Conselho
da União Europeia

Bruxelas, 23 de maio de 2025
(OR. en)

9156/25

Dossiê interinstitucional:
2023/0265(COD)

TRANS 188
CLIMA 157
ENV 371
COMPET 396
CODEC 637

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.° doc. Com.:	COM(2023) 445 final; COM(2023) 445 annex
Assunto:	Diretiva que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas e os pesos máximos autorizados para certos veículos rodoviários – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 13 de julho de 2023, como parte do pacote Transportes Ecológicos.

2. A proposta de alteração da 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, a seguir designada «Diretiva relativa às dimensões e ao peso de certos veículos rodoviários», tem três objetivos: a) Assegurar melhor a livre e eficiente circulação de mercadorias e a concorrência leal, b) Proporcionar incentivos suficientes ao setor para estimular o investimento em tecnologias de emissões nulas e c) Assegurar uma aplicação mais eficaz e mais coerente das regras novas e das regras existentes.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

3. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente para esta proposta e Rosa SERRANO SIERRA (S&D, ES) como relatora. O Parlamento Europeu adotou o seu relatório na reunião plenária de 12 de março de 2024.

4. O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer na 582.ª sessão plenária, em 26 de outubro de 2023. O Comité das Regiões adotou o seu parecer na 159.ª reunião plenária, em 31 de janeiro de 2024.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

5. O Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos em 24 de julho de 2023, com uma apresentação geral da proposta e a análise da avaliação de impacto. Em 4 e 19 de setembro, em 6, 16 e 23 de outubro e em 13 de novembro, o Grupo analisou a proposta. A Presidência espanhola apresentou ao Conselho um relatório intercalar (15668/23) em 4 de dezembro de 2023. No âmbito da Presidência belga, o Grupo continuou a analisar os compromissos da Presidência nas reuniões de 23 de abril, 7 e 21 de maio e 7 de junho de 2024. A Presidência belga apresentou ao Conselho um segundo relatório intercalar (10214/24) em 18 de junho de 2024. A proposta não foi debatida durante a Presidência húngara.

6. No âmbito da Presidência polaca, o Grupo continuou a analisar os compromissos da Presidência nas reuniões de 13 e 21 de maio de 2025.

IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO

7. A Presidência polaca identificou dois desafios principais. Em primeiro lugar, como assegurar a circulação dos mais pesados dos veículos pesados (ou seja, os que são alimentados por combustíveis alternativos ou que têm nível nulo de emissões), especialmente nos Estados-Membros em que ainda são necessárias obras de melhoramento da rede rodoviária. Para o efeito, prosseguiu os trabalhos sobre o conceito de rede positiva. Uma rede desse tipo permitiria aos Estados-Membros – se assim o desejassem – limitar a circulação dos veículos mais pesados a um número limitado de estradas. Essa rede seria alargada ao longo do tempo, por forma a abranger toda a rede rodoviária RTE-T até 2045. O principal desafio tem sido o estabelecimento de regras claras que permitam aplicar o conceito desta rede, em especial no contexto das medidas previstas para o aumento gradual da sua cobertura. Será necessário prosseguir os trabalhos no sentido de chegar a um sistema que, por um lado, permita uma aplicação mais fácil, abordando ao mesmo tempo o problema do excesso de carga dos veículos e protegendo o estado das infraestruturas, e, por outro lado, não imponha encargos excessivos aos transportadores rodoviários. O segundo desafio prende-se com a circulação, em operações de transporte intermodal e internacional, dos veículos de 44 toneladas equipados com motores de combustão de combustíveis fósseis. Embora a proposta preveja a eliminação progressiva deste tipo de transporte, vários Estados-Membros consideraram que esta não seria suficiente. A Presidência continuou a trabalhar sobre o conceito de uma autorização da Comissão que permitisse aos Estados-Membros pôr termo à circulação deste tipo de veículo, com base em provas do seu impacto negativo, proporcionando simultaneamente salvaguardas que garantissem a igualdade de tratamento e condições de concorrência equitativas. No entanto, as modalidades dessa cláusula de salvaguarda ainda não estão definidas a um nível que possa granjear apoio suficiente no Conselho. Será necessário continuar a trabalhar no sentido de desenvolver o conceito de cláusula de salvaguarda.

V. CONCLUSÃO

8. Tendo em conta o que precede, convida-se o Coreper e o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) a tomar nota do presente relatório intercalar nas reuniões de 28 de maio e 5 de junho de 2025, respetivamente.