



Bruxelas, 3 de julho de 2024  
(OR. en)

10645/24

---

---

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

---

---

**CODEC 1426  
TRANS 271  
CLIMA 228  
ENV 581  
COMPET 615  
PE 161**

## **NOTA INFORMATIVA**

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
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 – Resultado da primeira leitura do Parlamento Europeu (Estrasburgo, 11 a 14 de março de 2024)

---

## **I. INTRODUÇÃO**

A relatora, Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES), apresentou, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN), um relatório sobre a proposta de diretiva em epígrafe, que continha 51 alterações (alterações 1 a 51) à proposta.

Além disso, o Grupo Verdes/ALE apresentou nove alterações (alterações 52 a 60) e vários deputados de diferentes grupos políticos apresentaram cinco alterações (alterações 61 a 65).

## II. VOTAÇÃO

Na votação realizada em 12 de março de 2024, o plenário do Parlamento Europeu adotou as alterações 1 a 51 à proposta de diretiva. Não foram adotadas outras alterações.

A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na resolução legislativa constante do anexo da presente nota.

---

**P9\_TA(2024)0126**

**Pesos e dimensões de certos veículos rodoviários**

**Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 12 de março de 2024, sobre a 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 (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))**

**(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2023)0445),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0306/2023),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 26 de outubro de 2023<sup>1</sup>,
  - Após ter consultado o Comité das Regiões,
  - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0047/2024),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
  3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos parlamentos nacionais.

---

<sup>1</sup> JO C, C/2024/895, 06.02.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

**Alteração 1**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 4**

*Texto da Comissão*

(4) A fim de alcançar estes objetivos, há que encontrar o justo equilíbrio entre a eficiência económica, a sustentabilidade ambiental, a proteção das infraestruturas rodoviárias e os aspetos de segurança rodoviária.

*Alteração*

(4) A fim de alcançar estes objetivos, há que encontrar o justo equilíbrio entre a eficiência económica, a sustentabilidade ambiental, a proteção das infraestruturas rodoviárias e os aspetos de segurança rodoviária. ***Por outro lado, para assegurar a coerência legislativa e a segurança jurídica, há que alinhar o mais possível a presente diretiva com o Regulamento relativo às normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados e com a Diretiva Transporte Combinado.***

**Alteração 2**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 6-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-A) A presente diretiva destina-se a melhorar a competitividade do setor do transporte rodoviário, promovendo operações de transporte mais eficientes em termos de custos e sustentáveis e incentivando a intermodalidade. Embora as novas disposições venham a traduzir-se numa redução do número de quilómetros-veículo percorridos, espera-se que persista a forte escassez de condutores na União. Para fazer face a esta escassez, é fundamental melhorar urgentemente as condições de trabalho dos condutores de veículos pesados. A falta de lugares de estacionamento de qualidade para camiões na União contribui para a degradação das condições de trabalho dos condutores de camiões, que é um problema principalmente nas viagens de longo curso.***

***A fim de dar resposta a esta questão e de melhorar a atratividade do setor, as maiores dimensões necessárias para proceder à instalação de tecnologias com***

*nível nulo de emissões nos veículos devem melhorar o conforto dos condutores, sem privá-los de um espaço de cabina suficiente. Cumpre estudar e incentivar, sempre que possível, conceitos que possibilitem um espaço adicional nas cabinas, com vista à incorporação de instalações sanitárias a bordo.*

**Alteração 3**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 7**

*Texto da Comissão*

(7) A fim de assegurar um entendimento comum e uma aplicação uniforme das disposições da presente diretiva no tráfego nacional e internacional, é necessário esclarecer que *as* derrogações **nacionais** de determinados limites máximos autorizados de pesos e dimensões para certos tipos de **veículos que circulam no tráfego nacional não se aplicam automaticamente aos veículos utilizados em operações transfronteiriças.**

*Alteração*

(7) A fim de assegurar um entendimento comum e uma aplicação uniforme das disposições da presente diretiva no tráfego nacional e internacional, é necessário esclarecer que **existem atualmente derrogações específicas, muitas das vezes baseadas em acordos bilaterais entre Estados-Membros vizinhos,** de determinados limites máximos autorizados de pesos e dimensões para certos tipos de veículos **especializados que realizam operações de transporte, devendo tais derrogações ser mantidas, desde que não afetem a concorrência internacional.**

**Alteração 4**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 8**

*Texto da Comissão*

(8) O transporte de cargas indivisíveis é um importante segmento do mercado ligado aos domínios estratégicos das energias renováveis, engenharia civil e infraestruturas, petróleo e gás, indústria pesada e produção de eletricidade. Apesar do valor reconhecido das atuais Orientações europeias sobre melhores práticas para o transporte especial, adotadas por peritos designados pelos Estados-Membros, registaram-se muito poucos progressos no sentido da simplificação e harmonização das regras e procedimentos para a obtenção de licenças para o transporte de cargas indivisíveis.

*Alteração*

(8) O transporte de cargas indivisíveis é um importante segmento do mercado ligado aos domínios estratégicos das energias renováveis, engenharia civil e infraestruturas, petróleo e gás, indústria pesada e produção de eletricidade. Apesar do valor reconhecido das atuais Orientações europeias sobre melhores práticas para o transporte especial, adotadas por peritos designados pelos Estados-Membros, registaram-se muito poucos progressos no sentido da simplificação e harmonização das regras e procedimentos para a obtenção de licenças para o transporte de cargas indivisíveis.

Sem prejuízo do direito de os Estados-Membros estabelecerem as condições necessárias para garantir o transporte seguro de cargas indivisíveis nos seus territórios, os Estados-Membros devem cooperar no sentido de harmonizar, na medida do possível, esses requisitos para evitar a multiplicação de condições divergentes que sirvam a mesma finalidade. Os Estados-Membros devem igualmente assegurar que os requisitos nacionais sejam proporcionados e não discriminatórios, abstendo-se de impor requisitos injustificados, como a fluência na língua nacional do Estado-Membro em causa. A fim de reduzir os encargos administrativos para os operadores e de assegurar operações eficientes, justas e seguras, é fundamental implementar um sistema transparente, harmonizado e de fácil utilização para a obtenção de licenças.

Sem prejuízo do direito de os Estados-Membros estabelecerem as condições necessárias para garantir o transporte seguro de cargas indivisíveis nos seus territórios, os Estados-Membros devem cooperar no sentido de harmonizar, na medida do possível, esses requisitos para evitar a multiplicação de condições divergentes que sirvam a mesma finalidade. Os Estados-Membros devem igualmente assegurar que os requisitos nacionais sejam proporcionados e não discriminatórios, abstendo-se de impor requisitos injustificados, como a fluência na língua nacional do Estado-Membro em causa. A fim de reduzir os encargos administrativos para os operadores e de assegurar operações eficientes, justas e seguras, é fundamental implementar um sistema transparente, harmonizado e de fácil utilização para a obtenção de licenças, *que esteja disponível em todas as línguas da UE e seja facilmente acessível através de meios de comunicação eletrónicos. Essas licenças devem ser emitidas em formato eletrónico e ter por base o documento de Registo Especial Europeu de Camiões e Reboques (SERT, do inglês Special European Registration of Trucks and Trailers), que visa harmonizar as informações técnicas dos veículos, como o registo de reboques ou de reboques modulares. Os transportadores devem ser autorizados a realizar operações de transporte de cargas indivisíveis recorrendo a este documento eletrónico.*

**Alteração 5**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 9**

*Texto da Comissão*

(9) Os sistemas modulares europeus (SME) têm sido utilizados e testados detalhadamente, tendo-se revelado uma solução interessante para melhorar a eficiência económica e energética das operações de transporte, garantindo simultaneamente a segurança rodoviária e a proteção das infraestruturas, graças ao seu

*Alteração*

(9) Os sistemas modulares europeus (SME) têm sido utilizados e testados detalhadamente, tendo-se revelado uma solução interessante para melhorar a eficiência económica e energética das operações de transporte, garantindo simultaneamente a segurança rodoviária e a proteção das infraestruturas, graças ao seu

confinamento a partes adequadas das redes rodoviárias. Tendo em conta as especificidades nacionais, os diferentes interesses económicos, as necessidades de transporte e as diferentes capacidades das infraestruturas de transporte nos Estados-Membros, estes estão em melhor posição para avaliar e autorizar a circulação de SME nos seus territórios. Ao mesmo tempo, para aumentar os impactos socioeconómicos e ambientais positivos da utilização de SME, é fundamental eliminar os obstáculos desnecessários à sua utilização em operações transfronteiriças entre Estados-Membros vizinhos que permitam tais combinações de veículos nos seus territórios, sem limitação do número de fronteiras atravessadas, desde que cumpram os pesos e dimensões máximos autorizados para SME estabelecidos pelos Estados-Membros nos respetivos territórios. O objetivo consiste em assegurar que o SME utilizado em operações transfronteiriças cumpre o limite comum mais baixo de peso e dimensão para SME aplicável nesses Estados-Membros. No interesse da segurança das operações, da transparência e da clareza jurídica, devem ser estabelecidas condições comuns para a circulação de SME no tráfego nacional e internacional, **nomeadamente a prestação de** informações claras sobre os limites de pesos e dimensões para SME **e sobre as** partes da rede rodoviária compatíveis com as especificações desses veículos, **o** acompanhamento **dos** impactos da utilização de SME na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na quota modal.

confinamento a partes adequadas das redes rodoviárias. Tendo em conta as especificidades nacionais, os diferentes interesses económicos, as necessidades de transporte e as diferentes capacidades das infraestruturas de transporte nos Estados-Membros, estes estão em melhor posição para avaliar e autorizar a circulação de SME nos seus territórios. **Antes de autorizarem os SME, os Estados-Membros devem proceder, no que se refere às novas rotas, a uma avaliação prévia do seu eventual impacto na segurança rodoviária, nas infraestruturas, na cooperação modal, na transferência modal e no ambiente.** Ao mesmo tempo, para aumentar os impactos socioeconómicos e ambientais positivos da utilização de SME, é fundamental eliminar os obstáculos desnecessários à sua utilização em operações transfronteiriças entre Estados-Membros vizinhos que permitam tais combinações de veículos nos seus territórios, sem limitação do número de fronteiras atravessadas, desde que cumpram os pesos e dimensões máximos autorizados para SME estabelecidos pelos Estados-Membros nos respetivos territórios. O objetivo consiste em assegurar que o SME utilizado em operações transfronteiriças cumpre o limite comum mais baixo de peso e dimensão para SME aplicável nesses Estados-Membros. No interesse da segurança das operações, da transparência e da clareza jurídica, devem ser estabelecidas condições comuns para a circulação de SME no tráfego nacional e internacional. **Entre outros aspetos, essas condições devem assegurar que os SME circulam em estradas que garantam a segurança dos utentes da estrada vulneráveis. Os Estados-Membros devem fornecer** informações claras sobre os limites de pesos e dimensões para SME **aplicáveis às** partes da rede rodoviária compatíveis com as especificações desses veículos. **Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de acompanhamento para avaliar os impactos da utilização de SME na**

segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na quota modal. ***A definição clara de SME na presente diretiva garante que os SME são compostos por unidades-veículo normalizadas, a fim de assegurar a compatibilidade com outros modos de transporte, incluindo o transporte ferroviário. Para impulsionar eficazmente a transição rumo a uma mobilidade com nível nulo de emissões, os SME envolvidos no tráfego internacional devem ser compostos por veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões, assim que viável em termos técnicos e operacionais.***

**Alteração 6**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-A) Para maximizar a segurança rodoviária e as condições de trabalho adequadas, é importante assegurar que os condutores de SME possuam formação adequada e as qualificações exigidas para movimentar veículos mais pesados e mais longos e conjuntos de veículos. Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de prever requisitos mínimos ou um regime de certificação para os condutores de SME. A fim de assegurar condições de concorrência equitativas que garantam a igualdade de tratamento e a não discriminação dos condutores e operadores de SME, os Estados-Membros devem garantir que tais certificações sejam mutuamente reconhecidas nos Estados-Membros em causa.***

**Alteração 7**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(10-A)** *As novas regras harmonizadas para os SME no tráfego nacional e internacional nos Estados-Membros que permitem a sua circulação devem implicar a recolha de dados sobre a segurança rodoviária nesses Estados-Membros, incluindo a percentagem de mortos e feridos decorrentes de colisões. Tendo em conta que os utentes da estrada vulneráveis são responsáveis por quase um terço das mortes em colisões que envolvam veículos pesados, os Estados-Membros devem certificar-se de que os SME não têm um impacto negativo na segurança rodoviária, e sobretudo na segurança de utentes da estrada vulneráveis como os peões, os ciclistas, os motociclistas e as pessoas com deficiência ou com mobilidade e orientação reduzidas.*

**Alteração 8**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 11**

*Texto da Comissão*

(11) O transporte de cargas indivisíveis efetuado por veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos ou dimensões máximos e a utilização de SME, dadas as suas necessidades em termos de dispositivos de segurança adicionais e de infraestruturas adequadas, exigem que se dê especial atenção a elementos como a transparência das informações pertinentes, a segurança jurídica e a harmonização dos processos de licenciamento. Por conseguinte, é necessário que os Estados-Membros criem um sistema eletrónico único de informação e comunicação que contenha todas as informações pertinentes sobre as condições operacionais e administrativas para o transporte de cargas indivisíveis e para a utilização de SME, de

*Alteração*

(11) O transporte de cargas indivisíveis efetuado por veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos ou dimensões máximos e a utilização de SME, dadas as suas necessidades em termos de dispositivos de segurança adicionais e de infraestruturas adequadas, exigem que se dê especial atenção a elementos como a transparência das informações pertinentes, a segurança jurídica e a harmonização dos processos de licenciamento. Por conseguinte, é necessário que os Estados-Membros criem um sistema eletrónico único de informação e comunicação que contenha todas as informações pertinentes sobre as condições operacionais e administrativas para o transporte de cargas indivisíveis e para a utilização de SME, de

forma clara e facilmente acessível. Este sistema nacional deverá também permitir aos operadores obter as informações e apresentar por via eletrónica, num formato normalizado, o pedido de licenças especiais para o transporte de cargas indivisíveis no Estado-Membro em causa.

forma clara e facilmente acessível. Este sistema nacional deverá também permitir aos operadores obter as informações e apresentar por via eletrónica, num formato normalizado à escala da UE, o pedido de licenças especiais para o transporte de cargas indivisíveis no Estado-Membro em causa. *Além disso, esse sistema nacional deve fornecer informações sobre os pesos e dimensões máximos autorizados a nível nacional dos veículos e conjuntos de veículos, informações sobre eventuais restrições, em especial a altura. A fim de garantir que os operadores e os cidadãos tenham acesso a todas as informações pertinentes num único local, a Comissão deve criar, o mais tardar até [6 meses após a data de transposição da presente diretiva], um portal Web europeu específico que ligue os sistemas eletrónicos e de comunicações nacionais e forneça, nomeadamente, uma panorâmica gráfica clara das estradas em que os SME e, quando disponíveis, os veículos que transportam cargas indivisíveis, estão autorizados a circular nos Estados-Membros em causa.*

## Alteração 9 Proposta de diretiva Considerando 12

### *Texto da Comissão*

(12) Os obstáculos artificiais ao transporte transfronteiriço de camiões mais pesados utilizados principalmente no transporte de longo curso (tais como conjuntos de veículos com cinco e seis eixos) devem ser eliminados de forma harmonizada, a fim de tirar partido, a curto prazo, da eficiência operacional, energética e ambiental associada a uma maior capacidade de carga concedida pelos Estados-Membros, incluindo para o transporte intermodal. Para impulsionar eficazmente a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões, é necessário eliminar progressivamente a utilização desses camiões mais pesados movidos a combustíveis fósseis, a partir de 2035,

### *Alteração*

(12) Os obstáculos artificiais ao transporte transfronteiriço de camiões mais pesados utilizados principalmente no transporte de longo curso (tais como conjuntos de veículos com cinco e seis eixos) devem ser eliminados de forma harmonizada, a fim de tirar partido, a curto prazo, da eficiência operacional, energética e ambiental associada a uma maior capacidade de carga concedida pelos Estados-Membros, incluindo para o transporte intermodal. Para impulsionar eficazmente a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões *e maximizar os efeitos da legislação ambiental pertinente em vigor*, é necessário eliminar progressivamente a utilização desses camiões mais pesados

*quando se prevê que* a penetração no mercado *dos* veículos pesados com nível nulo de emissões  *aumente significativamente até cerca de 50 % das novas matrículas de veículos pesados.* Após a eliminação progressiva, os caminhões mais pesados devem continuar a estar autorizados no tráfego nacional, ao passo que, no tráfego internacional, devem cumprir os pesos máximos autorizados estabelecidos no anexo I da Diretiva 96/53/CE, que limita a licença de peso adicional aos veículos com nível nulo de emissões e aos veículos envolvidos numa operação de transporte intermodal.

movidos a combustíveis fósseis, a partir de 2035, *a fim de reforçar a segurança jurídica para os investimentos e continuar a incentivar* a penetração no mercado *de* veículos pesados com nível nulo de emissões  *mais eficientes.* Após a eliminação progressiva, os caminhões mais pesados devem continuar a estar autorizados no tráfego nacional, ao passo que, no tráfego internacional, devem cumprir os pesos máximos autorizados estabelecidos no anexo I da Diretiva 96/53/CE, que limita a licença de peso adicional aos veículos com nível nulo de emissões e aos veículos envolvidos numa operação de transporte intermodal.

## **Alteração 10**

### **Proposta de diretiva**

#### **Considerando 14**

##### *Texto da Comissão*

(14) Os transportadores de veículos  *com* carroçarias abertas têm um potencial muito limitado para reduzir o seu consumo de energia através da melhoria da aerodinâmica. A existência de regras nacionais divergentes em matéria de transporte de cargas em consola nos transportadores de veículos provoca distorções da concorrência e limita significativamente o seu potencial para melhorar a eficiência operacional e o desempenho energético no tráfego internacional. Por conseguinte, é necessário harmonizar as regras relativas ao transporte de cargas em consola dos transportadores de veículos  *com carroçarias abertas*, a fim de garantir que estes objetivos sejam devidamente cumpridos.

##### *Alteração*

(14) Os transportadores de veículos,  *muitos dos quais têm* carroçarias abertas, têm um potencial muito limitado para reduzir o seu consumo de energia através da melhoria da aerodinâmica. A existência de regras nacionais divergentes em matéria de transporte de cargas em consola nos transportadores de veículos provoca distorções da concorrência e limita significativamente o seu potencial para melhorar a eficiência operacional e o desempenho energético no tráfego internacional. Por conseguinte, é necessário harmonizar as regras relativas ao transporte de cargas em consola dos transportadores de veículos, a fim de garantir que estes objetivos sejam devidamente cumpridos.

## **Alteração 11**

### **Proposta de diretiva**

#### **Considerando 15**

##### *Texto da Comissão*

(15) Os veículos pesados com cabinas alongadas começaram a entrar no mercado,

##### *Alteração*

(15) Os veículos pesados com cabinas alongadas começaram a entrar no mercado,

acompanhados de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões. A utilização de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões exige, dependendo da tecnologia, espaço adicional que não deve ser contabilizado em detrimento da carga efetiva do veículo, de modo que o setor do transporte rodoviário com nível nulo de emissões não seja penalizado em termos económicos. Deve-se, portanto, esclarecer que o excesso dos comprimentos máximos previstos para as cabinas alongadas pode ser tal que proporcione o espaço necessário para acomodar uma tecnologia com nível nulo de emissões, como baterias e reservatórios de hidrogénio, desde que não sejam postas em causa a segurança, a eficiência e as características de conforto das cabinas aerodinâmicas.

acompanhados de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões. A utilização de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões exige, dependendo da tecnologia, espaço adicional que não deve ser contabilizado em detrimento da carga efetiva do veículo, de modo que o setor do transporte rodoviário com nível nulo de emissões não seja penalizado em termos económicos. Deve-se, portanto, esclarecer que o excesso dos comprimentos máximos previstos para as cabinas alongadas pode ser tal que proporcione o espaço necessário para acomodar uma tecnologia com nível nulo de emissões, como baterias e reservatórios de hidrogénio, desde que não sejam postas em causa a segurança, a eficiência e as características de conforto das cabinas aerodinâmicas **e que o veículo em causa cumpra a «regra do círculo de viragem».**

**Alteração 12**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 16-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(16-A)** *A multiplicidade de diferentes marcações e sinalizações dos veículos nos Estados-Membros pode ser confusa para os utentes da estrada e prejudicial para a segurança rodoviária na União. A fim de melhorar a segurança rodoviária, deve ser estabelecido, a nível da União, um rótulo normalizado da UE para o comprimento dos veículos a motor ou conjuntos de veículos utilizados nos SME ou que se afastem das dimensões normalizadas. Esse rótulo da UE ajudaria os utentes da estrada a identificar e a familiarizar-se com esses veículos e reduziria quaisquer riscos decorrentes de restrições de visibilidade ou ângulos mortos, por exemplo, ao ultrapassarem esses veículos longos ou conjuntos de veículos.*

**Alteração 13**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 16-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(16-B) Os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio apresentam um forte potencial para a descarbonização de certos segmentos do setor dos transportes pesados e o seu desenvolvimento deve ser incentivado, tendo simultaneamente em conta o facto de não existir qualquer tecnologia que seja aplicada sem ter um impacto ambiental. Nos casos em que a eletrificação não seja possível ou seja menos eficaz e os veículos movidos a combustível não sejam adequados ou competitivos no que toca ao custo, o princípio da neutralidade tecnológica permite assegurar condições equitativas relativamente a outras tecnologias que se encontrem mais desenvolvidas.**

**Alteração 14**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 17**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(17) A aplicação eficaz, eficiente e coerente das regras é da maior importância para assegurar uma concorrência não falseada entre os operadores e eliminar os riscos para a segurança rodoviária e para as infraestruturas rodoviárias colocados pelos veículos que excedem ilegalmente os pesos ou dimensões aplicáveis. A fim de orientar melhor os controlos na estrada para os veículos em sobrecarga, ***e se optarem por utilizar sistemas automáticos nas infraestruturas rodoviárias***, os Estados-Membros devem assegurar, no mínimo, a implantação ***desses*** sistemas na rede transeuropeia de transportes rodoviários. Além disso, para efeitos de fiabilidade e coerência da aplicação em toda a União, o nível mínimo obrigatório de controlos a realizar pelos Estados-Membros deverá ser

(17) A aplicação eficaz, eficiente e coerente das regras é da maior importância para assegurar uma concorrência não falseada entre os operadores e eliminar os riscos para a segurança rodoviária e para as infraestruturas rodoviárias colocados pelos veículos que excedem ilegalmente os pesos ou dimensões aplicáveis. A fim de orientar melhor os controlos na estrada para os veículos em sobrecarga, os Estados-Membros devem assegurar, no mínimo, a implantação ***de*** sistemas ***automáticos*** na rede transeuropeia de transportes rodoviários, ***incluindo sistemas certificados na rede principal da RTE-T. Além disso, deve também ser possível utilizar equipamento de pesagem a bordo preciso e plenamente interoperável. Esses sistemas automáticos certificados devem***

estabelecido proporcionalmente ao nível de tráfego nos seus territórios por parte dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, incluindo um número adequado de controlos durante as horas noturnas.

*ser capazes de reconhecer veículos ou conjuntos de veículos que excedem os pesos máximos autorizados, mas que beneficiam de uma derrogação para tal, com base numa licença especial válida ou numa disposição semelhante. Os sistemas devem também ser capazes de detetar o cumprimento dos requisitos de licenças especiais, o que deverá evitar sanções injustificadas e reduzir os custos administrativos, tanto para os operadores como para os Estados-Membros.* Além disso, para efeitos de fiabilidade e coerência da aplicação em toda a União, o nível mínimo obrigatório de controlos a realizar pelos Estados-Membros deverá ser estabelecido proporcionalmente ao nível de tráfego nos seus territórios por parte dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, incluindo um número adequado de controlos durante as horas noturnas.

## **Alteração 15**

### **Proposta de diretiva**

### **Considerando 18**

#### *Texto da Comissão*

(18) A fim de intensificar a aplicação e o acompanhamento da circulação de veículos pesados nas estradas da União, reduzir o congestionamento, reforçar a segurança rodoviária, reduzir os riscos de danos nas infraestruturas e promover operações de transporte sustentáveis, os Estados-Membros devem ser incentivados a criar sistemas de política de acesso inteligente que assegurem o cumprimento das regras relativas aos pesos e dimensões máximos autorizados. **Ao criarem esses sistemas**, os Estados-Membros devem aplicar requisitos mínimos comuns para garantir a harmonização e a interoperabilidade em toda a **UE**, em especial no que diz respeito à acessibilidade e ao formato dos dados pertinentes a trocar. Os sistemas devem contribuir para garantir que o veículo certo, com a carga certa, funcione na estrada certa e no momento certo para garantir um impacto mínimo no ambiente, nas

#### *Alteração*

(18) A fim de intensificar a aplicação e o acompanhamento da circulação de veículos pesados nas estradas da União, reduzir o congestionamento, reforçar a segurança rodoviária, reduzir os riscos de danos nas infraestruturas e promover operações de transporte sustentáveis, os Estados-Membros devem ser incentivados a criar sistemas de política de acesso inteligente que assegurem o cumprimento das regras relativas aos pesos e dimensões máximos autorizados. Os Estados-Membros devem aplicar requisitos mínimos comuns **a esses regimes** para garantir a harmonização e a interoperabilidade em toda a **União**, em especial no que diz respeito à acessibilidade e ao formato dos dados pertinentes a trocar. **Os dados pertinentes devem estar acessíveis em tempo real e nas línguas oficiais da União.** Os sistemas devem contribuir para garantir que o veículo certo, com a carga certa, funcione

infraestruturas, na saúde e segurança humanas e na sociedade. A criação desses sistemas deverá recorrer a sistemas de transporte inteligentes avançados, como a comunicação veículo-infraestrutura, a comunicação veículo-rede, a partilha de dados em tempo real e o acompanhamento à distância, a fim de garantir um tráfego seguro e harmonioso de veículos pesados, e não deverá conduzir a restrições de tráfego desproporcionadas ou discriminatórias.

na estrada certa e no momento certo para garantir um impacto mínimo no ambiente, nas infraestruturas, na saúde e segurança humanas e na sociedade. A criação desses sistemas deverá recorrer a sistemas de transporte inteligentes avançados, como a comunicação veículo-infraestrutura, a comunicação veículo-rede, a partilha de dados em tempo real e o acompanhamento à distância, a fim de garantir um tráfego seguro e harmonioso de veículos pesados, e não deverá conduzir a restrições de tráfego desproporcionadas ou discriminatórias.

## **Alteração 16**

### **Proposta de diretiva**

#### **Considerando 18-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(18-A) A aplicação da Diretiva 96/53/CE é uma parte essencial dos sistemas bem estabelecidos de acompanhamento e aplicação a nível da União e a nível nacional, que contribuem para a aplicação das regras sociais, de mercado e técnicas da União aplicáveis aos transportes rodoviários. Se for detetado o incumprimento dos requisitos de pesos e dimensões prescritos, as autoridades nacionais competentes devem tomar medidas coercivas. Os Estados-Membros devem assegurar que as sanções não sejam discriminatórias, tanto no que respeita aos tipos de sanções escolhidos como aos respetivos níveis, e que sejam efetivas, dissuasivas e proporcionadas em relação à gravidade da infração cometida. Essas infrações devem ser inscritas no registo nacional das empresas de transporte rodoviário, trocadas através do Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR) e refletidas na classificação de risco das empresas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Espera-se que a aplicação transfronteiriça de sanções abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 96/53/CE seja facilitada através de uma alteração da Diretiva 2015/413 relativa à execução transfronteiriça.***

**Alteração 17**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 18-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(18-B)** *A fim de progredir nas transições ecológica e digital e cumprir os objetivos estabelecidos no Pacto Ecológico Europeu e na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, nomeadamente no que diz respeito à redução das emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes, cumpre incentivar os Estados-Membros a utilizarem as receitas geradas pelas sanções aplicáveis às infrações à presente diretiva, ou o equivalente em valor financeiro dessas receitas, para apoiar a utilização de meios de transporte sustentáveis, reduzindo assim os custos externos resultantes das operações de transporte, incentivar a intermodalidade e aumentar a sustentabilidade das operações de transporte transfronteiriço.*

**Alteração 18**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 19**

*Texto da Comissão*

(19) A fim de promover o crescimento do sistema de transporte multimodal, o transporte contentorizado deve ainda ser facilitado, permitindo que os veículos rodoviários tenham uma altura **adicional** para o transporte **de** contentores **de grande volume**.

*Alteração*

(19) A fim de promover o crescimento do sistema de transporte multimodal, o transporte contentorizado (***incluindo o que utiliza contentores de 45 ou de 48 pés, caixas amovíveis de 45 pés ou contentores de grande volume***) deve ainda ser facilitado, permitindo que os veículos rodoviários tenham uma altura **e um comprimento adicionais** para o transporte **desses** contentores.

**Alteração 19**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 19-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(19-A)** *A Comissão deve rever a atual legislação de homologação, a fim de reforçar a compatibilidade técnica e*

*operacional dos novos veículos pesados e conjuntos de veículos – designadamente no que diz respeito ao seu peso, forma, dimensão, compatibilidade com guindastes e retratibilidade e dobrabilidade dos dispositivos salientes – com os requisitos das operações de transporte combinado, bem como para facilitar a utilização e a adoção de reboques e semirreboques com nível nulo de emissões;*

**Alteração 20**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 21**

*Texto da Comissão*

(21) A fim de permitir uma resposta rápida do setor do transporte rodoviário a qualquer situação de crise, como catástrofes naturais, pandemias, conflitos militares ou falhas de infraestruturas, é necessário introduzir uma cláusula de emergência na Diretiva 96/53/CE, que permita temporariamente a circulação de veículos pesados que excedam os pesos e/ou dimensões máximos autorizados, a fim de assegurar a continuidade do fornecimento dos bens e serviços necessários. Essa cláusula excepcional só deve ser aplicada se o interesse público assim o exigir e desde que tal não ponha em causa a segurança rodoviária.

*Alteração*

(21) A fim de permitir uma resposta rápida do setor do transporte rodoviário a qualquer situação de crise, como catástrofes naturais, pandemias, conflitos militares ou falhas de infraestruturas, é necessário introduzir uma cláusula de emergência na Diretiva 96/53/CE, que permita temporariamente a circulação de veículos pesados que excedam os pesos e/ou dimensões máximos autorizados, a fim de assegurar a continuidade do fornecimento dos bens e serviços necessários. Essa cláusula excepcional só deve ser aplicada se o interesse público assim o exigir, desde que tal não ponha em causa a segurança rodoviária **e que a sua eventual renovação esteja subordinada à persistência da crise.**

**Alteração 21**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 23**

*Texto da Comissão*

(23) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, devem ser conferidas à Comissão competências de execução para estabelecer um formulário de pedido normalizado comum e harmonizar as regras e os procedimentos para a emissão de licenças nacionais ou disposições semelhantes para

*Alteração*

(23) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, devem ser conferidas à Comissão competências de execução para estabelecer um formulário de pedido normalizado comum **da UE** e harmonizar as regras e os procedimentos para a emissão de licenças nacionais ou disposições semelhantes para

veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos e/ou dimensões máximos e se destinem a transportar cargas indivisíveis, para estabelecer um modelo normalizado de prestação de informações para que os Estados-Membros cumpram as suas obrigações de prestação de informação, bem como para estabelecer exceções temporárias à aplicação dos limites de pesos e dimensões utilizados no tráfego internacional entre Estados-Membros afetados por uma crise. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos e/ou dimensões máximos e se destinem a transportar cargas indivisíveis, para estabelecer um modelo normalizado de prestação de informações para que os Estados-Membros cumpram as suas obrigações de prestação de informação, bem como para estabelecer exceções temporárias à aplicação dos limites de pesos e dimensões utilizados no tráfego internacional entre Estados-Membros afetados por uma crise. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

**Alteração 22**  
**Proposta de diretiva**  
**Considerando 23-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(23-A) A fim de avaliar a eficácia e eficiência da presente diretiva e medir os progressos em relação aos seus objetivos específicos, é importante avaliar regularmente a sua aplicação e impacto. Por conseguinte, a Comissão deve apresentar relatórios de avaliação regulares sobre a aplicação da presente diretiva, com base nas condições habilitadoras para a adoção, pelo mercado, de veículos pesados com nível nulo de emissões, como, por exemplo, a disponibilidade e a capacidade de infraestruturas adequadas para combustíveis alternativos, o impacto do sistema europeu no transporte rodoviário e os impostos de circulação cobrados nos Estados-Membros em função das emissões de CO<sub>2</sub>. Esses relatórios devem***

*conter informações pormenorizadas sobre as referidas condições habilitadoras e sobre a evolução do transporte rodoviário nacional e internacional, o impacto na segurança rodoviária e nas infraestruturas rodoviárias, a transferência modal, a utilização de sistemas de aplicação inteligente e os progressos tecnológicos no setor do transporte rodoviário. Os relatórios devem ainda ter em conta a escalabilidade das medidas em consonância com os objetivos a longo prazo da diretiva. Com base nas conclusões constantes dessas avaliações, o relatório deve, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para alterar a presente diretiva e as obrigações nela estabelecidas.*

### **Alteração 23**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea e)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 14

#### *Texto da Comissão*

- “Veículo alimentado por combustíveis alternativos”, um veículo a motor total ou parcialmente movido por um combustível alternativo, homologado no quadro do Regulamento (UE) 2018/858;

#### *Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

### **Alteração 24**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea b)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafos 2, 3 e 3-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros devem assegurar que o procedimento de obtenção de licenças ou as disposições semelhantes para o transporte de cargas indivisíveis seja(m) harmonioso(as), eficiente(s) e não discriminatório(as), minimizando os encargos administrativos e evitando atrasos desnecessários.

#### *Alteração*

Os Estados-Membros devem assegurar que o procedimento de obtenção de licenças ou as disposições semelhantes para o transporte de cargas indivisíveis seja(m) harmonioso(as), eficiente(s) e não discriminatório(as), **prevendo um formulário de pedido normalizado comum da UE** e minimizando os encargos administrativos e evitando atrasos desnecessários.

Os Estados-Membros devem garantir que as condições de emissão das licenças ou as disposições semelhantes relacionadas com o transporte de cargas indivisíveis sejam proporcionadas e não discriminatórias. Em especial, os Estados-Membros devem cooperar no sentido de evitar a multiplicidade de marcações e sinalização dos veículos, bem como de favorecer a utilização de pictogramas em detrimento do texto. Os Estados-Membros não podem impor requisitos linguísticos relacionados com o transporte de cargas indivisíveis.

Os Estados-Membros devem garantir que as condições de emissão das licenças ou as disposições semelhantes relacionadas com o transporte de cargas indivisíveis sejam proporcionadas e não discriminatórias. Em especial, os Estados-Membros devem **emitir as licenças ou disposições semelhantes num formato eletrónico e devem cooperar com vista a uma maior harmonização dos prazos para a emissão de licenças. Os Estados-Membros devem também** cooperar no sentido de evitar a multiplicidade de marcações e sinalização dos veículos, bem como de favorecer a utilização de pictogramas em detrimento do texto. **Devem ainda cooperar com vista a harmonizar as regras pertinentes aplicáveis à escolta do transporte de cargas indivisíveis, nomeadamente no que toca à utilização prescrita, à marcação e à sinalização dos veículos de escolta.** Os Estados-Membros não podem impor requisitos linguísticos relacionados com **os condutores que efetuam** o transporte de cargas indivisíveis.

**Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos que transportam cargas indivisíveis ostentem o rótulo da UE previsto no artigo 10.º-CA.**

## Alteração 25

### Proposta de diretiva

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

4. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte que efetuem certas operações de transporte nacional, que não afetem significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes e **cujas** dimensões se afastem **das definidas** nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I.

#### *Alteração*

4. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte que efetuem certas operações de transporte nacional **ou internacional**, que não afetem significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes e **cujos pesos ou** dimensões se afastem **dos definidos** nos pontos 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 a 1.8, **2, 4.1**, 4.2 e 4.4 do anexo I.

Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se se encontrar preenchida uma das seguintes condições:

- a) As operações de transporte serem efetuadas no território de um Estado-Membro, por veículos ou conjuntos de veículos especializados, em circunstâncias em que não são habitualmente efetuadas por veículos provenientes de outros Estados-Membros, por exemplo, as operações ligadas à exploração das florestas e à indústria florestal;
- b) O Estado-Membro que permite a realização de operações de transporte no seu território efetuadas por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões se afastem das previstas no anexo I também permite a circulação de sistemas modulares europeus nos termos do n.º 4-A, de modo que se possa alcançar, pelo menos, o comprimento de carga autorizado nesse Estado-Membro, por forma a que todos os operadores possam beneficiar de iguais condições de concorrência.

Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se se encontrar preenchida uma das seguintes condições:

- a) As operações de transporte serem efetuadas no território de um Estado-Membro, por veículos ou conjuntos de veículos especializados, em circunstâncias em que não são habitualmente efetuadas por veículos provenientes de outros Estados-Membros, por exemplo, as operações ligadas à exploração das florestas e à indústria florestal;
- b) O Estado-Membro que permite a realização de operações de transporte no seu território efetuadas por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões se afastem das previstas no anexo I também permite a circulação de sistemas modulares europeus nos termos do n.º 4-A, de modo que se possa alcançar, pelo menos, o comprimento de carga autorizado nesse Estado-Membro, por forma a que todos os operadores possam beneficiar de iguais condições de concorrência.

## **Alteração 26**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea c)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4-A

#### *Texto da Comissão*

4-A. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação nos seus territórios, no tráfego nacional e internacional, de sistemas modulares europeus, desde que sejam cumpridas todas as seguintes condições:

#### *Alteração*

4-A. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação nos seus territórios, no tráfego nacional e internacional, de sistemas modulares europeus, desde que sejam cumpridas todas as seguintes condições:

***-a) No que se refere a novas rotas de SME, os Estados-Membros devem realizar uma avaliação prévia do potencial impacto dos sistemas modulares europeus na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos***

- a) Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as informações relativas aos pesos e dimensões máximos aplicáveis à circulação de sistemas modulares europeus nos seus territórios;
- b) Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as informações relativas à parte da rede rodoviária em que podem circular os sistemas modulares europeus;
- c) Os Estados-Membros devem assegurar a conectividade da parte da rede em que podem circular os sistemas modulares europeus nos seus territórios com a rede rodoviária dos Estados-Membros vizinhos que também permitem a circulação de sistemas modulares europeus, a fim de permitir o tráfego transfronteiriço;
- d) Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de acompanhamento *e avaliar o* impacto dos sistemas modulares europeus na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na repartição modal.

*ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na repartição modal. A avaliação é disponibilizada ao público. Os Estados-Membros que já tenham criado rotas para SME nos seus territórios à data da entrada em vigor da presente diretiva não são obrigados a sujeitá-las a uma avaliação prévia;*

- a) Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as informações relativas aos pesos e dimensões máximos aplicáveis à circulação de sistemas modulares europeus nos seus territórios;
- b) Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as informações relativas à parte da rede rodoviária em que podem circular os sistemas modulares europeus;
- c) Os Estados-Membros devem assegurar a conectividade da parte da rede em que podem circular os sistemas modulares europeus nos seus territórios com a rede rodoviária dos Estados-Membros vizinhos que também permitem a circulação de sistemas modulares europeus, a fim de permitir o tráfego transfronteiriço;
- d) Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de acompanhamento *do impacto* dos sistemas modulares europeus na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na repartição modal, *tendo em conta a avaliação prévia efetuada ao abrigo da alínea –a).*

*d-A) Os Estados-Membros devem assegurar que sejam tomadas medidas adequadas para evitar eventuais impactos negativos na segurança rodoviária decorrentes da utilização de sistemas modulares europeus, incluindo para a*

*segurança dos utentes da estrada vulneráveis;*

*Os Estados-Membros podem estabelecer requisitos mínimos ou um regime de certificação para os condutores de sistemas modulares europeus, sob reserva de garantirem a proporcionalidade e a não discriminação. Os Estados-Membros cooperam com vista ao reconhecimento mútuo das respetivas certificações.*

Sempre que um Estado-Membro permita, nos termos do presente número, a circulação de sistemas modulares europeus no tráfego nacional, esse Estado-Membro não pode recusar ou proibir a circulação no seu território de sistemas modulares europeus no tráfego internacional, desde que esses sistemas não excedam os pesos e dimensões máximos fixados para os sistemas modulares europeus no tráfego nacional.

Os Estados-Membros devem *informar* a Comissão no caso de autorizarem a circulação nos seus territórios de sistemas modulares europeus.

Sempre que um Estado-Membro permita, nos termos do presente número, a circulação de sistemas modulares europeus no tráfego nacional, esse Estado-Membro não pode recusar ou proibir a circulação no seu território de sistemas modulares europeus no tráfego internacional, desde que esses sistemas não excedam os pesos e dimensões máximos fixados para os sistemas modulares europeus no tráfego nacional.

Os Estados-Membros devem *notificar* a Comissão no caso de autorizarem a circulação nos seus territórios de sistemas modulares europeus *e informá-la em que medida preenchem as condições estabelecidas nas alíneas –a) a d-A) do presente número. Na sequência dessas notificações, a Comissão deve, se for caso disso, emitir recomendações a esses Estados-Membros, a fim de garantir o cumprimento dessas condições. Caso a Comissão emita recomendações, o Estado-Membro em causa deve informá-la, no prazo de seis meses, sobre a forma como tenciona aplicar essas recomendações. As recomendações da Comissão e as respostas do Estado-Membro devem ser disponibilizadas ao público.*

**Alteração 27**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea d)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 5 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

Os Estados-Membros poderão autorizar, durante um período limitado, ensaios de veículos ou conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias ou novos conceitos que não permitam satisfazer os requisitos da presente diretiva. Esses veículos ou conjuntos de veículos devem estar autorizados a realizar determinadas operações de transporte nacional ou internacional durante o período de ensaio. Em especial, os ensaios com sistemas modulares europeus devem ser permitidos durante um período máximo de cinco anos. O número de ensaios não pode ser limitado. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.

*Alteração*

Os Estados-Membros poderão autorizar, durante um período limitado, ensaios de veículos ou conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias ou novos conceitos que não permitam satisfazer os requisitos da presente diretiva. Esses veículos ou conjuntos de veículos ***apenas*** devem estar autorizados a realizar determinadas operações de transporte nacional ou internacional durante o período de ensaio ***após ter ficado demonstrado que as atividades de transporte visadas não podem ser realizadas através de qualquer outro modo de transporte que proporcione benefícios de segurança e ambientais equivalentes ou mais elevados. Deve ficar provado que tais ensaios não têm um impacto significativo na concorrência intermodal do setor dos transportes no seu todo.*** Em especial, os ensaios com sistemas modulares europeus devem ser permitidos durante um período máximo de cinco anos, ***renovável uma vez por um máximo de três anos. Caso um Estado-Membro decida renovar um ensaio, deve fornecer uma justificação satisfatória à Comissão.*** O número de ensaios não pode ser limitado. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.

**Alteração 28**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea e)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 5-A

*Texto da Comissão*

5-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o

*Alteração*

5-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o

artigo 10.º-H para complementar a presente diretiva, determinando os conjuntos mínimos de dados e os indicadores de desempenho a fornecer pelos sistemas de acompanhamento estabelecidos pelos Estados-Membros a que se referem o n.º 4-A, *alínea* d), e o n.º 5 do presente artigo.

artigo 10.º-H para complementar a presente diretiva, determinando os conjuntos mínimos de dados e os indicadores de desempenho a fornecer *pelas avaliações prévias e* pelos sistemas de acompanhamento estabelecidos pelos Estados-Membros a que se referem o n.º 4-A, *alíneas –a) e* d), e o n.º 5 do presente artigo.

## **Alteração 29**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4-A – n.º 1 – alínea c-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*c-A) Um ponto de acesso único nacional para obter informações, de forma clara, acessível e transparente, sobre os pesos e dimensões máximos autorizados a nível nacional dos veículos, bem como quaisquer restrições, incluindo de altura, em áreas específicas ou em estradas específicas.*

## **Alteração 30**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4-A – n.º 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*1-A. Até [6 meses após a data de transposição da presente diretiva], a Comissão deve criar e, em seguida, gerir um portal Web europeu específico e atualizado, disponível em todas as línguas oficiais da União, que ligue, de forma clara, acessível e transparente, os sistemas eletrónicos e de comunicações nacionais referidos no n.º 1. Este portal europeu deve, igualmente, disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as partes da rede rodoviária em que podem circular os sistemas modulares europeus e, quando disponíveis, veículos que transportam cargas indivisíveis.*

**Alteração 31**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4-A – n.º 2

*Texto da Comissão*

2. A Comissão **pode** adotar atos de execução que estabeleçam um formulário de pedido normalizado comum e harmonizem as regras e os procedimentos para a emissão de licenças nacionais ou disposições similares a que se refere o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º, n.º 3. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2.

*Alteração*

2. A Comissão **deve** adotar atos de execução que estabeleçam um formulário de pedido **de licença** normalizado comum **da UE** e harmonizem as regras e os procedimentos, **nomeadamente no que toca às informações necessárias de matrícula de veículos**, para a emissão, **incluindo em formato digital**, de licenças nacionais ou disposições similares a que se refere o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º, n.º 3, **e que harmonizem igualmente as regras pertinentes para a escolta do transporte de cargas indivisíveis**. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2.

**Alteração 32**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5 – alínea a-A) (nova)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 6 – n.º 4

*Texto em vigor*

4. Os veículos munidos de uma prova de conformidade **podem** ser sujeitos:

- no que respeita às normas comuns relativas ao peso, a controlos por amostragem;
- no que respeita às normas comuns relativas às dimensões, **apenas** a controlos em caso de suspeita de não conformidade com a presente diretiva.

*Alteração*

**a-A) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:**

4. Os veículos munidos de uma prova de conformidade **devem** ser sujeitos:

- no que respeita às normas comuns relativas ao peso, a controlos por amostragem;
- no que respeita às normas comuns relativas às dimensões, a controlos em caso de suspeita de não conformidade com a presente diretiva.

**Alteração 33**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 7**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8-C

*Texto da Comissão*  
Artigo 8.º-C

Os transportadores de veículos **com carroçarias abertas** podem exceder os comprimentos máximos estabelecidos no anexo I, ponto 1.1, quando carregados, até um total de 20,75 metros, utilizando suportes de carga **autorizados**.

**A consola ou** o suporte da carga dos transportadores de veículos não pode sobressair em relação à carga. A carga pode sobressair em relação à parte dianteira do veículo rebocador até um máximo de 0,5 metros, desde que **o primeiro eixo** do veículo transportado **assente** na estrutura do **reboque**. A carga pode sobressair em relação à parte traseira até um máximo de 1,5 metros, desde que **o último eixo** do veículo transportado assente **na estrutura do reboque**.

*Alteração*  
Artigo 8.º-C

Os transportadores de veículos podem exceder os comprimentos máximos estabelecidos no anexo I, ponto 1.1, quando carregados, até um total de 20,75 metros, utilizando suportes de carga **como, por exemplo, suportes de carga extensíveis à retaguarda**.

O suporte da carga dos transportadores de veículos não pode sobressair em relação à carga **transportada em consola**. A carga pode sobressair em relação à parte dianteira do veículo rebocador até um máximo de 0,5 metros, desde que **todos os eixos** do veículo transportado **assentem** na estrutura do **veículo**. A carga pode sobressair em relação à parte traseira até um máximo de 1,5 metros, desde que, **no máximo, um eixo** do veículo transportado assente **no suporte da carga à retaguarda**.

**Alteração 34**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8 – alínea a)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9-A – n.º 1

*Texto da Comissão*

1. Os veículos ou conjuntos de veículos conformes com o Regulamento (UE) 2018/858 podem exceder os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, da presente diretiva desde que a configuração da cabina melhore o seu desempenho aerodinâmico, a sua eficiência energética **e** o seu desempenho de segurança. Qualquer excesso dos comprimentos máximos autorizados ao

*Alteração*

1. Os veículos ou conjuntos de veículos conformes com o Regulamento (UE) 2018/858 podem exceder os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, da presente diretiva desde que a configuração da cabina melhore o seu desempenho aerodinâmico, a sua eficiência energética, o seu desempenho de segurança **e o conforto dos condutores**. Qualquer excesso dos

abrigo do presente artigo pode também ser utilizado para instalar tecnologias com nível nulo de emissões. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com essas cabinas devem cumprir o disposto no anexo I, ponto 1.5, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento da capacidade de carga desses veículos.

comprimentos máximos autorizados ao abrigo do presente artigo pode também ser utilizado para instalar tecnologias com nível nulo de emissões. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com essas cabinas devem cumprir o disposto no anexo I, ponto 1.5, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento da capacidade de carga desses veículos.

## **Alteração 35**

### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-B – n.º 2 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, para veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões, incluindo veículos com nível nulo de emissões, podem ser excedidos pelo comprimento adicional necessário para acomodar a tecnologia com nível nulo de emissões, **com um máximo de 90 cm**, a fim de permitir a adição de tais dispositivos. Esses veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões devem cumprir o disposto no anexo I, pontos 1.5 e 1.5-A, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento do comprimento de carga desses veículos ou conjuntos de veículos, a fim de assegurar a compatibilidade dos reboques e semirreboques com os requisitos aplicáveis às operações de transporte intermodal.

#### *Alteração*

Os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, para veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões, incluindo veículos com nível nulo de emissões, podem ser excedidos pelo comprimento adicional necessário para acomodar a tecnologia com nível nulo de emissões, a fim de permitir a adição de tais dispositivos. Esses veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões devem cumprir o disposto no anexo I, pontos 1.5 e 1.5-A, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento do comprimento de carga desses veículos ou conjuntos de veículos, a fim de assegurar a compatibilidade dos reboques e semirreboques com os requisitos aplicáveis às operações de transporte intermodal.

**Alteração 36**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-C – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam o transporte de contentores de 45 pés ou de caixas amovíveis de 45 pés, cheios ou vazios, podem exceder em 15 cm os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, sob reserva do artigo 9.º-A, n.º 1, e do artigo 10.º-B, n.º 2, se aplicável, e a distância máxima prevista no anexo I, ponto 1.6, desde que o transporte rodoviário do contentor ou da caixa amovível em causa faça parte de uma operação de transporte intermodal.*

*Alteração*

*No caso dos veículos ou conjuntos de veículos que efetuam operações de transporte intermodal, o comprimento máximo para veículos articulados previsto no anexo I, ponto 1.1, sob reserva do artigo 9.º-A, n.º 1, e do artigo 10.º-B, n.º 2, se aplicável, é de 18,00 m, e a distância máxima prevista no anexo I, ponto 1.6 é de 13,50 m;*

**Alteração 37**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 12-A (novo)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-CA (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(12-A) É inserido o seguinte artigo 10.º-CA:*

*Artigo 10.º-CA*

*1. A fim de aumentar a segurança rodoviária e de evitar a multiplicidade de marcações e sinalização dos veículos, é criado um rótulo único da UE para o comprimento dos veículos a motor ou dos conjuntos de veículo em circulação utilizados em operações de SME ou cujas dimensões se afastem das definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4 do anexo I.*

*2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que todos os veículos a motor ou conjuntos de veículos a que se refere o n.º 1 ostentem de forma clara e visível o*

*rótulo UE na retaguarda do seu veículo a motor ou conjunto de veículos.*

*3. Até [um ano após a data de entrada em vigor], a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 10.º-H, para complementar a presente diretiva, estabelecendo as normas, requisitos e outras disposições pormenorizados para os rótulos e a respetiva emissão e exibição, favorecendo a utilização de pictogramas em detrimento do texto.*

### **Alteração 38**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 13 – alínea a)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-D – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros efetuam medições específicas para **identificar** os veículos ou conjuntos de veículos em circulação **suscetíveis de exceder** o peso máximo autorizado **e que devem, por isso, ser controlados pelas respetivas autoridades competentes** a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva. Essas medições **podem ser efetuadas com o apoio** de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas viárias, **ou por meio de equipamento de pesagem a bordo instalado nos veículos nos termos do n.º 4.**

***Se um Estado-Membro optar por criar sistemas automáticos nas infraestruturas rodoviárias, este deve assegurar, no mínimo, a implantação desses sistemas na rede transeuropeia de transportes rodoviários estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1315/2013\*.***

#### *Alteração*

1. Os Estados-Membros efetuam medições específicas para **detetar** os veículos ou conjuntos de veículos em circulação **que excedem** o peso máximo autorizado, a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva, **incluindo os requisitos de licenças especiais.** Essas medições **devem incluir a criação** de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas viárias, **que assegurem, no mínimo, a implantação prevista no Regulamento (UE) n.º 1315/2013\*.** Os Estados-Membros **devem criar sistemas automáticos certificados na rede principal da rede transeuropeia de transportes rodoviários definida no Regulamento (UE) n.º 1315/2013.**

***Para além da utilização de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas rodoviárias, os Estados-Membros podem identificar veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de terem excedido os pesos máximos autorizados através de equipamento de pesagem a bordo instalado nos veículos em conformidade com o n.º 4 ou por meio de controlos na estrada.***

Os Estados-Membros não podem exigir a instalação de equipamento de pesagem a bordo em veículos ou conjuntos de veículos matriculados noutros Estados-Membros.

Sem prejuízo do direito da União e do direito nacional, os sistemas automáticos **que sejam utilizados para determinar infrações à presente diretiva e para impor sanções** devem **ser certificados**. **Caso esses sistemas automáticos sejam utilizados apenas para efeitos de identificação, não precisam de ser certificados.**

Os Estados-Membros não podem exigir a instalação de equipamento de pesagem a bordo em veículos ou conjuntos de veículos matriculados noutros Estados-Membros.

Sem prejuízo do direito da União e do direito nacional, **os Estados-Membros podem utilizar** os sistemas automáticos **certificados** para **impor sanções por** infrações à presente diretiva.

**Os sistemas automáticos certificados** devem **estar ligados ao ponto de entrada único nacional para licenças especiais ou disposições semelhantes a que se refere o artigo 4.º-A, de modo a serem capazes de reconhecer os veículos ou conjuntos de veículos que excedem os pesos máximos autorizados e que dispõem de uma licença especial, bem como aqueles que excedem os pesos autorizados ao abrigo da licença especial.**

### **Alteração 39**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-DA

#### *Texto da Comissão*

##### Artigo 10.º-DA

1. Os Estados-Membros podem aplicar nos seus territórios sistemas de política de acesso inteligente (PAI) para regular, acompanhar e facilitar o acesso dos veículos pesados a estradas ou zonas específicas.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por “política de acesso inteligente” um quadro técnico e funcional para gerir o acesso dos veículos pesados à rede rodoviária, através da telemática, a fim de assegurar o cumprimento das regras aplicáveis em matéria de pesos e

#### *Alteração*

##### Artigo 10.º-DA

1. Os Estados-Membros podem aplicar nos seus territórios sistemas de política de acesso inteligente (PAI) para regular, acompanhar e facilitar o acesso dos veículos pesados a estradas ou zonas específicas.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por “política de acesso inteligente” um quadro técnico e funcional para gerir o acesso dos veículos pesados à rede rodoviária, através da telemática, a fim de assegurar o cumprimento das regras aplicáveis em matéria de pesos e

dimensões.

2. ***Quando aplica a PAI nos termos do n.º 1, um Estado-Membro deve*** assegurar que os seus sistemas de PAI cumprem o disposto na Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho\*. Em especial, os Estados-Membros devem assegurar que os dados relacionados com o sistema de PAI e abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2010/40/UE, incluindo restrições de peso, comprimento, largura ou altura, estejam disponíveis num formato digital legível por máquina e disponibilizados através dos pontos de acesso nacionais estabelecidos ao abrigo do Regulamento Delegado (UE) 2022/670\*\*.

3. Quando ***aplica*** sistemas de PAI nos termos do n.º 1, ***um Estado-Membro deve***:

- a) Definir os critérios para a concessão de acesso a veículos pesados, incluindo, mas não exclusivamente, o peso, o comprimento e as especificações técnicas do veículo, bem como o cumprimento de normas de segurança específicas;
- b) Promover a utilização de sistemas de transporte inteligentes avançados para reforçar a segurança e a eficiência e reduzir o congestionamento nas operações de transporte rodoviário afetadas pelos sistemas de PAI;
- c) Criar um sistema abrangente de informação e comunicação para informar os operadores de veículos pesados sobre os requisitos do sistema de PAI, os procedimentos de pedido e quaisquer atualizações ou alterações do sistema.

dimensões.

2. ***Os Estados-Membros devem*** assegurar que os seus sistemas de PAI cumprem o disposto na Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho\*. Em especial, os Estados-Membros devem assegurar que os dados relacionados com o sistema de PAI e abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2010/40/UE, incluindo restrições de peso, comprimento, largura ou altura, estejam disponíveis num formato digital legível por máquina e disponibilizados através dos pontos de acesso nacionais estabelecidos ao abrigo do Regulamento Delegado (UE) 2022/670\*\*. ***Os Estados-Membros devem ainda assegurar que o sistema de PAI esteja ligado ao ponto de entrada único nacional para licenças especiais ou disposições semelhantes a que se refere o artigo 4.º-A, de modo a ser capaz de reconhecer os veículos ou conjuntos de veículos que excedem os pesos e/ou dimensões máximos autorizados e que dispõem de uma licença especial.***

3. Quando ***aplicam*** sistemas de PAI nos termos do n.º 1, ***os Estados-Membros devem***:

- a) Definir os critérios para a concessão de acesso a veículos pesados, incluindo, mas não exclusivamente, o peso, o comprimento, ***a altura*** e as especificações técnicas do veículo, bem como o cumprimento de normas de segurança específicas;
- b) Promover a utilização de sistemas de transporte inteligentes avançados para reforçar a segurança e a eficiência e reduzir o congestionamento nas operações de transporte rodoviário afetadas pelos sistemas de PAI;
- c) Criar um sistema abrangente de informação e comunicação para informar os operadores de veículos pesados sobre os requisitos do sistema de PAI, os procedimentos de pedido e quaisquer atualizações ou alterações do sistema.

*c-A) Abster-se de restrições discriminatórias ou desproporcionadas à livre circulação de bens e serviços e de entrar indevidamente o bom funcionamento do mercado interno.*

**4. O estabelecimento de sistemas de PAI por um Estado-Membro não pode dar origem a restrições discriminatórias ou desproporcionadas à livre circulação de bens e serviços e não pode impedir indevidamente o bom funcionamento do mercado interno.**

#### **Alteração 40**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 14-A (novo)**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-E – parágrafo 1-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**(14-A) Ao artigo 10.º-E é aditado o seguinte parágrafo (novo):**

***Cumprir incentivar os Estados-Membros a utilizarem as receitas geradas por essas sanções, ou o seu equivalente em valor financeiro, para desenvolver e apoiar a aceitação pelo mercado de meios de transporte sustentáveis, financiar as suas infraestruturas e sistemas de aplicação inteligente, incentivar operações de transporte intermodais e aumentar a sustentabilidade das operações de transporte transfronteiriço.***

#### **Alteração 41**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-G – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

c) O número e a localização dos sistemas automáticos instalados nas infraestruturas rodoviárias nos termos do artigo 10.º-D, n.º 1, ***e se se destinam apenas a fins de identificação ou se são*** certificados para aplicação direta;

#### *Alteração*

c) O número e a localização dos sistemas automáticos instalados nas infraestruturas rodoviárias nos termos do artigo 10.º-D, n.º 1, certificados para aplicação direta;

**Alteração 42**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-G – n.º 2

*Texto da Comissão*

2. A Comissão analisa as informações recebidas nos termos do n.º 1 e, com base nas informações recebidas, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre **a aplicação** da presente diretiva, o mais tardar **13** meses após a receção das informações de todos os Estados-Membros. Esse relatório deve incluir informações sobre os desenvolvimentos pertinentes nos domínios em questão.

*Alteração*

2. A Comissão analisa as informações recebidas nos termos do n.º 1 e, com base nas informações recebidas, **emite, se for caso disso, recomendações aos Estados-Membros. Caso a Comissão emita essas recomendações, o Estado-Membro em causa deve, no prazo de seis meses a contar da respetiva emissão, informar a Comissão sobre a forma como tenciona aplicar essas recomendações. A Comissão** apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre **o cumprimento dos requisitos** da presente diretiva, o mais tardar **12** meses após a receção das informações de todos os Estados-Membros. Esse relatório deve incluir informações sobre os desenvolvimentos pertinentes nos domínios em questão.

**Alteração 43**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 17**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-H – n.º 2

*Texto da Comissão*

(17) No artigo 10.º-H, **o n.º 2 passa** a ter a seguinte redação:

2. O poder de adotar atos delegados referido **nos artigos** 4.º, n.º 5-A, **e** 10.º-B, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [SP: inserir a data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração,

*Alteração*

(17) No artigo 10.º-H, **os n.ºs 2, 3 e 5 passam** a ter a seguinte redação:

2. O poder de adotar atos delegados referido **no artigo** 4.º, n.º 5-A, **no artigo** 10.º-B, n.º 1, **e no artigo 10.º-CA** é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [SP: inserir a data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente

salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

#### **Alteração 44**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 17**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-H – n.º 3

##### *Texto em vigor*

3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º-B pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

##### *Alteração*

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 5-A, no artigo 10.º-B, n.º 1, e no artigo 10.º-CA, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

#### **Alteração 45**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 17**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-H – n.º 5

##### *Texto em vigor*

5. Os atos delegados adotados nos termos **do artigo 10.º-B** só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

##### *Alteração*

5. Os atos delegados adotados nos termos **dos artigos 4.º, n.º 5-A, 10.º-B, n.º 1, e 10.º-CA** só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*(Diretiva 96/53/CE)*

**Alteração 46**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-J

*Texto da Comissão*

(19) ***É suprimido*** o artigo 10.º-J.

*Alteração*

(19) O artigo 10.º-J ***passa a ter a seguinte redação:***

***Artigo 10.º-J***

***Até 2027, e posteriormente de quatro em quatro anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva. O relatório deve conter uma avaliação pormenorizada da evolução do transporte rodoviário nacional e internacional, incluindo as características específicas de determinados segmentos de mercado e o impacto dessa evolução na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, no funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, na competitividade do setor, na conectividade e na transferência modal. O relatório pode incluir elementos do relatório referido no artigo 10.º-G, n.º 2. Neste relatório, a Comissão deve analisar, em especial, se na data a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º-B se encontram satisfatoriamente cumpridas as condições habilitadoras necessárias para efeitos da aceitação, pelo mercado da União, de veículos pesados com nível nulo de emissões. A análise do relatório deve privilegiar, entre outras, as seguintes condições habilitadoras: a quantidade de matrículas de veículos pesados com nível nulo de emissões nos Estados-Membros, a disponibilidade e a capacidade de infraestruturas adequadas para combustíveis alternativos e o impacto do sistema de comércio de licenças de emissão da UE no transporte rodoviário, bem como os impostos de circulação cobrados nos Estados-Membros em função das emissões de CO<sub>2</sub>. Esta análise deve ainda avaliar as condições***

*habilitadoras para a aceitação, pelo mercado, de veículos com nível nulo de emissões ou conjuntos de veículos dos sistemas modulares europeus envolvidos no tráfego internacional, nos Estados-Membros em cujos territórios se encontra autorizada a respetiva circulação.*

*O relatório deve igualmente analisar a utilização de sistemas de políticas de acesso inteligentes (PAI) no âmbito da aplicação, tendo em conta a respetiva disponibilidade e eficiência em termos de custos. Além disso, o relatório deve fornecer informações acerca de progressos tecnológicos pertinentes no setor do transporte rodoviário, nomeadamente no que se refere a novas tecnologias ou novos conceitos e dispositivos aerodinâmicos, bem como sobre reboques ou semirreboques com tecnologia com nível nulo de emissões.*

*No quadro deste relatório, a Comissão avalia igualmente a eficácia e o impacto da presente diretiva, a medida em que a aplicação da diretiva concretizou os seus objetivos e a sua interação e compatibilidade com outros atos jurídicos pertinentes da União.*

*Com base nas conclusões constantes das referidas avaliações, o relatório deve, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para alterar a presente diretiva.*

#### **Alteração 47**

#### **Proposta de diretiva**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 20**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-K – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Em caso de crise, sempre que o interesse público o exija, e desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, os Estados-Membros podem conceder exceções temporárias à aplicação dos limites de pesos e dimensões previstos no

#### *Alteração*

Em caso de crise, sempre que o interesse público o exija, e desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, os Estados-Membros podem conceder exceções temporárias à aplicação dos limites de pesos e dimensões previstos no

anexo I para os veículos utilizados no tráfego nacional, por um período não superior a dois meses.

anexo I para os veículos utilizados no tráfego nacional, por um período não superior a dois meses. ***Esse período só pode ser renovado em caso de persistência da crise.***

#### **Alteração 48**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 20**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-K – parágrafo 2

##### *Texto da Comissão*

As exceções deste tipo devem ser devidamente fundamentadas e de imediato notificadas à Comissão. A Comissão deve publicar de imediato no seu sítio Web oficial as informações relativas à exceção concedida.

##### *Alteração*

As exceções deste tipo devem ser devidamente fundamentadas e de imediato notificadas à Comissão. A Comissão deve publicar de imediato no seu sítio Web oficial ***e no portal Web europeu específico referido no artigo 4.º-A, n.º 1-A***, as informações relativas à exceção concedida

#### **Alteração 49**

##### **Proposta de diretiva**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 20**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-K – parágrafo 4

##### *Texto da Comissão*

Para efeitos do presente artigo, entende-se por crise um acontecimento extraordinário, inesperado e súbito, natural ou de origem humana, de natureza e escala extraordinárias, que ocorre dentro ou fora da União, com impactos diretos ou indiretos significativos no domínio do transporte rodoviário, da economia ou do bem-estar dos cidadãos da União, em que o normal funcionamento da sociedade seja significativamente perturbado e em que o interesse público exija medidas urgentes.

##### *Alteração*

Para efeitos do presente artigo, entende-se por crise um acontecimento extraordinário, inesperado e súbito, natural ou de origem humana, de natureza e escala extraordinárias, que ocorre dentro ou fora da União, com impactos diretos ou indiretos significativos no domínio do transporte rodoviário, da economia ou do bem-estar, ***incluindo a segurança***, dos cidadãos da União, em que o normal funcionamento da sociedade seja significativamente perturbado e em que o interesse público exija medidas urgentes.

**Alteração 50**  
**Proposta de diretiva**  
**Artigo 3 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em [data de adoção + **2 anos**], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

*Alteração*

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em [data de adoção + **1 ano**], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

**Alteração 51**  
**Proposta de diretiva**  
**Anexo I – quadro**

*Texto da Comissão*

1. Dimensões máximas autorizadas dos veículos referidos no artigo 1.º n.º 1, alínea a)		
1.1 Comprimento máximo		
	– veículo a motor exceto autocarros	12,00 m
	– reboque	12,00 m
	– veículo articulado	16,50 m
	– conjunto veículo-reboque	18,75 m
	– autocarro articulado	18,75 m
	– autocarro com dois eixos	13,50 m
	– autocarro com mais de 2 eixos	15,00 m
	– autocarro + reboque	18,75 m

1.2 Largura máxima:		
	a) Todos os veículos, com exceção dos referidos na alínea b)	2,55 m
	b) Superestruturas dos veículos de transporte condicionado ou contentores ou caixas amovíveis condicionados transportados por veículos	2,60 m
1.3 Altura máxima		
	– qualquer veículo	4,00 m
	– veículos ou conjuntos de veículos que transportem, em operações de transporte intermodal, um ou mais contentores com uma altura exterior regulamentar de 9' 6'' (contentores de grande volume)	4,30 m
1.4 Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.		
1.4-A Se estiverem instalados num autocarro quaisquer acessórios amovíveis tais como caixas de esquis, o comprimento do veículo, incluindo os acessórios, não deve exceder o comprimento máximo previsto no ponto 1.1.		
1.5 Qualquer veículo a motor ou conjunto de veículos em movimento deve poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,50 m e um raio interior de 5,30 m.		
1.5-A Requisitos adicionais para os autocarros		
	Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo. No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas são alinhadas pelo plano.	
	Quando, a partir de uma aproximação em linha reta, o veículo entra na superfície circular descrita no ponto 1.5, nenhum dos seus elementos pode ultrapassar o plano vertical em mais de 0,60 m.	
1.6 Distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semirreboque.		12,00 m
1.7 Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto, diminuída da distância entre a retaguarda do veículo a motor e a parte dianteira do reboque		15,65 m
1.8 Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto		16,40 m
2. Peso máximo autorizado dos veículos		

2.1 Veículos que fazem parte de um conjunto de veículos				
	2.1.1.	Reboque de 2 eixos	18 toneladas	
	2.1.2.	Reboque de 3 eixos	24 toneladas	
2.2 Conjuntos de veículos				
	2.2.1.	Conjuntos veículo-reboque com 5 ou 6 eixos		
		a)	Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos	40 toneladas
		b)	Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 ou 3 eixos	40 toneladas
	2.2.2.	Veículos articulados de 5 ou 6 eixos		
		a)	Veículo a motor de 2 eixos com semirreboque de 3 eixos	40 toneladas
		b)	Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos	40 toneladas
		c)	Veículo a motor de dois eixos com semirreboque de três eixos envolvido em operações de transporte intermodal	42 toneladas
		d)	Veículo a motor de três eixos com semirreboque de dois ou três eixos envolvido em operações de transporte intermodal	44 toneladas
	2.2.3.	Conjuntos veículo-reboque de 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos		36 toneladas
	2.2.4.	Veículos articulados de 4 eixos compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um semirreboque de 2 eixos, se a distância entre os eixos do semirreboque:		
		2.2.4.1.	for igual ou superior a 1,3 m e igual ou inferior a 1,8 m	36 toneladas
		2.2.4.2.	for superior a 1,8 m	36 toneladas
	Se forem respeitados o peso máximo autorizado do veículo a motor (18 toneladas) e o peso máximo autorizado do eixo duplo do semirreboque (20 toneladas) e se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, o peso máximo autorizado previsto no ponto 2.2.4.2 deve ser aumentado para 2 toneladas.			
No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos no subponto 2.2 devem ser acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.				

	No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2 devem ser aumentados em quatro toneladas.	
	No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.3 e 2.2.4 devem ser aumentados em duas toneladas.	
<b>2.3 Veículos a motor</b>		
2.3.1.	Veículos a motor de dois eixos, com exceção dos autocarros:	18 toneladas
2.3.2.	Autocarros de dois eixos:	19,5 toneladas
2.3.3.	Veículos a motor de três eixos:	25 toneladas
2.3.4.	Veículos a motor de três eixos: se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente na União, tal como definido no Anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5.	Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos diretores se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	32 toneladas
2.3.6.	Veículos a motor de 5 eixos com 2 eixos diretores se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	40 toneladas
	No caso dos veículos movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4 do subponto 2.3 devem ser acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.	
	No caso dos veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos no subponto 2.3 devem ser aumentados em duas toneladas.	
<b>2.4 Autocarros articulados de 3 eixos</b>		<b>28 toneladas</b>
	No caso dos veículos movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos de emissões zero, <b>o peso máximo autorizado de 28 toneladas previsto no subponto 2.4 deve ser <i>acrescido</i></b> do peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.	

No caso dos veículos de emissões zero, <b>o peso máximo autorizado de 28 toneladas previsto no subponto 2.4 deve ser aumentado</b> em duas toneladas.		
3 Peso máximo autorizado por eixo dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º 1, alínea b)		
3.1 Eixos simples		
	Eixo não motor simples	10 toneladas
3.2 Eixos duplos dos reboques e semirreboques.		
A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:		
3.2.1.	inferior a 1,0 m ( $d < 1,0$ m)	11 toneladas
3.2.2.	igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 toneladas
3.2.3.	igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
3.2.4.	igual ou superior a 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 toneladas
3.3 Eixos triplos dos reboques e semirreboques.		
A soma dos pesos por eixo de um eixo triplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:		
3.3.1.	inferior ou igual a 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 toneladas
3.3.2.	superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 toneladas
3.4 Eixo motor		
3.4.1.	Eixo motor dos veículos referidos nos subpontos 2.2, 2.3 e 2.4, com exceção dos veículos de emissões zero	11,5 toneladas
3.4.2.	Eixo motor dos veículos de emissões nulas referidos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2	12,5 toneladas
3.4.3.	Autocarros de dois eixos de emissões zero	12,5 toneladas
3.5 Eixos duplos dos veículos a motor		
A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:		
3.5.1.	inferior a 1,0 m ( $d < 1,0$ m)	11,5 toneladas
3.5.2.	for igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$ )	16 toneladas
3.5.3.	for igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$ )	18 toneladas

	Se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	19 toneladas
4. Características conexas dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º1, alínea b)		
4.1 Todos os veículos		
	O peso suportado pelos eixos ou eixos motores de um veículo ou de um conjunto de veículos não deve ser inferior a 25 % do peso total em carga do veículo ou conjunto de veículos, quando o mesmo for utilizado no tráfego internacional.	
4.2 Conjuntos veículo-reboque		
	A distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não deve ser inferior a 3,00 metros.	
4.3 Peso máximo autorizado em função da distância entre eixos		
	O peso máximo autorizado, em toneladas, de um veículo a motor de 4 eixos não pode exceder cinco vezes a distância, em metros, entre as linhas dos eixos extremos do veículo.	
4.4 Semirreboques		
	A distância medida horizontalmente entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da dianteira do semirreboque não deve ser superior a 2,04 metros.	

*Alteração*

1. Dimensões máximas autorizadas dos veículos referidos no artigo 1.º n.º 1, alínea a)		
1.1 Comprimento máximo		
	– veículo a motor exceto autocarros	12,00 m
	– reboque	12,00 m
	– veículo articulado	16,50 m
	– conjunto veículo-reboque	18,75 m

	– autocarro articulado <i>com 3 eixos</i>	18,75 m
	– <i>autocarro articulado com 4 eixos</i>	<b>21,00 m</b>
	– autocarro com dois eixos	13,50 m
	– autocarro com mais de 2 eixos	15,00 m
	– autocarro + reboque	18,75 m
1.2 Largura máxima:		
	a) Todos os veículos, com exceção dos referidos na alínea b)	2,55 m
	b) Superestruturas dos veículos de transporte condicionado ou contentores ou caixas amovíveis condicionados transportados por veículos	2,60 m
1.3 Altura máxima		
	– qualquer veículo	4,00 m
	– veículos ou conjuntos de veículos que transportem, em operações de transporte intermodal, um ou mais contentores com uma altura exterior regulamentar de 9' 6'' (contentores de grande volume)	4,30 m
1.4 Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.		
1.4-A Se estiverem instalados num autocarro quaisquer acessórios amovíveis tais como caixas de esquis, o comprimento do veículo, incluindo os acessórios, não deve exceder o comprimento máximo previsto no ponto 1.1.		
1.5 Qualquer veículo a motor ou conjunto de veículos em movimento deve poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,50 m e um raio interior de 5,30 m.		
1.5-A Requisitos adicionais para os autocarros		

	Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo. No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas são alinhadas pelo plano.		
	Quando, a partir de uma aproximação em linha reta, o veículo entra na superfície circular descrita no ponto 1.5, nenhum dos seus elementos pode ultrapassar o plano vertical em mais de 0,60 m.		
1.6	Distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semirreboque.	12,00 m	
1.7	Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto, diminuída da distância entre a retaguarda do veículo a motor e a parte dianteira do reboque	15,65 m	
1.8	Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto	16,40 m	
2. Peso máximo autorizado dos veículos			
2.1 Veículos que fazem parte de um conjunto de veículos			
	2.1.1.	Reboque de 2 eixos	18 toneladas
	2.1.2.	Reboque de 3 eixos	24 toneladas
2.2 Conjuntos de veículos			
	2.2.1.	Conjuntos veículo-reboque com 5 ou 6 eixos	
		a) Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos	40 toneladas
		b) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 ou 3 eixos	40 toneladas
	2.2.2.	Veículos articulados de 5 ou 6 eixos	

	a)	Veículo a motor de 2 eixos com semirreboque de 3 eixos	40 toneladas
	b)	Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos	40 toneladas
	c)	Veículo a motor de dois eixos com semirreboque de três eixos envolvido em operações de transporte intermodal	<b>44</b> toneladas
	d)	Veículo a motor de três eixos com semirreboque de dois ou três eixos envolvido em operações de transporte intermodal	44 toneladas
2.2.3.	Conjuntos veículo-reboque de 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos		36 toneladas
2.2.4.	Veículos articulados de 4 eixos compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um semirreboque de 2 eixos, se a distância entre os eixos do semirreboque:		
2.2.4.1	for igual ou superior a 1,3 m e igual ou inferior a 1,8 m		36 toneladas
2.2.4.2	for superior a 1,8 m		36 toneladas
	Se forem respeitados o peso máximo autorizado do veículo a motor (18 toneladas) e o peso máximo autorizado do eixo duplo do semirreboque (20 toneladas) e se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, o peso máximo autorizado previsto no ponto 2.2.4.2 deve ser aumentado para 2 toneladas.		
No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos <i>a motor</i> movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos <i>a motor</i> de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos no subponto 2.2 devem ser acrescidos do peso adicional da			

	tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.
	No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos <b>a motor</b> de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2 devem ser aumentados em quatro toneladas.
	No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos <b>a motor</b> de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.3 e 2.2.4 devem ser aumentados em duas toneladas.
	<b><i>No caso dos conjuntos de veículos que incluam reboques ou semirreboques com tecnologia com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4 devem ser aumentados em duas toneladas.</i></b>
	<b><i>Sempre que dois ou mais dos aumentos acima previstos para conjuntos de veículos se apliquem a um conjunto de veículos individual, tais aumentos aplicam-se de forma cumulativa.</i></b>

### 2.3 Veículos a motor

2.3.1.	Veículos a motor de dois eixos, com exceção dos autocarros:	18 toneladas
2.3.2.	Autocarros de dois eixos:	19,5 toneladas
2.3.3.	Veículos a motor de três eixos:	25 toneladas
2.3.4.	Veículos a motor de três eixos: se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente na União, tal como definido no Anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas.	26 toneladas
2.3.5.	Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos diretores se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a	32 toneladas

	nível da União, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	
2.3.6.	Veículos a motor de 5 eixos com 2 eixos diretores se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	40 toneladas
<p>No caso dos veículos <b>a motor</b> movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos <b>a motor</b> de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4 do subponto 2.3 devem ser acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.</p>		
<p>No caso dos veículos <b>a motor</b> de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos no subponto 2.3 devem ser aumentados em duas toneladas.</p>		
2.4 Autocarros articulados de 3 eixos		28 toneladas
<b>2.5 Autocarros articulados de quatro eixos</b>		<b>32 toneladas</b>
<p>No caso dos veículos <b>a motor</b> movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos <b>a motor</b> de emissões zero, <b>os pesos máximos autorizados previstos nos subpontos 2.4 e 2.5 devem</b> ser <b>acrescidos</b> do peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.</p>		
<p>No caso dos veículos <b>a motor</b> de emissões zero, <b>os pesos máximos autorizados previstos nos subpontos 2.4 e 2.5 devem</b> ser <b>aumentados</b> em duas toneladas.</p>		
3 Peso máximo autorizado por eixo dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º 1, alínea b)		
3.1 Eixos simples		
	Eixo não motor simples	10 toneladas

3.2 Eixos duplos dos reboques e semirreboques.		
	A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:	
3.2.1.	inferior a 1,0 m ( $d < 1,0$ m)	11 toneladas
3.2.2.	igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 toneladas
3.2.3.	igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 toneladas
3.2.4.	igual ou superior a 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 toneladas
3.3 Eixos triplos dos reboques e semirreboques.		
	A soma dos pesos por eixo de um eixo triplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:	
3.3.1.	inferior ou igual a 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 toneladas
3.3.2.	superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 toneladas
3.4 Eixo motor		
3.4.1.	Eixo motor dos veículos referidos nos subpontos 2.2, 2.3 e 2.4, com exceção dos veículos de emissões zero	11,5 toneladas
3.4.2.	Eixo motor dos veículos de emissões nulas referidos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2	12,5 toneladas
3.4.3.	Autocarros de dois eixos de emissões zero	12,5 toneladas
3.4.4.	<b><i>Autocarros de três eixos de emissões zero</i></b>	<b><i>12,5 toneladas</i></b>
3.5 Eixos duplos dos veículos a motor		
	A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:	

	3.5.1.	inferior a 1,0 m ( $d < 1,0$ m)	11,5 toneladas
	3.5.2.	for igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \text{ m} \leq d < 1,3$ m)	16 toneladas
	3.5.3.	for igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \text{ m} \leq d < 1,8$ m)	18 toneladas
		Se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas. <i>No caso dos veículos a motor de emissões zero, a soma máxima dos pesos por eixo de um eixo duplo deve ser aumentada em uma tonelada.</i>	19 toneladas

### 3.6 Eixos triplos dos veículos a motor

*A soma dos pesos por eixo de um eixo triplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:*

	3.6.1.	<i>inferior a 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math> m)</i>	<i>21 toneladas</i>
	3.6.2.	<i>for igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (<math>1,3 \text{ m} \leq d &lt; 1,8</math> m)</i>	<i>24 toneladas</i>

## 4. Características conexas dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º1, alínea b)

### 4.1 Todos os veículos

O peso suportado pelos eixos ou eixos motores de um veículo ou de um conjunto de veículos não deve ser inferior a 25 % do peso total em carga do veículo ou conjunto de veículos, quando o mesmo for utilizado no tráfego internacional.

### 4.2 Conjuntos veículo-reboque

	A distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não deve ser inferior a 3,00 metros.
4.3 Peso máximo autorizado em função da distância entre eixos	
	O peso máximo autorizado, em toneladas, de um veículo a motor de 4 <i>ou 5 eixos</i> não pode exceder cinco vezes a distância, em metros, entre as linhas dos eixos extremos do veículo.
4.4 Semirreboques	
	A distância medida horizontalmente entre o eixo da cavilha de engate e qualquer ponto da dianteira do semirreboque não deve ser superior a 2,04 metros.

---