Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 13 de julho de 2023
(OR. en)

11722/23
ADD 3

Dossiê interinstitucional:
2023/0265(COD)

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	12 de julho de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.° doc. Com.:	SWD(2023) 446 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO […] que acompanha o documento Proposta de revisão 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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2023) 446 final.

Anexo: SWD(2023) 446 final

COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

[…]

que acompanha o documento

Proposta de revisão 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

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Necessidade de agir

Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?

A Diretiva 96/53/CE estabelece os pesos e dimensões máximos autorizados para os veículos comerciais pesados que circulam na UE. Ao estabelecer estas normas comuns, a diretiva visava assegurar que os veículos pesados não ultrapassavam limites que pudessem comprometer a segurança rodoviária, as infraestruturas e o ambiente e que os transportadores rodoviários podiam competir em pé de igualdade no mercado interno. As alterações específicas da diretiva introduzidas posteriormente visavam melhorar a eficiência energética e operacional das operações de transporte rodoviário. Para o efeito, foram introduzidas determinadas derrogações aos pesos e dimensões máximos autorizados para os veículos e conjuntos de veículos, a fim de incentivar a utilização de grupos motopropulsores movidos a combustíveis alternativos, melhorar a aerodinâmica dos veículos e assegurar a interoperabilidade com outros modos de transporte.

A diretiva foi objeto de uma avaliação *ex post* efetuada em paralelo com a avaliação de impacto. A avaliação concluiu que a diretiva só conseguiu concretizar parcialmente os seus objetivos. Embora a diretiva tenha facilitado o transporte transfronteiriço e eliminado alguns obstáculos técnicos, as derrogações nacionais e as ambiguidades de determinadas disposições criaram regras e práticas nacionais divergentes e fragmentaram o mercado interno, em especial no que diz respeito à utilização de veículos pesados mais pesados e de sistemas modulares europeus (EMS — conjuntos mais longos e/ou mais pesados de unidades-veículo normalizadas). A multiplicidade de regras nacionais e derrogações, juntamente com acordos bilaterais entre alguns Estados-Membros, gerou incerteza jurídica em relação às regras aplicáveis ao transporte transfronteiriço e tornou a aplicação ineficaz e incoerente. A diretiva teve um impacto muito limitado na sustentabilidade, dado que os incentivos à utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos, nomeadamente os veículos de emissões zero (por exemplo, peso adicional para a instalação de tecnologias de emissões nulas) e os dispositivos aerodinâmicos (por exemplo, comprimento adicional para a instalação de abas traseiras), se afiguraram insuficientes. A diretiva também não conseguiu promover parcialmente as operações intermodais de modo eficaz, sobretudo devido a incoerências internas e externas da diretiva, incluindo a incoerência com a Diretiva Transporte Combinado.

Sem uma ação da UE, a aplicação incoerente e a execução deficiente da diretiva continuariam e as limitações regulamentares à inovação e a incompatibilidade com os avanços tecnológicos dificultariam a utilização de veículos e regimes operacionais mais eficientes, mais sustentáveis e mais compatíveis com outros modos de transporte. Dada a dimensão transfronteiriça dos impactos económicos, sociais e ambientais das operações de transporte rodoviário comercial, a melhoria da diretiva para resolver os problemas identificados tem uma clara relevância para a UE.

Quais são os resultados esperados?

Em consonância com o Pacto Ecológico Europeu e com os objetivos do mercado interno da UE, a presente iniciativa visa melhorar a eficiência energética e operacional das operações de transporte rodoviário efetuadas por veículos pesados e assegurar a livre circulação de mercadorias e a concorrência leal no mercado interno do transporte rodoviário. Isso deverá concretizar-se mediante: a) a eliminação dos obstáculos à utilização de veículos de emissões zero (VEZ) e de dispositivos de poupança de energia e o incentivo ao transporte intermodal; b) a harmonização das regras relativas aos pesos e dimensões máximos para os veículos pesados em operações transfronteiriças; e c) melhorar a aplicação das regras. A diretiva revista estabelecerá um quadro regulamentar estável e mais adequado que tem em conta as necessidades específicas dos diferentes tipos de operações de transporte, garantindo simultaneamente um elevado nível de segurança, a proteção das infraestruturas e a necessidade de reduzir os gases com efeito de estufa e as emissões de poluentes provenientes do sistema de transporte.

Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

A avaliação da Diretiva Pesos e Dimensões confirma o valor acrescentado da ação da UE no estabelecimento de normas comuns aplicáveis aos veículos pesados que circulam nas estradas da

UE. No entanto, as deficiências da diretiva, designadamente as lacunas jurídicas e as normas desatualizadas, dificultam a implantação generalizada de tecnologias de descarbonização e a melhoria da eficiência operacional no transporte transfronteiriço. A ausência de uma ação coordenada da UE conduziria a uma maior fragmentação do mercado, a distorções da concorrência e a práticas de controlo discriminatórias. Todos estes aspetos enfraqueceriam os incentivos à utilização de veículos de emissões zero e à implantação de tecnologias energeticamente eficientes. As iniciativas a nível nacional, local e setorial não serão suficientes para resolver os problemas à escala da UE e os seus fatores subjacentes ou para contribuir significativamente para a concretização das metas de descarbonização. A revisão da diretiva manterá a prerrogativa dos Estados-Membros de desenvolverem soluções adaptadas às infraestruturas específicas e às circunstâncias locais.

B. Soluções

Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?

Foram concebidas três opções políticas (OP-A, OP-B, OP-C) para resolver os problemas e os fatores subjacentes identificados durante a avaliação e a avaliação de impacto. Todas as opções políticas incluem medidas de descarbonização, harmonização e execução para ajudar a concretizar os objetivos da iniciativa, embora com um nível diferente de eficácia e eficiência.

A **OP-A** inclui sete medidas políticas comuns a todas as opções políticas. Harmoniza as condições aplicáveis às operações transfronteiriças de veículos mais pesados e/ou mais longos (veículos de 44 toneladas e EMS) entre os Estados-Membros que autorizam esses veículos nos seus territórios, em conformidade com as derrogações nacionais. Ao aumentar os limites de peso e comprimento para ter em conta a instalação de tecnologias de emissões nulas, a OP-A assegura que os veículos pesados com nível nulo de emissões não perdem carga útil em comparação com os veículos pesados convencionais com motor de combustão interna, o que incentivará a implantação de tecnologias de emissões nulas. Também facilita o transporte de contentores de grande volume no transporte intermodal. Por último, reforça um pouco a aplicação da lei, estabelecendo um número mínimo de controlos por milhão de quilómetro-veículo, e prevê requisitos mínimos para os Estados-Membros que pretendam aplicar políticas de acesso inteligentes, por forma a assegurar a harmonização e a interoperabilidade destes regimes em toda a UE.

A **OP-B** vai mais longe no apoio à transição para frotas de veículos pesados de emissões zero através de incentivos económicos, como a possibilidade de aumentar a capacidade de carga dos veículos pesados com grupos motopropulsores de emissões zero ou dos veículos pesados envolvidos em operações intermodais (sem contentores). Esta opção política fixa a data-limite a partir da qual os veículos pesados mais pesados (44 toneladas), autorizados pela OP-A para utilização no transporte transfronteiriço, devem ser veículos de emissões zero, que, não obstante, podem circular em toda a UE. A OP-B harmoniza os requisitos de autorização e os procedimentos administrativos para o transporte transfronteiriço de determinados veículos mais longos/mais pesados (por exemplo, para o transporte de cargas indivisíveis) e introduz equipamento de controlo do peso obrigatório (ou seja, sistemas de pesagem em movimento) a instalar na infraestrutura rodoviária para uma aplicação da lei mais eficiente.

A **OP-C** visa o nível mais elevado de harmonização, descarbonização e aplicação da lei, mas implica uma ação regulamentar da UE mais firme do que as outras duas opções. Alarga o domínio operacional do EMS a todo o território da UE, que deve ter emissões nulas e/ou estar envolvido em operações intermodais, impondo ao mesmo tempo normas de segurança dos veículos mais elevadas e requisitos de qualificação dos condutores mais rigorosos. Esta opção política implica os custos mais elevados de manutenção das infraestruturas para as autoridades dos Estados-Membros e acarreta custos de conformidade adicionais para os operadores que utilizam sistemas modulares.

Com base na comparação das opções políticas em termos de eficácia, eficiência, coerência, subsidiariedade e proporcionalidade, a **opção OP-B é a preferida.** Estabelece o justo equilíbrio entre a concretização eficaz dos objetivos visados, ao mesmo tempo que assegura que as medidas propostas no âmbito desta opção política não vão além do necessário para resolver o problema de

modo eficaz.

Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?

De um modo geral, as partes interessadas apoiaram as medidas comuns a todas as opções políticas, que incluem o aumento dos pesos e dimensões máximos dos veículos pesados para compensar o peso e a dimensão das tecnologias de emissões nulas e a autorização do transporte transfronteiriço de veículos mais pesados/mais compridos entre Estados-Membros vizinhos que preveem as mesmas normas. As autoridades e os representantes do setor consideraram estas medidas, bem como a harmonização do comprimento de carga do transportador do veículo e o estabelecimento de um nível mínimo de controlo do peso dos veículos pesados, como as medidas mais importantes para a descarbonização, a harmonização e a aplicação da lei. No entanto, alguns Estados-Membros e partes interessadas do setor do transporte ferroviário/intermodal mostraram alguma resistência à autorização de operações transfronteiriças de longa distância efetuadas por veículos pesados mais pesados/mais compridos (apoiada, em grande medida, pela OP-C), devido a preocupações sobre o impacto na infraestrutura rodoviária e a uma eventual transferência modal do transporte ferroviário para o rodoviário. As partes interessadas acolheram com especial agrado os incentivos adicionais à ecologização incluídos na OP-B, como a autorização de um peso adicional máximo de quatro toneladas, independentemente do peso da tecnologia de emissões nulas, e a consideração dos reboques e semirreboques como unidades de transporte intermodal. As partes interessadas também apoiaram fortemente a harmonização e a simplificação dos procedimentos administrativos relativos às autorizações para as operações de transporte especial (OP-B).

C. Impactos da opção preferida

Quais são as vantagens da opção preferida (ou, caso não exista, das principais opções)?

Espera-se que a OP-B resulte em economias de custos de ajustamento (relacionados com a manutenção da infraestrutura rodoviária) para as **autoridades públicas nacionais**, estimadas em 3 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base. As economias de custos resultam da redução do número de viagens em relação ao cenário de base (devido ao aumento da carga útil), da passagem do transporte exclusivamente rodoviário para o transporte intermodal e da redução da frequência e gravidade das práticas de sobrecarga. Além disso, as economias de custos administrativos para as autoridades públicas nacionais são estimadas em 22,8 mil milhões de EUR. Estas economias resultam da criação dos sistemas de balcão único a nível nacional e, por conseguinte, das economias de custos no tratamento dos pedidos de autorização e da redução do número de controlos manuais/na estrada possibilitada pelos sistemas de pesagem em movimento. As economias de custos totais para as autoridades públicas nacionais são estimadas em 25,8 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base.

Os **transportadores rodoviários** beneficiariam de economias de custos de ajustamento estimadas em 42,8 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base. Estas economias estão associadas à redução dos custos de exploração e do tempo necessário para cooperar com as autoridades públicas nos controlos do peso manuais/na estrada. A redução dos custos de exploração resulta do aumento da carga útil média e da redução do número de viagens (devido ao comprimento e peso adicionais para a instalação de tecnologias de emissões nulas, à harmonização do peso máximo autorizado para os veículos pesados de cinco e seis eixos no transporte transfronteiriço, permitindo o transporte transfronteiriço de 44 toneladas e EMS entre os Estados-Membros «autorizados», e à harmonização do comprimento de carga dos transportadores dos veículos) e da mudança de operações exclusivamente rodoviárias para operações intermodais (devido ao alinhamento da definição de transporte intermodal com a Diretiva Transporte Combinado). Além disso, os transportadores rodoviários beneficiam da eliminação das autorizações para a utilização de camiões mais altos para acomodar contentores de grande volume no transporte intermodal (3,2 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base) e da redução do tempo necessário para preparar e apresentar pedidos de emissão de autorizações especiais para o transporte de cargas indivisíveis

(1,2 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base), possibilitada pela aplicação dos princípios de balcão único a nível nacional e pela digitalização dos documentos. As economias de custos totais para os transportadores rodoviários são estimadas em 47,3 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base.

Espera-se que a OP-B resulte em economias de custos externos no que respeita às emissões de CO_2 (estimadas em 3,5 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base), às emissões de poluentes atmosféricos (2,1 mil milhões de EUR) e às emissões de ruído (0,7 mil milhões de EUR). Estas reduções são possíveis graças a uma maior utilização dos veículos pesados com nível nulo de emissões, à mudança para o transporte intermodal e à redução do número de viagens (devido ao aumento da carga útil). Estima-se também que a OP-B conduza a uma redução dos custos externos relacionados com vítimas mortais de cerca de 0,9 mil milhões de EUR, possibilitada pela mudança para o transporte intermodal e pela redução do número de viagens.

Quais são os custos da opção preferida (ou, caso não exista, das principais opções)?

Espera-se que a OP-B acarrete custos de ajustamento para as **autoridades públicas nacionais** estimados em 4,3 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base. Estes custos abrangem a manutenção da infraestrutura rodoviária devido ao peso adicional permitido para os VEZ, a atualização do inventário de pontes e túneis, a aplicação do princípio do balcão único a nível nacional e a instalação de sistemas de pesagem em movimento a cada 300 km na rede RTE-T. Além disso, as autoridades públicas nacionais estarão sujeitas a custos administrativos de 16,4 milhões de EUR para a manutenção e gestão dos sistemas de balcão único a nível nacional. Os custos totais para as autoridades públicas nacionais são estimados em 4,4 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base. Globalmente, tendo em conta os custos e as economias de custos, a OP-B resulta em **economias de custos líquidas** de 21,5 mil milhões de EUR **para as autoridades públicas nacionais**.

Devido à redução das práticas de sobrecarga, espera-se que a OP-B acarrete custos de ajustamento estimados em 2,1 mil milhões de EUR para os **transportadores rodoviários**. Os transportadores que antes conduziam camiões sobrecarregados terão agora de cumprir os limites de peso e serão necessários mais quilómetros-veículo para transportar a mesma quantidade de mercadorias. Tal afetará os transportadores rodoviários que conduziam em situação de infração. **Para os transportadores rodoviários**, a OP-B resulta em **economias de custos líquidas** estimadas em 45,1 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base.

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

Espera-se que a opção preferida tenha um impacto positivo na competitividade das PME, que constituem a grande maioria do setor do transporte rodoviário comercial (99 % dos transportadores rodoviários são PME). Em especial, as PME envolvidas em operações transfronteiriças e intermodais beneficiarão de medidas destinadas a ajudar a melhorar a eficiência operacional e energética e a facilitar a transição para operações de emissões nulas. As **economias de custos líquidas para os transportadores rodoviários** são estimadas em 45,1 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e para as administrações públicas nacionais?

Os custos totais para as autoridades públicas nacionais são estimados em 4,3 mil milhões de EUR, expressos em valor atual, ao longo do período de 2025-2050, em relação ao cenário de base. O principal elemento dos custos da opção preferida (cerca de 96 % dos custos totais) para as administrações dos Estados-Membros são os custos de ajustamento associados à manutenção das infraestruturas. No entanto, tendo em conta tanto os custos como as economias de custos, espera-se

que a OP-B resulte em **economias de custos líquidas** de 21,5 mil milhões de EUR **para as autoridades públicas nacionais**.

Haverá outros impactos significativos?

A iniciativa pode também ajudar a atenuar o grave problema da escassez de condutores profissionais, em especial nas operações de longo curso. As operações com veículos mais pesados/mais longos, que permitem transportar a mesma quantidade de carga em menos viagens, os controlos na estrada mais eficientes e os procedimentos administrativos mais rápidos para o transporte especial, ajudarão a otimizar o uso do tempo de trabalho dos condutores e a utilização dos veículos. Além disso, a utilização de veículos de emissões zero, equipados com as mais recentes normas de segurança, e a melhoria do conforto das cabinas podem contribuir para melhorar a imagem da profissão e atrair jovens e mulheres para trabalhar no setor.

Proporcionalidade

A opção política preferida é considerada a opção mais proporcionada ao necessário para concretizar os objetivos políticos globais.

D. Acompanhamento

Quando será revista a política?

Não está prevista qualquer revisão nesta fase.