

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera 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 Comunidade

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Relator-geral: **Virgilio RANOCCHIARI**

Em 13 de maio de 2013 e em 18 de abril de 2013, respetivamente, o Conselho e o Parlamento Europeu decidiram, nos termos do artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera 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 Comunidade

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD).

Em 21 de maio de 2013, a Mesa do Comité Económico e Social Europeu incumbiu a Secção Especializada dos Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação da preparação dos correspondentes trabalhos.

Dada a urgência dos trabalhos, o Comité Económico e Social Europeu, na 491.^a reunião plenária de 10 e 11 de julho de 2013 (sessão de 11 de julho), designou Virgílio Ranocchiarri relator-geral e adotou, por 87 votos a favor, com 1 abstenção, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE subscreve a proposta da Comissão de rever, volvidos 17 anos, a diretiva em vigor sobre pesos e dimensões de determinados veículos. A proposta visa acompanhar o progresso tecnológico, na procura de veículos menos poluentes e mais seguros.

1.2 Simultaneamente, o CESE considera necessário clarificar alguns aspetos críticos de modo que a revisão seja coerente com a legislação vigente, evitando-se assim aumentar desnecessariamente a complexidade e/ou a discriminação.

1.3 Para o efeito, o CESE está confiante em que o grupo de peritos, criado para a adoção de atos delegados, ajudará a eliminar quaisquer incoerências.

1.4 No tocante aos dispositivos aerodinâmicos na retaguarda dos veículos, o CESE recomenda vivamente que a sua instalação seja incluída no atual sistema de homologação europeia de veículos, evitando-se deste modo o sistema de homologação nacional, que representaria um retrocesso em relação à homologação de veículo completo (*Whole Vehicle Type Approval* – WVTA).

1.5 A isenção de peso concedida unicamente a veículos de dois eixos e a veículos elétricos ou híbridos deve ser alargada aos veículos de três ou mais eixos e a outros veículos que utilizam tipos de tração e combustíveis alternativos, quando as soluções técnicas adequadas implicam um aumento de peso que se traduz numa redução da capacidade de carga do veículo.

1.6 Os dispositivos de pesagem embarcados não são obrigatórios, embora sejam recomendados. O CESE lembra que não há uma solução técnica para todos os tipos de veículos e que a sua instalação pode ser muito problemática no caso de veículos com suspensão mecânica e/ou com um número elevado de eixos.

De facto, vai ser muito difícil encontrar um sistema suficientemente exato para ser utilizado como instrumento de garantia do respeito da regulamentação. Pelo contrário, o mesmo resultado poderia ser obtido duplicando o sistema de pesagem em movimento (*weight in motion* – WIM) integrado no pavimento das estradas, já utilizado nos Estados-Membros.

1.7 Por último, relativamente ao conceito modular ou aos veículos pesados extralongos, o CESE considera que a proposta da Comissão é, de momento, adequada, como explicado no ponto 4.6. do presente parecer.

1.8 Contudo, o facto de mais Estados-Membros eventualmente autorizarem a utilização transfronteiras de veículos pesados extralongos pode ter um «efeito dominó», levando gradualmente à admissão de veículos deste tipo em toda a Europa. Neste caso, as derrogações podem fazer com que esta situação deixe de ser a exceção para se tornar a regra, pondo em causa o princípio orientador da proposta, segundo o qual o conceito modular não afeta seriamente a concorrência internacional ao penalizar os Estados-Membros que não autorizam a circulação de veículos pesados extralongos no seu território.

1.9 Se isso acontecer, a Comissão mais não pode fazer do que constatar, deixando às forças de mercado a decisão sobre o caminho a seguir. Se os veículos pesados extralongos ganharem uma quota de mercado nos Estados-Membros com infraestruturas e requisitos de segurança adequados, a Comissão ao impor limites neste domínio estaria a violar o princípio da subsidiariedade.

2. Introdução

2.1 A diretiva em vigor 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 ⁽¹⁾ data de julho de 1996.

2.2 Dado que a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de produtos derivados do petróleo se torna mais premente, e tendo em conta que o transporte rodoviário é responsável por 82 % do consumo de energia do setor dos transportes, é chegado o momento de atualizar a legislação com base na mais recente evolução técnica, a fim de reduzir o consumo de combustível e facilitar as operações de transporte intermodal.

2.3 De facto, o Livro Branco dos Transportes ⁽²⁾, de 2011, já anunciava uma revisão da atual diretiva com o objetivo de colocar no mercado veículos com maior eficiência energética.

2.4 Em razão do que antecede, o CESE congratula-se com a proposta da Comissão de rever a diretiva em vigor, que permitirá levar em linha de conta não só a redução do consumo de combustível, mas também a necessidade de transporte intermodal e de contentorização e, por último mas não menos importante, a segurança rodoviária.

3. Síntese da proposta da Comissão

3.1 Conceder uma derrogação às dimensões máximas dos veículos:

- para a instalação de dispositivos aerodinâmicos na retaguarda dos veículos com vista a aumentar a eficiência energética;
- para a modificação da cabina com vista a melhorar o desempenho aerodinâmico do veículo, aumentar a segurança rodoviária e oferecer maior conforto ao condutor.

3.2 Autorizar o aumento do peso dos veículos numa tonelada, nomeadamente:

⁽¹⁾ Para veículos destinados ao transporte de passageiros: categoria **M2** (com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e uma massa máxima não superior a 5 toneladas); categoria **M3** (o mesmo número de lugares que para a categoria M2 e uma massa máxima superior a 5 toneladas). Para o transporte de mercadorias: categoria **N2** (massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 12 toneladas); categoria **N3** (massa máxima superior a 12 toneladas); categoria **O2** (reboques com massa máxima superior a 0,75 toneladas mas não superior a 3,5 toneladas); categoria **O3** (reboques com massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 10 toneladas).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

— dos veículos de dois eixos com tração elétrica ou híbrida para ter em conta o peso das baterias elétricas ou do motor duplo, sem prejuízo para a capacidade de carga do veículo;

— dos autocarros para ter em conta o aumento do peso médio dos passageiros e respetiva bagagem, bem como o peso dos novos equipamentos de segurança a bordo do veículo. Tal permitirá evitar a redução do número de passageiros transportados em cada autocarro.

3.3 Autorizar na UE um aumento de 15 cm do comprimento dos camiões para possibilitar o transporte de contentores de 45 pés.

3.4 A fim de detetar com maior eficácia infrações relacionadas com a sobrecarga dos veículos é recomendada a introdução de dispositivos de pesagem embarcados que permitem a comunicação às autoridades de fiscalização dos dados de pesagem, garantindo-se, assim, condições de concorrência equitativas entre os carregadores.

3.5 Confirmar a utilização transfronteiriça do sistema modular europeu (SME) ou de veículos pesados extralongos para trajetos que só cruzem uma fronteira, desde que os dois Estados-Membros interessados já o permitam e estejam preenchidas as condições de derrogação previstas na diretiva. Essa utilização não deve afetar significativamente a concorrência internacional.

3.6 A Comissão estabelecerá características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos no que diz respeito aos requisitos supramencionados.

3.7 Para o efeito, foi criado um grupo de peritos encarregado da adoção de atos delegados no sentido de dar resposta ao princípio da regulamentação baseada no desempenho, a fim de evitar a imposição de obrigações desproporcionadas que penalizam em especial as PME. Todas as partes interessadas estão envolvidas nos trabalhos deste grupo de peritos.

4. Observações do CESE

4.1 *Dispositivos aerodinâmicos na retaguarda dos veículos*

4.1.1 O comprimento dos veículos pode exceder até dois metros o máximo autorizado caso os dispositivos aerodinâmicos (retráteis ou rebatíveis) estejam colocados na retaguarda.

4.1.2 O CESE apoia a inovação, mas solicita à Comissão Europeia que evite todo e qualquer conflito entre esta proposta (2 metros de tolerância) e a legislação relativa à homologação de veículos (Regulamento (UE) n.º 1230/2012) que autoriza um aumento de 50 cm do comprimento dos veículos e terá de ser atualizada assim que a proposta for adotada.

4.1.3 Acresce que, segundo a proposta, a instalação destes dispositivos aerodinâmicos deve ser homologada pelos Estados-Membros que emitirão o certificado adequado a ser reconhecido por todos os outros Estados-Membros. Dada a importância destes dispositivos também em termos de segurança, o CESE propõe, em contrapartida, que a sua aprovação seja incluída no atual sistema de homologação europeia de veículos. O sistema de homologação nacional representaria um retrocesso em relação à homologação de veículo completo (WVTA).

4.2 Aperfeiçoamento do perfil da cabina

4.2.1 O CESE propõe vivamente que tanto a diretiva como o relatório do grupo de peritos incluam disposições específicas sobre a melhoria do conforto nas cabinas dos condutores. É cada vez maior o número de condutores em viagens internacionais dentro da UE que gozam os seus períodos de repouso nos camiões, existindo casos extremos de condutores não residentes (que trabalham num país que não o seu país de residência) que vivem efetivamente no seu camião durante meses. É imperativo melhorar as cabinas dos condutores. Decerto, estas melhorias terão de ser acompanhadas pelo controlo da aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006, que proíbe os condutores de gozarem os períodos de repouso semanal no veículo, e por medidas destinadas à criação de novos parques de estacionamento seguros e a preços comportáveis.

4.2.2 O CESE relembra que a conceção de uma cabina é um processo oneroso e complexo que requer tempo para ser desenvolvido. Por conseguinte, os construtores deverão dispor de um prazo adequado antes da sua implementação. O CESE propõe, portanto, que se adote um período transitório que assegure condições de concorrência equitativas entre todos os construtores.

4.3 Veículos com tração elétrica ou híbrida

4.3.1 O CESE apoia a isenção de peso concedida a estes veículos (camiões e autocarros), mas propõe que seja aplicada uma derrogação aos veículos de três ou mais eixos.

4.3.2 Além disso, o CESE considera que todos os veículos não poluentes deverão ser tratados de modo idêntico, de acordo com o princípio da neutralidade tecnológica, que foi inclusivamente corroborado recentemente pela Comissão no Plano de Ação para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa «CARS 2020»⁽³⁾. Em razão do que precede, o CESE recomenda que seja concedida a mesma isenção a outros tipos de tração e a combustíveis alternativos, quando as soluções técnicas adequadas implicam um aumento de peso que se traduz numa redução da capacidade de carga do veículo, ou seja, veículos alimentados a hidrogénio, GNC ou GNL (gás natural liquefeito).

4.4 Contentores de 45 pés para transporte intermodal

4.4.1 O CESE apoia plenamente a proposta de aumentar 15 cm o comprimento de veículos para o transporte de contentores de 45 pés.

4.4.2 Este tipo de contentores, cuja utilização aumentou 86 % a nível mundial entre 2000 e 2010, representando 20 % de todo o parque de contentores e uma quota de mercado da ordem dos 3 % na Europa, deixa de necessitar de uma autorização especial e facilita, assim, o transporte intermodal.

4.4.3 Um aspeto questionável desta proposta prende-se com o motivo da limitação do trajeto rodoviário previsto no artigo 11.º: distância inferior a 300 km ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Esta disposição pode revelar-se difícil de interpretar e de controlar. Além disso, parece também questionável o tratamento desigual

dispensado aos trajetos rodoviários inicial e final de uma operação de transporte marítimo europeu de curta distância, para os quais não há limites fixados e cuja distância rodoviária permitida parece ser maior, discriminando as outras formas de transporte intermodal combinado.

4.5 Dispositivos de pesagem embarcados

4.5.1 É sabido que os controlos relativos à sobrecarga dos veículos são frequentemente ineficientes e insuficientes, facto que compromete a segurança rodoviária e dá azo a que os transportadores que não respeitam as regras, infringindo-as recorrentemente, beneficiem de uma vantagem concorrencial.

4.5.2 Incorporar estes dispositivos nos veículos não é uma tarefa fácil: não há soluções técnicas para todos os tipos de veículos e será muito complexo e oneroso encontrar um sistema suficientemente exato para ser utilizado como instrumento de garantia do respeito da regulamentação. Para além disso, este tipo de dispositivos só pode ser incorporado nos novos veículos, havendo o risco de os Estados-Membros implementarem sistemas diferentes, de que resultaria uma fragmentação do mercado.

4.5.3 Estas medições podem ser obtidas duplicando, grosso modo, o sistema de pesagem em movimento integrado no pavimento das estradas, que também parece ser uma boa solução de acordo com a avaliação do impacto desta proposta que prevê que os benefícios para os Estados-Membros seriam substancialmente superiores aos custos.

4.6 Sistema modular europeu/conceito modular

4.6.1 Este tema é mais sensível e controverso desde que a diretiva em vigor foi aprovada em 1996, quando a derrogação relativa ao conceito modular foi aceite na sequência da adesão da Finlândia e da Suécia à UE, uma vez que os veículos pesados extralongos operavam já entre estes dois países.

4.6.2 Resumidamente, o sistema modular europeu (SME) consiste na combinação dos semirreboques mais compridos, com um comprimento máximo de 13,6 m, e um veículo de tração, com um comprimento máximo de 7,82 m na UE. O resultado é um veículo com um comprimento máximo de 25,25 m e com um peso bruto até 60 toneladas, enquanto nos Estados-Membros da UE que não autorizam o SME o comprimento máximo é de 16,5 m para os veículos articulados e 18,75 m para os comboios rodoviários com um peso máximo de 40 toneladas (ou 44 toneladas quando transportem contentores de 40/45 pés em transporte intermodal).

4.6.3 Os prós e os contras do SME são bem conhecidos e refletem-se, de alguma forma, nos vários nomes utilizados para os designarem, desde «ecocombi» e «eurocombi» a «gigacamiões», «megacamiões» ou «supercamiões», entre outros.

4.6.4 Os defensores do SME sublinham que este melhorará o sistema logístico do continente europeu. Dois veículos pesados extralongos podem substituir três dos atuais veículos pesados de mercadorias. A subsequente redução do número de viagens rondará os 30 %, o consumo de combustível diminuirá 15 %, o que equivale a uma poupança superior a 20 %. Tudo isto comportará ainda benefícios em termos de ambiente, congestionamento do trânsito, desgaste das estradas e segurança rodoviária.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Os opositores utilizam mais ou menos os mesmos argumentos, mas para exprimirem a perspetiva contrária: o SME constitui um risco para o tráfego rodoviário, com um grande impacto na infraestrutura rodoviária e no ambiente. O sistema modular permitiria embaratecer o transporte rodoviário e aumentar o tráfego rodoviário como resultado da transferência das mercadorias do transporte ferroviário para as estradas.

4.6.5 Não são apenas as partes interessadas que perfilham destas visões opostas, mas também os Estados-Membros. Como anteriormente referido, há muito que a Finlândia e a Suécia autorizaram o SME e, após anos a testar o sistema, também os Países Baixos o autorizou em 2008. A Alemanha, a Bélgica e a Dinamarca estão ainda a fazer testes enquanto outros Estados-Membros declararam ser contra o SME no seu território.

4.6.6 O que a Comissão Europeia vem agora propor é tão só uma clarificação do texto da diretiva em vigor cuja redação foi considerada muito ambígua. Os principais pontos são:

- a utilização do SME é deixada ao critério dos Estados-Membros, de acordo com o princípio da subsidiariedade, em função das diferentes condições locais e de acordo com a neutralidade da UE quanto ao modo de transporte;

- nenhum Estado-Membro está obrigado a utilizar o SME, tendo porém direito a proibir a circulação deste sistema no seu território;

- os veículos com o SME podem cruzar a fronteira de dois Estados-Membros limítrofes que autorizem a utilização deste sistema, porquanto as operações de transporte se limitem a estes dois Estados-Membros e às redes rodoviárias especificadas.

4.6.7 O CESE considera que a proposta da Comissão Europeia sobre o SME é correta, tanto do ponto de vista jurídico como político.

4.6.8 A Comissão não poderia nem impor penalizações nem a liberalização do SME sem infringir o princípio da subsidiariedade e influir na neutralidade do modo de transporte. O CESE considera que cabe aos Estados-Membros decidir após a sua própria análise de custos/benefícios.

4.6.9 Numa perspetiva a mais longo prazo, como já proposto num parecer anterior do CESE ⁽⁴⁾, dever-se-á avaliar se a utilização de veículos pesados extralongos alimentados com novos combustíveis pode ser associada ao desenvolvimento de corredores multimodais, previsto no roteiro como parte da rede principal RTE-T.

Bruxelas, 11 de julho de 2013

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ JO C 24 de 28.1.2012, pp. 146-153.