

DECLARAÇÃO CONJUNTA SOBRE A DIRETIVA DE PESOS E DIMENSÕES

29 de outubro 2025

Nas discussões em curso sobre a revisão da Diretiva de Pesos e Dimensões (WDD 96/53/CE), as organizações abaixo assinadas **acreditam que o texto provocaria graves efeitos colaterais, com impacto em mais do que apenas o setor dos transportes**. Estas questões devem ser consideradas antes da adoção de um ato legislativo.

A introdução de Sistemas Modulares Europeus (EMS) mais longos, mais altos e mais pesados, é incompatível com o compromisso da Comissão de aumentar o transporte ferroviário de mercadorias em 50 % até 2030 e em 100 % até 2050, tal como estabelecido na Estratégia Europeia de Mobilidade Sustentável e Inteligente.

Apelamos veementemente a todos os responsáveis e decisores políticos que tenham em conta as seguintes considerações:

1. Incompatibilidade com o transporte intermodal de mercadorias

A logística europeia funciona como um sistema. Qualquer alteração da Diretiva deve garantir a compatibilidade de todos os componentes rodoviários com os sistemas ferroviários e aquáticos de transporte de mercadorias, o seu material circulante e embarcações, assim como os seus parâmetros técnicos, operacionais e de transbordo.

Apesar do amplo consenso sobre a importância da intermodalidade e dos significativos investimentos públicos e privados em infraestruturas ferroviárias e terminais, todos os esforços seriam prejudicados pelo aumento das dimensões atualmente em consideração para os camiões do Sistema Modular Europeu. Várias combinações do EMS são incompatíveis com o transporte intermodal (por exemplo, exigindo adaptações no design dos contentores, prejudicando a capacidade de manobra com gruas ou comprometendo a compatibilidade necessária das unidades rodoviárias com equipamentos ferroviários ou aquáticos, incluindo material circulante). Seriam necessárias **alterações logísticas e infraestruturais extensas** para garantir a compatibilidade com os terminais de transbordo, as suas vias de acesso e manobras no local. Por exemplo, quase metade dos terminais estudados afirmaram que o acesso, a circulação ou o estacionamento no local do terminal não são possíveis com veículos excessivamente longos^v. **Além disso, aceitar a proposta de aumentar o comprimento máximo dos semirreboques para além dos 13,6 m padrão seria incompatível com grande parte do material circulante ferroviário e vários tipos de embarcações. Estes desenvolvimentos impedirão efetivamente o progresso do transporte intermodal de mercadorias.** São necessários incentivos políticos para promover a utilização do transporte ferroviário e aquático para percursos mais longos.

2. Cargas pesadas pertencem aos meios de transporte ideais para cargas pesadas: comboios de mercadorias e embarcações

A infraestrutura ferroviária é construída para suportar cargas por eixo de 22,5 t, e as embarcações são capazes de transportar cargas iguais ou até mais pesadas. A infraestrutura rodoviária, por outro lado, lida predominantemente com veículos com cargas por eixo entre 1-3 toneladas. Cada quilómetro percorrido por um veículo com eixos mais pesados que 10 toneladas causará, portanto, uma degradação acelerada da infraestrutura rodoviária.

O resultado da Diretiva revista seria um aumento da circulação de veículos com eixos pesados, o que implicaria uma maior frequência de manutenção das infraestruturas rodoviárias. O reforço do pavimento das estradas, pontes e viadutos exigirá investimentos contínuos e significativos por parte dos Estados-Membros. Tal implicará custos de vários milhares de milhões a nível nacional, regional e local, e as obras prolongadas nas estradas causarão congestionamentos frequentes.

A ampliação das rampas das autoestradas e dos lugares de estacionamento nas áreas de serviço para camiões, assim como a instalação da sinalização necessária para orientar a circulação de camiões mais longos e pesados, também exigiriam investimentos adicionais significativos em infraestruturas rodoviárias.

3. Existe o risco de subvalorização dos investimentos realizados na infraestrutura ferroviária

Nos últimos anos, as políticas públicas e os investimentos europeus e nacionais têm sido determinados para melhorar o transporte intermodal e o setor ferroviário em toda a UE. Esforços importantes foram feitos, mas ainda há muito a fazer, dadas as importantes necessidades adicionais para melhorar o sistema de transporte intermodal.

Desde 2014, o programa Mecanismo Interligar a Europa – Transportes (CEF-T) apoiou as infraestruturas ferroviárias europeias com 31 mil milhões de eurosⁱ. A nível nacional, os planos de investimento podem ser ilustrados com o exemplo da Alemanha. O atual governo federal planeia investir 107 mil milhões de euros em ferrovias entre 2025 e 2029ⁱⁱ. Dois terços da população consideram a construção e expansão da rede ferroviária como a medida mais sensata para lidar com o crescente volume de transportesⁱⁱⁱ. Outro exemplo é a Espanha, com mais de 6.6 mil milhões de euros atribuídos pelos fundos europeus de recuperação para reequilibrar a repartição modal do transporte de mercadorias em favor de modos menos poluentes, através de iniciativas como a conclusão dos corredores ferroviários europeus e a promoção da intermodalidade nos portos e centros logísticos^{iv}.

4. As cargas perigosas devem ser transportadas pelos meios de transporte com o melhor historial de segurança: comboios de mercadorias e embarcações

Veículos rodoviários mais longos, mais altos e mais pesados, se se tornarem mais comuns, serão provavelmente usados com mais frequência para transportar mercadorias perigosas, o que levanta importantes questões de segurança que ainda não foram suficientemente abordadas. As estatísticas de acidentes com camiões pesados apontam para lacunas significativas de segurança, especialmente quando se viaja longas distâncias. Quanto mais pesado for o veículo, mais graves serão as consequências de um acidente. Os camiões EMS com mais de 44 toneladas têm distâncias de travagem mais longas, raios de manobra alargados e requerem tempos de manobra mais longos. As infraestruturas existentes - pontes, túneis e rotundas - não foram concebidas para estes camiões mais pesados e mais longos, o que aumenta o risco de acidentes, muitas vezes devido a desalinhamentos ou sobrecargas.

A Diretiva não impõe requisitos mais rigorosos aos condutores de camiões mais longos, mais altos e mais pesados. Tendo em conta a recente alteração da Diretiva relativa à carta de condução, é razoável supor que condutores menos experientes, com apenas 18 anos, estarão autorizados a conduzir estes camiões mais longos e mais pesados, o que aumentará os riscos de acidente.

5. Impacto negativo nos objetivos climáticos e de qualidade do ar

Várias alterações propostas à Diretiva são promovidas pelo seu potencial de redução das emissões de CO₂ e poluentes. Este potencial pode ser superior a 10% para certas variações do EMS. No entanto, a conseqüente inversão modal do transporte intermodal e ferroviário de mercadorias para as variações de camiões EMS ameaça um aumento líquido das emissões de CO₂ e de poluentes, uma vez que as emissões do transporte intermodal e ferroviário de mercadorias são até 90% inferiores às dos camiões médios e 75-80% inferiores às das variações de camiões EMS. Isto comprometeria os objetivos de descarbonização e ar limpo da União Europeia.

6. Haverá mais camiões nas estradas

Combinações de camiões EMS mais longas e pesadas não resultarão em menos camiões nas estradas. Em vez de promover a intermodalidade no transporte de mercadorias, estas provavelmente resultarão numa mudança modal inversa de até 21% do transporte ferroviário de mercadorias em todos os segmentos, passando do caminho de ferro para a estrada^v. Isto traduz-se em entre 6.7 e 13.3 milhões de viagens adicionais de camião por ano^v. Medidas semelhantes noutros países já demonstraram que o aumento do comprimento dos camiões não conduziu a uma redução do volume de tráfego rodoviário^{vi}.



ⁱ European Commission. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). Greener Transport Infrastructure for Europe. 2014-2024: Building future-proof infrastructure thanks to the Connecting Europe Facility Transport. 30 June 2025. Last accessed in September 2025 at: <https://webgate.ec.europa.eu/cineaportal/apps/storymaps/stories/48c1f6a4ce33415fb4ec40dd2aa8336bd>.

ⁱⁱ Germany. Federal Ministry of Transport. Press Release. Schnieder: 166 billion for transport infrastructure. 24 June 2025. Last accessed in September 2025 at <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/029-schnieder-166-milliarden-fuer-verkehrsinfrastruktur.html>.

ⁱⁱⁱ DIE GÜTERBAHNEN. Opinion poll: Majority wants investment in rail expansion and renovation. March 2025. Last accessed in September 2025 at <https://die-gueterbahnen.com/news/meinungsumfrage-mehrheit-wuenscht-sich-investitionen-in-ausbau-und-sanierung-der-schiene.html>.

^{iv} Spain. Ministry for Transport. Mercancías 30. May 2022. Last accessed in October 2025 at https://cdn.mitma.gob.es/porta-web-drupal/mercancias30/2022_05_documento_final_mercancias_30_.pdf.

^v D-FINE. Study on Weights and Dimensions Summary. January 2024. Impacts of the Proposed Amendments to the Weights and Dimensions Directive on Combined Transport and Rail Freight Transport.

^{vi} CABT. Bigger trucks = nearly 8 million more trucks. Diversion Issue Paper.