



Bruxelas, 7 de junho de 2024  
(OR. en)

10214/24

---

**Dossiê interinstitucional:  
2023/0265(COD)**

---

**TRANS 245  
CLIMA 211  
ENV 541  
COMPET 583  
CODEC 1329**

## RELATÓRIO

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. Com.:	ST 11722/23 + ADD 1
Assunto:	Preparação da reunião do Conselho ( <u>Transportes</u> , Telecomunicações e Energia) de 18 de junho de 2024 Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho 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 – Relatório intercalar

---

## I. INTRODUÇÃO

1. Em 13 de julho de 2023, Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho, enquanto parte do pacote Transportes Ecológicos, 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".

2. A Comissão apresentou o pacote Transportes Ecológicos em duas partes. A primeira parte foi proposta em 13 de julho de 2023 e consiste na proposta em epígrafe, juntamente com uma proposta de regulamento relativo a um quadro harmonizado para as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) provenientes dos serviços de transporte de mercadorias e de passageiros (iniciativa *CountEmissions EU*) e uma proposta de regulamento relativo à utilização da capacidade ferroviária no espaço ferroviário europeu único.

A segunda parte do pacote foi proposta em 7 de novembro de 2023 e consiste numa proposta que altera a Diretiva do Conselho no que se refere a um quadro de apoio ao transporte intermodal de mercadorias e o Regulamento no que respeita ao cálculo das economias de custos externos e à produção de dados agregados (Diretiva Transporte Combinado).

3. A proposta de alteração da 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**

4. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente para esta proposta e Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) como relatora. O Parlamento Europeu adotou o seu relatório na reunião plenária de 12 de março de 2024.
5. O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer na 582.<sup>a</sup> sessão plenária, em 26 de outubro de 2023. O Comité das Regiões adotou o seu parecer na 159.<sup>a</sup> reunião plenária, em 31 de janeiro de 2024.

## **III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS**

6. 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.

7. 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.

#### **IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO**

8. Durante a Presidência belga, os trabalhos centraram-se na procura de uma solução que permitisse a circulação de veículos mais pesados nas estradas europeias, uma vez que vários Estados-Membros estão preocupados com o facto de tal poder ter um impacto negativo nas suas infraestruturas rodoviárias e comprometer a segurança. Esta questão reveste-se de especial pertinência para os Estados-Membros que têm muito tráfego de passagem. A fim de limitar este impacto, a Presidência propôs, no anexo, o aditamento de uma fórmula de atenuação do impacto sobre as infraestruturas, a fim de assegurar uma distância suficiente entre os diferentes eixos, como condição adicional para os veículos de cinco e seis eixos, ao passo que outros Estados-Membros propuseram também o aditamento de eixos adicionais ao veículo. De um modo geral, vários Estados-Membros consideraram que a fórmula proposta era uma possível via a seguir no sentido de resolver esta questão. Além disso, o peso máximo de 46 toneladas para todos os veículos, à semelhança do que consta da atual diretiva, foi bem acolhido por muitos Estados-Membros neste contexto.
9. Foram apresentadas diferentes opções para encontrar uma solução que permitisse aos veículos com nível nulo de emissões compensar o peso adicional da tecnologia de emissões nulas. Vários Estados-Membros tiveram dificuldades em autorizar a aplicação de uma carga mais pesada no eixo motor (superior a 11,5 toneladas), o que seria necessário para algumas configurações de veículos gerirem um peso adicional de quatro toneladas. Obteve algum apoio uma proposta de compromisso em que o peso de 12 toneladas no eixo motor só seria permitido para os veículos elétricos a bateria, mas a maioria dos Estados-Membros insistiu no limite de 11,5 toneladas. Alguns Estados-Membros também tiveram muitas dificuldades em autorizar mais de duas toneladas adicionais para veículos com nível nulo de emissões.

10. A outra questão principal ainda em aberto diz respeito aos Estados-Membros que permitem a circulação de conjuntos de veículos de peso superior a 40 toneladas no transporte nacional e à forma como se poderia permitir que estes conjuntos de veículos mais pesados circulassem no tráfego internacional. A sugestão de ter em conta requisitos técnicos ou operacionais específicos parece promissora, mas exige mais trabalho. Procuraram-se outras soluções, limitando o âmbito de aplicação aos veículos EURO VI e admitindo um peso adicional para as tecnologias com emissões nulas, a fim de incentivar a utilização de veículos com emissões nulas no tráfego internacional. Foi também debatida a solução de uma cláusula de salvaguarda, o que exigiria a autorização da Comissão e se basearia em elementos de prova a fornecer pelo Estado-Membro em causa. Esta ideia foi introduzida no texto para dar resposta às preocupações manifestadas por várias delegações relativamente ao risco de transferência modal inversa. Alguns Estados-Membros também questionam por que motivo, a partir de 2035, a autorização de peso adicional se deve aplicar apenas aos veículos com nível nulo de emissões.
11. O Grupo começou a analisar, no artigo 7.º, uma rede positiva de estradas da RTE-T, em que os veículos mais pesados poderiam ser autorizados a circular. É necessário prosseguir os trabalhos para saber se esta opção pode ajudar. Os Estados-Membros precisam de obter uma melhor panorâmica das condições dessa rede.

## V. CONCLUSÃO

12. À luz do que precede, convida-se o Coreper e o Conselho a tomar nota do presente relatório intercalar sobre os trabalhos relativos à proposta de revisão da Diretiva relativa às dimensões e aos pesos de certos veículos rodoviários.