



Bruxelas, 27 de novembro de 2023
(OR. en)

15668/23

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

**TRANS 515
CLIMA 572
ENV 1336
COMPET 1140
CODEC 2198**

RELATÓRIO

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Conselho

n.º doc. Com.: ST 11722/23 + ADD 1

Assunto: 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. 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 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).

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 Isabel GARCIA MUÑOZ (S&D, ES) como relatora.
4. O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer na 582.^a sessão plenária de 26 de outubro de 2023. O Comité das Regiões ainda não adotou o seu parecer.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

5. Durante a Presidência espanhola, 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 prosseguiu a análise pormenorizada da proposta.

IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO

6. Em primeiro lugar, a fim de assegurar melhor a livre e eficiente circulação de mercadorias e a concorrência leal, os trabalhos visaram clarificar as regras em vigor e completar a diretiva em vigor com regras em falta. A Presidência chegou a um entendimento comum sobre a maioria dos elementos propostos pela Comissão nesta matéria.

7. No que diz respeito às autorizações a entregar para o transporte de cargas indivisíveis e à proposta de que os Estados-Membros possam permitir a circulação de sistemas modulares europeus (SME), desde que sejam cumpridos vários requisitos, existe um entendimento comum sobre o caminho a seguir. Foi igualmente apoiada a proposta da Comissão de que os Estados-Membros devem criar uma função de balcão único para assegurar um ponto de acesso único nacional para as autorizações para cargas indivisíveis, no qual se obtenha e aceda às informações necessárias para a obtenção dessas autorizações e, por último, se obtenha e aceda a todas as informações pertinentes no que respeita às operações do SME num determinado Estado-Membro. Os Estados-Membros solicitam mais tempo para a sua aplicação.
8. A Comissão propôs harmonizar as regras aplicáveis aos transportadores de veículos e clarificar as regras relativas à utilização de suportes de carga e à consola, tanto à frente como atrás. Os Estados-Membros dispõem-se a apoiar também esta harmonização com pequenas clarificações. No entanto, um grupo de Estados-Membros não pode concordar em aumentar a altura máxima para os veículos que transportam contentores de grande volume.
9. A proposta da Comissão de alteração da diretiva do Conselho no que respeita a um quadro de apoio ao transporte intermodal de mercadorias só foi apresentada em 7 de novembro e tem interligações com a proposta de Diretiva relativa às dimensões e aos pesos de certos veículos rodoviários, em especial no que diz respeito ao conceito de operações de transporte intermodal. Por este motivo, um número significativo de Estados-Membros é favorável a que ambas as propostas sejam negociadas e tratadas em paralelo. Será necessário prosseguir os trabalhos a fim de se determinar a forma de assegurar o alinhamento destas duas propostas.
10. Em segundo lugar, serão necessários mais esforços para proporcionar incentivos suficientes para que o setor estime investimentos em tecnologias de emissões nulas, especialmente para compreender melhor o potencial impacto de veículos mais pesados que circulam nas infraestruturas existentes e o que isso implica para a manutenção e a construção de novas estradas.
11. A Comissão propôs algumas alterações para internalizar as alterações às regras de homologação, que integraram as regras relativas às cabinas aerodinâmicas, e também para permitir a utilização da margem de comprimento adicional para instalar tecnologias de emissões nulas. Os Estados-Membros podem apoiar essas alterações.

12. No que diz respeito à proposta da Comissão relativa a um aumento do peso autorizado para os veículos de emissões nulas, serão necessários mais trabalhos para determinar quais as repercussões dessa medida nas infraestruturas existentes e qual a melhor forma de repartir o aumento do peso pelos diferentes eixos dos veículos. Está em curso um debate sobre a melhor forma de facilitar a transição para a utilização geral de veículos que usem tecnologias de emissões nulas, em comparação com os veículos movidos a combustíveis fósseis atualmente. Para determinar as modalidades exatas desta transição, será necessário proceder a uma investigação mais aprofundada.
13. Por último, a fim de assegurarem uma aplicação mais eficaz e mais coerente das regras novas e das regras existentes, os Estados-Membros compreendem a proposta da Comissão no artigo 6.º relativa às provas de que devem estar munidos os veículos, embora não apoiem a alteração das regras da plataforma eFTI recém-adotada e a sua utilização para comprovar a documentação relativa às operações de transporte intermodal. No que diz respeito ao controlo dos veículos em sobrecarga, os Estados-Membros poderão concordar com a utilização de sistemas automáticos instalados na estrada e alinhá-los com os requisitos e o número de sistemas a implantar, tal como previsto no Regulamento RTE-T. Os Estados-Membros acordam igualmente em introduzir um novo artigo 10.º-D-A no que diz respeito à aplicação de sistemas de política de acesso inteligentes para regulamentar, fiscalizar e facilitar o acesso dos veículos pesados a estradas ou zonas específicas.

V. CONCLUSÕES

14. À luz do que precede, convida-se 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.