



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

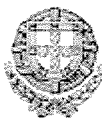
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**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**



## 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 Comunidade<sup>1</sup>.

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

---

<sup>1</sup> 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 transportes<sup>2</sup>, 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;

---

<sup>2</sup> 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

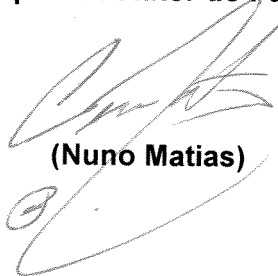
---

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**

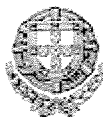


**(Nuno Matias)**

**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 limítrofes.

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.

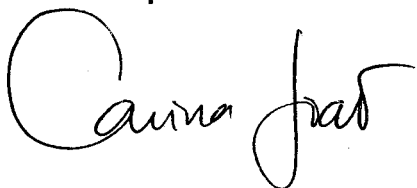
### PARTE III - CONCLUSÕES

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.

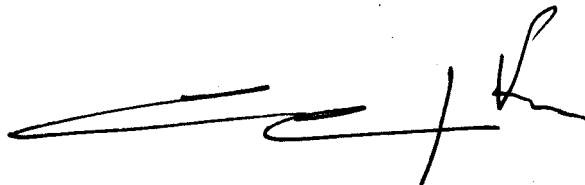
Palácio de S. Bento, 29 de maio de 2013

A Deputada Relatora



(Carina Oliveira)

O Presidente da Comissão



(Luís Campos Ferreira)