



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 5 August 2013

12959/13

**Interinstitutional File:
2013/0105 (COD)**

**TRANS 436
CODEC 1887
INST 452
PARLNAT 210**

COVER NOTE

from: Portuguese Parliament
date of receipt: 11 June 2013
to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic
- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality¹
doc. 8953/13 TRANS 191 CODEC 933
COM(2013) 195 final

Delegations will find annexed a copy of the above-mentioned letter.

¹ Translation(s) of the opinion may be available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARECER

COM(2013)195

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

1



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias, aprovada em 20 de janeiro de 2010, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu 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].

A supra identificada iniciativa foi enviada à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o respetivo objeto, a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1 – A presente iniciativa diz respeito à 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 Comunidade¹.

2 – Importa, assim, referir que a Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, contribuiu durante muitos anos de forma satisfatória para o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, fixando as dimensões e os pesos máximos para os veículos que efetuam transportes nacionais e internacionais de mercadorias e de passageiros. A diretiva também especifica em que condições podem

¹ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

ser concedidas derrogações para o tráfego de veículos que excedam os limites dimensionais estabelecidos.

3 – Deste modo, na presente iniciativa, tendo em conta a evolução do mercado e as tecnologias disponíveis, é levantada a questão de saber se as escolhas feitas aquando da adoção da diretiva, em 1996, continuam a ser pertinentes. Em especial, a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de produtos petrolíferos tornou-se um elemento crucial no setor dos transportes, sobretudo para o transporte rodoviário, que representa cerca de 82% do consumo de energia neste setor. O aumento contínuo do preço dos combustíveis agrava constantemente a fatura energética da Europa, aconselhando a procura de soluções para reduzir o consumo dos veículos.

4 – Mencionar, ainda, que o Livro Branco sobre a política de transportes², publicado em 2011, fixou como objetivo a redução de 60 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2050, relativamente aos níveis de 1990. Neste contexto, o Livro Branco anunciou a revisão da diretiva relativa aos pesos e dimensões máximos dos veículos de transporte rodoviário, a fim de permitir a introdução no mercado de veículos mais aerodinâmicos, com maior eficiência energética.

5 - Por conseguinte, é referido na iniciativa em análise que é necessário alterar a Diretiva 96/53/CE para melhorar o aerodinamismo dos veículos e a sua eficiência energética, continuando a aumentar a segurança rodoviária, dentro dos limites impostos pela geometria das infraestruturas viárias.

6 – Assim, a presente proposta de Diretiva resulta sobretudo da necessidade de reassegurar um justo equilíbrio entre os diferentes elementos e necessidades, trate-se da eficiência energética, do ambiente, da eficiência económica, da segurança ou das infraestruturas, contemplando aspetos como:

- o melhor controlo do incumprimento acentuado no que respeita ao peso dos camiões;

² Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transporte competitivo e eficiente em recursos – COM(2011)144



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

- a promoção das características construtivas que favorecem a aerodinâmica e a maior segurança rodoviária, melhorando a abordagem dos construtores automóveis;
- a potenciação do transporte intermodal/combinado na UE;
- a atenuação do desgaste dos pavimentos rodoviários;
- a redução do consumo de produtos petrolíferos e das emissões de gases com efeito de estufa.

Atendendo ao crescimento do tráfego rodoviário de mercadorias transnacional, impõe-se igualmente estabelecer níveis de fiscalização adequados para assegurar condições de concorrência equitativas entre os transportadores, tirando partido das melhorias gerais de eficiência obtidas nos veículos, e da possibilidade de instalação de sistemas de tração alternativos.

7 – Assim, as melhorias acima referidas implicam aumentos de dimensões nos veículos pesados e também de peso, na perspetiva de serem mais aerodinâmicos e poderem também abarcar maiores quantidades de mercadoria, bem como pesos acrescidos no que respeita a enquadramento de equipamentos como baterias e outros no que toca a veículos híbridos e elétricos.

8 - No entanto, com a limitação imposta no que diz respeito ao cruzamento de fronteiras são introduzidas distorções nas economias mais periféricas, como é o caso de Portugal, pois a proposta de revisão da Diretiva 96/53 limita as condições de transporte de grandes dimensões a dois estados membros limítrofes.

9 - Comparando Portugal, que possui apenas 1 fronteira com 1 Estado membro limitada a Península Ibérica, com outros países, como por exemplo França, face às suas fronteiras com 7 países, fica claro que se torna limitador em termos de redução de mercado com custos acrescidos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

10 - Como se faz menção na própria diretiva no seu considerando 7º: “Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.”

11 – Importa, por último, referir que a iniciativa em apreço foi remetida à Comissão de Economia e Obras Públicas a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório, subscrevendo-se, na íntegra, a PARTE III, relativa às Conclusões, nas quais se pode ler:

“1- A limitação da aplicação desta alteração de Diretiva a dois Estados-Membros limítrofes vem introduzir aspetos bastante negativos para a economia portuguesa, que, pela sua condição geográfica, apenas consegue plena aplicação à Península Ibérica.

2- Propõe esta Comissão que sejam alterados os princípios constantes na Diretiva para que esta tenha ampla aplicabilidade a todas as fronteiras de todos os Estados-Membros.”

12 - O que parece claro é que esta proposta de alteração da diretiva, no que aos transportes de grandes dimensões diz respeito, conseguiria alcançar os seus objetivos de forma mais eficaz, sem distorcer a concorrência se não quantificasse um máximo de limites fronteiriços e se optasse por deixar ao critério de cada um dos Estados Membros a averiguação e decisão sobre a autorização de tais tipos de transportes, pelo que neste aspeto específico existe uma violação do princípio da proporcionalidade.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Atentas as disposições das propostas em análise, cumpre suscitar as seguintes questões:

a) Da Base Jurídica

Artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

b) Do Princípio da Subsidiariedade

É cumprido e respeitado o princípio da subsidiariedade, dado que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, podendo, pois, pelo alcance e efeitos da presente diretiva, ser melhor alcançados a nível da União, de acordo com o consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

PARTE III - PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.
2. Quanto aos transportes de grandes dimensões, a limitação da aplicação desta alteração de Diretiva a dois Estados-Membros limítrofes vem introduzir aspetos muito negativos para a economia portuguesa, uma vez que, pela sua condição geográfica, apenas consegue plena aplicação à Península Ibérica, pelo que vincamos a nossa discordância em relação a esta proposta específica constante na Diretiva, apoiando as diligências que se revelem necessárias para estabelecer-se, no âmbito do processo de diálogo político e instrumentos institucionais de ação, uma plataforma de apoio que consiga evitar esta discriminação negativa, de modo a assegurar que não existam limitações fronteiriças e muito menos que se possa assumir um limite quantitativo das



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

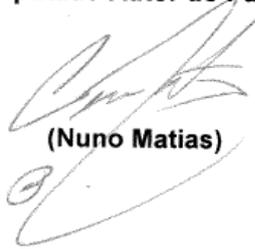
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

mesmas que, ai sim, cria uma evidente distorção na concorrência e no livre acesso aos mercados.

3. No que concerne as questões suscitadas nos considerandos e, em especial, no ponto anterior, a Comissão de Assuntos Europeus prosseguirá o acompanhamento do processo legislativo referente à presente iniciativa, nomeadamente através de troca de informação com o Governo

Palácio de S. Bento, 11 de junho de 2013

O Deputado Autor do Parecer



(Nuno Matias)

O Presidente da Comissão



(Paulo Mota Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE IV – ANEXO

Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas.

**Relatório da Comissão de
Economia e Obras Públicas**
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]

Relatora: Deputada
Carina Oliveira



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II - CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa 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], foi enviada à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Em geral

Com a iniciativa em análise, a Comissão propõe a revisão dos pesos e dimensões máximos dos veículos de transporte rodoviário, proporcionando uma otimização das condições de transporte e integração no mercado de veículos mais aerodinâmicos e com maior eficiência energética, atualizando os normativos existentes.

2. Aspetos relevantes

A apresentação da presente proposta de Diretiva resulta sobretudo da necessidade de reassegurar um justo equilíbrio entre os diferentes elementos e necessidades, trate-se da eficiência energética, do ambiente, da eficiência económica, da segurança ou das infraestruturas, contemplando aspetos como:

- o melhor controlo do incumprimento acentuado no que respeita ao peso dos camiões;
- a promoção das características construtivas que favorecem a aerodinâmica e a maior segurança rodoviária, melhorando a abordagem dos construtores automóveis;
- a potenciação do transporte intermodal/combinado na UE;
- a atenuação do desgaste dos pavimentos rodoviários;
- a redução do consumo de produtos petrolíferos e das emissões de gases com efeito de estufa;

Atendendo ao crescimento do tráfego rodoviário de mercadorias transnacional, impõe-se igualmente estabelecer níveis de fiscalização adequados para assegurar condições de concorrência equitativas entre os transportadores, tirando partido das melhorias gerais de eficiência obtidas nos veículos, e da possibilidade de instalação de sistemas de tração alternativos (híbridos ou elétricos).

Estas melhorias implicam aumentos de dimensões nos veículos pesados e também de peso, na perspetiva de serem mais aerodinâmicos e poderem também abarcar maiores quantidades de mercadoria, bem como pesos acrescidos no que respeita a enquadramento de equipamentos como baterias e outros no que toca a veículos híbridos e elétricos.

No entanto, com a limitação imposta no que diz respeito ao cruzamento de fronteiras são introduzidas distorções nas economias mais periféricas, como é o caso de Portugal, pois a proposta de revisão da Diretiva 96/53 limita as condições de transporte de grandes dimensões a dois estados membros limitrofes.

Comparando com outros países, como por exemplo a França, face às suas fronteiras com 7 países, com o nosso, que possui apenas 1 fronteira com 1 Estado membro, limitada à Península Ibérica, fica claro que se torna limitador em termos de redução de mercado com custos acrescidos.

3. Princípio da Subsidiariedade

A iniciativa vem na sequência da Diretiva (96/53/CE), que já regula a harmonização dos comprimentos e dimensões máximos de transporte rodoviário, que se verificou necessitar, em função da evolução tecnológica verificada e da interoperabilidade nos sistemas de transportes, de uma atualização nomeadamente em aspetos relacionados como aumentos de dimensões e de pesos, no entanto, a aplicabilidade destas alterações apenas a 1 fronteira constituem dúvidas no que concerne às competências partilhadas e na observância do princípio da subsidiariedade.

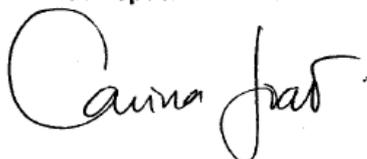
PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas conclui o seguinte:

1. A limitação da aplicação desta alteração de Diretiva a dois Estados membros limítrofes vem introduzir aspetos bastante negativos para a economia portuguesa, que, pela sua condição geográfica, apenas consegue plena aplicação à Península Ibérica.
2. Propõe esta Comissão que sejam alterados os princípios constantes na Diretiva para que tenha ampla aplicabilidade a todas as fronteiras de todos os Estados membros.
3. A Comissão de Economia e Obras Públicas remete o relatório à Comissão de Assuntos Europeus para os efeitos devidos, devendo a mesma ter em atenção a observância dos pontos 1 e 2 das presentes conclusões.

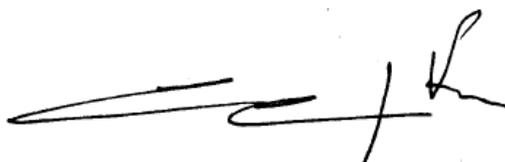
Palácio de S. Bento, 29 de maio de 2013

A Deputada Relatora



(Carina Oliveira)

O Presidente da Comissão



(Luís Campos Ferreira)