos a motor. No entanto, tal melhoria era impossível de acordo com as restrições de comprimento máximo estabelecidas na Diretiva 96/53/CE, sem reduzir a capacidade de carga dos veículos. Por conseguinte, a Diretiva (UE) 2015/719 introduziu uma derrogação às restrições aplicáveis ao comprimento máximo.
3. A Diretiva (UE) 2015/719 também prevê uma moratória de três anos para a introdução de cabinas aerodinâmicas, após a data de transposição ou de aplicação das alterações necessárias no que diz respeito aos requisitos técnicos de homologação.

¹¹ JO C [...] de [...], p. [...].

¹² JO C [...] de [...], p. [...].

¹³ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

¹⁴ Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho 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, JO L 115 de 6.5.2015, p. 1.

4. Para que os benefícios das cabinas aerodinâmicas, em termos de desempenho energético dos veículos pesados de mercadorias, mas também em termos de uma maior visibilidade dos condutores, maior segurança dos outros utentes da estrada e segurança e conforto dos condutores, se possam concretizar tão rapidamente quanto possível, é necessário assegurar que essas cabinas aerodinâmicas podem ser introduzidas sem atrasos desnecessários, logo que os requisitos de homologação necessários entrem em vigor.
5. A Diretiva 96/53/CE do Conselho deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A SEGUINTE DECISÃO:

Artigo 1.º

No artigo 9.º-A da Diretiva 96/53/CE do Conselho, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O n.º 1 é aplicável a partir de [XXX] [SP inserir data: 4 meses a contar da entrada em vigor da presente decisão].»

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente