



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 13 de dezembro de 2021  
(OR. en)

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2021/0400 (COD)**

---

---

**14949/21  
ADD 1**

**CODIF 34  
CODEC 1635  
TRANS 751**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2021) 769 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E 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 União (codificação)

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2021) 769 final.

Anexo: COM(2021) 769 final



Bruxelas, 7.12.2021  
COM(2021) 769 final

2021/0400 (COD)

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E 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 União (codificação)**

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. A Comissão atribui, no contexto da Europa dos cidadãos, uma grande importância à simplificação e clarificação do direito da União, a fim de torná-la mais acessível e fácil de compreender pelos cidadãos, o que lhes dará novas oportunidades e a possibilidade de beneficiar dos direitos específicos que lhe são atribuídos.

Este objetivo não pode ser alcançado enquanto se verificar uma dispersão de numerosas disposições, alteradas em diversas ocasiões, muitas vezes de forma substancial, o que obriga a uma leitura tanto do ato original como dos atos que o alteram. Deste modo, é necessário um trabalho de análise considerável para identificar as regras vigentes com base na comparação de uma multiplicidade de atos diferentes.

Por esta razão, e a fim de garantir a clareza e a transparência do direito, é necessária uma codificação das regras que tenham sido objeto de alterações frequentes.

2. Em 1 de abril de 1987, a Comissão decidiu<sup>1</sup> dar instruções aos seus serviços para que procedessem à codificação de todos os atos normativos após a ocorrência de, no máximo, dez alterações, salientando que se trata de um requisito mínimo e que os serviços devem tomar todas as medidas para codificar, com maior frequência, os textos pelos quais são responsáveis, a fim de garantir que as suas disposições sejam claras e facilmente compreensíveis.
3. As conclusões da Presidência do Conselho Europeu de Edimburgo (dezembro de 1992) confirmaram este aspeto<sup>2</sup>, salientando a importância da codificação, uma vez que proporciona segurança quanto ao direito aplicável a uma dada questão num determinado momento.

A codificação deve ser efetuada respeitando integralmente o processo de adoção dos atos da União.

Posto que da codificação não pode resultar qualquer alteração de fundo nos atos que dela são objeto, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão celebraram, em 20 de dezembro de 1994, um Acordo Interinstitucional sobre um método de trabalho acelerado tendo em vista a adoção rápida dos atos codificados.

4. O objetivo da presente proposta consiste em proceder a uma codificação da Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade<sup>3</sup>. A nova diretiva substituirá os diversos atos nela integrados<sup>4</sup>. A presente proposta preserva integralmente o conteúdo dos atos codificados, limitando-se a reuni-los e apenas com as alterações formais exigidas pelo próprio processo de codificação.

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Ver parte A, anexo 3, das conclusões.

<sup>3</sup> Previsto no programa legislativo para 2021.

<sup>4</sup> Ver anexo IV, parte A, da presente proposta.

5. A proposta de codificação foi elaborada com base numa consolidação preliminar, em 24 línguas oficiais, da Diretiva 96/53/CE e dos atos que a alteram, realizada pelo Serviço das Publicações da União Europeia, através de um sistema de processamento de dados. Sempre que os artigos passaram a ter novos números, é apresentada a correspondência entre os antigos e os novos números dos artigos num quadro constante do anexo V da diretiva codificada.

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E 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  União  (codificação)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado  sobre o Funcionamento da União  Europeia, nomeadamente o artigo  91.º ,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>5</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>6</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

---

↓ 96/53 considerando 2  
(adaptado)

- (1) A Diretiva  96/53/CE  do Conselho  <sup>7</sup>  foi  várias  vezes  alterada de modo substancial<sup>8</sup> . Por razões de clareza  e racionalidade, deverá proceder-se à codificação da referida diretiva .

---

↓ 2002/7 considerando 1  
(adaptado)

- (2) A Diretiva 96/53/CE fixou, no âmbito da política comum dos transportes,  os pesos e  dimensões  máximos harmonizados para a circulação  dos veículos rodoviários de transporte de  passageiros ou  mercadorias.

---

<sup>5</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>6</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>7</sup> Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

<sup>8</sup> Ver anexo IV, parte A.

---

↓ 96/53 considerando 9

- (3) É necessário explicitar a noção de «carga indivisível» para garantir a aplicação uniforme da presente diretiva no que se refere à concessão de autorizações aos veículos ou conjuntos de veículos que transportem esse tipo de carga.

---

↓ 96/53 considerando 10

- (4) A tonelada é universalmente utilizada e considerada a unidade de medida para os pesos dos veículos, pelo que é aplicada na presente diretiva, embora se reconheça que, em rigor, a unidade de peso é o *newton*.

---

↓ 96/53 considerando 11  
(adaptado)

- (5)  A fim de assegurar o funcionamento  do mercado interno, o âmbito de aplicação da presente diretiva  deverá alargar-se  aos transportes nacionais, na medida em que se refere às características que afetam significativamente as condições da concorrência no setor dos transportes, nomeadamente os valores máximos autorizados do comprimento e largura dos veículos e conjuntos de veículos de transporte de  passageiros ou  mercadorias.

---

↓ 96/53 considerando 12

- (6) Quanto às outras características dos veículos, os Estados-Membros só estão autorizados a aplicar nos seus territórios valores diferentes dos previstos na presente diretiva se os veículos em questão forem utilizados no tráfego nacional.

---

↓ 2002/7 considerando 6

- (7) Por razões de segurança rodoviária, os autocarros devem satisfazer critérios de comportamento funcional no que diz respeito à sua manobrabilidade.

---

↓ 96/53 considerando 13

- (8) Nos conjuntos veículo-reboque rodoviários com sistemas de atrelagem extensíveis, o comprimento máximo chega a ser na prática de 18,75 m. É conveniente autorizar o mesmo comprimento máximo para os conjuntos veículo-reboque com sistemas de atrelagem rígidos.

---

↓ 96/53 considerando 16

- (9) A fim de evitar a deterioração excessiva das infra-estruturas rodoviárias e garantir a capacidade de manobra e a quando da autorização ou utilização dos veículos, deve dar-se preferência à suspensão pneumática ou equivalente em vez da suspensão mecânica. Não devem ser excedidas determinadas cargas máximas por eixo e o veículo deve ser capaz de rodar 360° graus dentro de certos valores-limite relativos à via em que se encontra.

---

↓ 96/53 considerando 17

- (10) No transporte nacional de mercadorias, os Estados-Membros deverão poder autorizar a circulação no seu território de veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões se afastem das fixadas na presente diretiva, caso esses veículos efetuem operações de transporte que, de acordo com a definição da presente diretiva, não afetem significativamente a concorrência internacional na área dos transportes, ou seja, caso se trate de operações efetuadas por veículos especializados ou de acordo com uma abordagem modular.

---

↓ 96/53 considerando 19

- (11) É necessário que os veículos ou conjuntos de veículos construídos segundo novas tecnologias ou novas concepções, de acordo com normas diferentes das da presente diretiva, possam efetuar operações de transporte local durante um período experimental, de modo a beneficiar o progresso técnico.

---

↓ 96/53 considerando 23

- (12) Para facilitar o controlo da conformidade com a presente diretiva, é necessário assegurar que os veículos sejam dotados de um meio de prova dessa conformidade.

---

↓ 2015/719 considerando 1

- (13) É de realçar a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), para melhorar a segurança rodoviária, para adaptar a legislação aplicável à evolução tecnológica e à evolução das necessidades do mercado e para facilitar as operações de transporte intermodal, assegurando simultaneamente uma concorrência não falseada e protegendo as infraestruturas rodoviárias.

---

↓ 2015/719 considerando 2  
(adaptado)

- (14) A evolução tecnológica torna possível instalar dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos. Contudo, a instalação desses dispositivos faria ultrapassar os comprimentos máximos. É necessário prever uma derrogação dos comprimentos máximos ☒ autorizados de acordo com o anexo I da ☒ presente diretiva ☒ de modo ☒ a permitir a instalação desses dispositivos.

---

↓ 2015/719 considerando 3  
(adaptado)

- (15) Uma melhor aerodinâmica da cabina dos veículos a motor permitiria ganhos consideráveis no desempenho energético dos veículos, possivelmente em conjugação com dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis instalados na sua retaguarda. É também necessário prever uma derrogação dos comprimentos máximos ☒ estabelecidos no anexo I da presente diretiva ☒. Essa derrogação não deverá ser utilizada para aumentar a capacidade de carga dos veículos.

---

↓ 2015/719 considerando 6

- (16) Os grupos motopropulsores alternativos, que incluem motopropulsores híbridos, são grupos motopropulsores que, para efeitos de propulsão mecânica, vão buscar energia a combustíveis consumíveis e/ou a uma bateria, ou a outros dispositivos de armazenamento de potência elétrica ou mecânica. A sua utilização em veículos pesados de mercadorias ou em autocarros implica um suplemento de peso, mas reduz a poluição. Esse suplemento de peso não deverá ser contabilizado como carga útil do veículo, pois isso penalizaria economicamente o setor dos transportes rodoviários. Contudo, o suplemento de peso também não deverá fazer aumentar o volume de carga dos veículos.

---

↓ 2015/719 considerando 7

- (17) Os futuros veículos movidos a combustíveis alternativos (com sistemas de propulsão mais pesados do que os utilizados em veículos de motorização convencional) também podem beneficiar de tara adicional. Por conseguinte, esses combustíveis alternativos podem ser incluídos na lista de combustíveis alternativos estabelecida na presente diretiva, caso a sua utilização exija uma tara adicional.

---

↓ 2015/719 considerando 8  
(adaptado)

- (18) ☒ Deverão ser previstas ☒ derrogações dos pesos e dimensões máximos autorizados de veículos e de conjuntos de veículos estabelecidos ☒ no anexo I da presente diretiva ☒. Contudo, os Estados-Membros deverão poder restringir, por razões ligadas à segurança rodoviária ou às características das infraestruturas, a circulação de determinados veículos em troços específicos das suas redes viárias.

---

↓ 2015/719 considerando 9  
(adaptado)

- (19) No setor da contentorização, utilizam-se cada vez mais contentores com 45 pés de comprimento. Estes contentores podem ser transportados por todos os modos de transporte. Um aumento máximo de 15 cm do comprimento autorizado dos veículos que transportam esses contentores poderia facilitar as operações de transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para as infraestruturas viárias ou para outros utentes da estrada. A definição de operação de transporte intermodal da presente diretiva não prejudica os trabalhos de revisão da Diretiva 92/106/CEE do Conselho<sup>9</sup>.

---

↓ 2015/719 considerando 10

- (20) Para continuar a promover as operações de transporte intermodal e para ter em conta a tara dos contentores ou das caixas amovíveis com um comprimento máximo de 45 pés, deverá ser permitida a circulação de veículos de três eixos com semirreboques de dois

---

<sup>9</sup> Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros (JO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

ou três eixos até um peso total autorizado de 44 toneladas. Os veículos de dois eixos com semirreboques de três eixos que transportem contentores ou caixas amovíveis com um comprimento máximo de 45 pés deverão ser autorizados em operações de transporte intermodal até um peso total autorizado de 42 toneladas.

---

↓ 2015/719 considerando 12

- (21) A fim de evitar distorções da concorrência e de assegurar a segurança rodoviária, os Estados-Membros deverão tratar adequadamente as infrações relativas ao peso excessivo dos veículos de transporte.
- 

↓ 2015/719 considerando 13  
(adaptado)

- (22) A fim de assegurar uma concorrência não falseada entre os operadores e de melhorar a deteção de infrações, os Estados-Membros deverão tomar medidas específicas para identificar os veículos ou os conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os limites de peso aplicáveis e que, por conseguinte, deverão ser controlados. Essa identificação poderá ser efetuada através de mecanismos de pesagem integrados nas infraestruturas rodoviárias ou de sensores de bordo que comuniquem de forma remota os dados às autoridades competentes. Esses dados de bordo deverão ser disponibilizados também aos condutores. Os Estados-Membros deverão proceder a um número apropriado de controlos anuais do peso dos veículos. O número desses controlos deverá ser proporcional ao número total de veículos inspecionados anualmente em cada Estado-Membro.
- 

↓ 2015/719 considerando 15

- (23) A fim de tornar os controlos do peso dos veículos ou conjuntos de veículos mais eficazes a nível internacional, e de facilitar a sua correta realização, é importante que as autoridades competentes dos Estados-Membros troquem informações entre si. O ponto de contacto designado nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>10</sup> deverá ser utilizado para esse intercâmbio de informações.
- 

↓ 2015/719 considerando 14

- (24) A fim de garantir o cumprimento da presente diretiva, os Estados-Membros deverão definir o regime de sanções aplicável às infrações à presente diretiva e assegurar a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efetivas, não discriminatórias, proporcionadas e dissuasivas.
- 

↓ 2015/719 considerando 16

- (25) O Parlamento Europeu e o Conselho deverão ser periodicamente informados dos controlos do tráfego rodoviário efetuados pelas autoridades competentes dos

---

<sup>10</sup> Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

Estados-Membros. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão que a Comissão assegure o cumprimento das normas da presente diretiva pelos transportadores e determine se se justifica a adoção de medidas coercivas suplementares.

---

↓ 2015/719 considerando 19  
(adaptado)

- (26) A fim de atualizar a lista de combustíveis alternativos ☒ abrangidos pela ☒ presente diretiva tendo em conta a evolução tecnológica mais recente, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do ☒ Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ☒ deverá ser delegado na Comissão. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, ☒ inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>11</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos ☒ atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho ☒ recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados ☒.
- 

↓ 2015/719 considerando 17

- (27) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. As referidas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>12</sup>.
- 

↓ 2015/719 considerando 18

- (28) A Comissão não deverá adotar atos de execução relativamente aos requisitos operacionais relacionados com a utilização de dispositivos aerodinâmicos, nem especificações pormenorizadas no que se refere aos equipamentos de pesagem de bordo, caso o comité criado ao abrigo da presente diretiva não emita parecer sobre os projetos de atos de execução apresentados pela Comissão.
- 

↓ 2015/719 considerando 20

- (29) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros mas podem, devido ao seu alcance e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

---

<sup>11</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>12</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).

---

↓ 96/53 considerando 24  
(adaptado)

(30) A presente diretiva  aplica-se sem prejuízo das  obrigações dos Estados-Membros  relativas  aos prazos de transposição para o direito  interno  das diretivas  , indicados no anexo IV, parte B .

---

↓ 96/53

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*

1. A presente diretiva é aplicável:

---

↓ 2015/719 Art. 1, pt. 1  
(adaptado)

a) Às dimensões dos veículos a motor das categorias M2 e M3 e dos seus reboques da categoria 0 e dos veículos a motor das categorias N2 e N3 e dos seus reboques da categoria 03 e 04,  classificados  no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup>;

---

↓ 96/53 (adaptado)

b) Aos pesos e a algumas outras características dos veículos  referidos  na alínea a) e especificados no ponto 2 do anexo I.

2. Todos os pesos indicados no anexo I têm o valor de normas de circulação e dizem portanto respeito às condições de carga e não às normas de produção, que  estão estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão<sup>14</sup> .

---

↓ 2002/7 Art. 1, pt. 1, b)

3. A presente diretiva não é aplicável aos autocarros articulados com mais de uma secção articulada.

---

<sup>13</sup> Regulamento (EU) 2018/ 858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

<sup>14</sup> Regulamento (EU) n.º 1230/2012 da Comissão, de 12 de dezembro de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de homologação para massas e dimensões dos veículos a motor e seus reboques e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 353 de 21.12.2012, p. 31).

*Artigo 2.º*

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Veículo a motor», qualquer veículo provido de um motor de propulsão que circule em estrada pelos seus próprios meios;
- 2) «Reboque», qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, com exclusão dos semi-reboques, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de mercadorias;
- 3) «Semi-reboque», qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, de tal maneira que uma parte deste reboque repouse sobre o veículo a motor e uma parte substancial do seu peso e do peso da carga seja suportada pelo referido veículo, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de mercadorias;
- 4) «Conjunto de veículos»:
  - a) Quer um conjunto veículo-reboque constituído por um veículo a motor atrelado a um reboque;
  - b) Quer um veículo articulado constituído por um veículo a motor acoplado a um semi-reboque;
- 5) «Veículo de transporte condicionado», qualquer veículo cujas superestruturas fixas ou móveis estejam especialmente equipadas para o transporte de mercadorias a uma temperatura controlada, e cujas paredes laterais, incluindo o isolamento, tenham pelo menos 45 milímetros de espessura;
- 6) «Autocarro», qualquer veículo que tenha mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de passageiros e suas bagagens. Pode ter um ou dois andares e pode também rebocar um atrelado para bagagens;
- 7) «Autocarro articulado», qualquer autocarro constituído por duas partes rígidas ligadas entre si por uma secção articulada. Neste tipo de veículo, os compartimentos de passageiros situados em cada uma das partes rígidas comunicam entre si. A secção articulada permite a livre circulação dos passageiros entre as partes rígidas. A junção e a disjunção das duas partes apenas podem ser realizadas numa oficina;
- 8) «Dimensões máximas autorizadas», as dimensões máximas para a utilização de um veículo previstas no anexo I;
- 9) «Peso máximo autorizado», o peso máximo para a utilização, em tráfego internacional, de um veículo carregado;
- 10) «Peso máximo autorizado por eixo», o peso máximo, para utilização em tráfego internacional, de um eixo ou de um conjunto de eixos carregado;
- 11) «Carga indivisível», a carga que, para efeitos de transporte rodoviário, não possa ser subdividida em duas ou mais cargas sem custos ou risco de danos exagerados e que, devido às suas dimensões ou massas, não possa ser transportada por um veículo a motor, reboque, conjunto veículo-reboque ou veículo articulado que satisfaça todas as disposições da presente diretiva;

- 12) «Tonelada», o peso exercido pela unidade de massa tonelada, correspondente a 9,8 KN (*quilonewton*);
- 

↓ 2015/719 Art. 1, pt. 2, a)  
(adaptado)

- 13) «Combustíveis alternativos», combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substituto das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes, compostos por:
- a) Eletricidade consumida em todos os tipos de veículos elétricos;
  - b) Hidrogénio;
  - c) Gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido — GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito — GNL);
  - d) Gás de petróleo liquefeito (GPL);
  - e) Energia mecânica do armazenamento a bordo ☒ ou ☒ da fonte a bordo, incluindo o calor residual;
- 14) «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;
- 

↓ 2019/1242 Art. 20, pt. 1

- 15) «Veículo com nível nulo de emissões», um veículo pesado com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup>;
- 

↓ 2015/719 Art. 1, pt. 2, a)  
(adaptado)

- 16) «Operações de transporte intermodal»:
- a) Operações de transporte combinado definidas no artigo 1.º da Diretiva 92/106/CEE, utilizadas para o transporte de um ou mais contentores ou caixas amovíveis cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés; ou

---

<sup>15</sup> Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

- b) Operações de transporte utilizadas para o transporte de um ou mais contentores ou caixas amovíveis cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés, que utilizem o transporte marítimo e por vias navegáveis, desde que o trajeto rodoviário inicial ou final não ultrapasse 150 km no território da União. Essa distância de 150 km pode ser excedida para atingir o terminal de transporte mais próximo adequado ao serviço previsto, caso se trate de:
- i) veículos que cumpram o disposto no anexo I, ponto 2.2.2, alíneas a) ou b);
  - ii) veículos que cumpram o disposto no anexo I, ponto 2.2.2, alíneas c) ou d), se tais distâncias forem autorizadas no Estado-Membro em causa.

Para as operações de transporte intermodal, o terminal de transporte mais próximo e mais adequado para prestar o serviço pode estar localizado num Estado-Membro diferente daquele em que as operações de carregamento ou descarregamento são efetuadas;

- 17) «Expedidor», uma entidade jurídica ou uma pessoa singular ou coletiva cujo nome figure no documento de embarque ou num documento de transporte equivalente, por exemplo, «através» do documento de embarque, como expedidor, e/ou em cujo nome ou por conta da qual tenha sido celebrado um contrato de transporte com a empresa transportadora.

---

↓ 96/53

Todas as dimensões máximas autorizadas especificadas no anexo I devem ser medidas de acordo com o Regulamento (UE) 2018/858, sem tolerância positiva.

### *Artigo 3.º*

1. Os Estados-Membros não podem recusar ou proibir a utilização no seu território,
- em tráfego internacional, de veículos registados ou postos em circulação em qualquer outro Estado-Membro, por razões que digam respeito ao peso ou às dimensões,

---

↓ 2002/7 Art. 1, pt. 2

- em tráfego nacional, de veículos registados ou postos em circulação em qualquer outro Estado-Membro, por razões que digam respeito às dimensões,

---

↓ 96/53 (adaptado)

se esses veículos forem conformes com os valores-limite especificados no anexo I.

Esta disposição é aplicável mesmo que:

- a) Os veículos ☒ referidos no primeiro parágrafo ☒ não estejam em conformidade com o disposto na legislação do Estado-Membro em causa em relação a certas características de peso e dimensões não referidas no anexo I;
- b) A autoridade competente do Estado-Membro no qual os veículos ☒ referidos no primeiro parágrafo ☒ foram registados ou postos em circulação tenha autorizado limites não previstos no artigo 4.º, n.º 1, que excedam os fixados no anexo I.

2. Contudo, o disposto no n.º 1, segundo parágrafo, alínea a), não prejudica o direito dos Estados-Membros de, tendo devidamente em conta o direito  da União , exigirem que os veículos registados ou postos em circulação no seu território estejam em conformidade com as suas exigências nacionais em relação às características de peso e dimensões não referidas no anexo I.

3. No caso dos veículos de transporte condicionado, os Estados-Membros podem exigir que estes sejam acompanhados de um documento ou placa de certificação ATP previstos no Acordo de 1 de setembro de 1970 relativo aos transportes internacionais de produtos alimentares perecíveis e aos equipamentos especializados a utilizar nesses transportes.

#### *Artigo 4.º*

↓ 2002/7 Art. 1, pt. 3, a)

1. Os Estados-Membros não autorizam a circulação normal nos seus territórios:

- a) De veículos ou de conjuntos de veículos para o transporte nacional de mercadorias que não respeitem as características definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.4, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 4.2 e 4.4 do anexo I;
- b) De veículos para o transporte nacional de pessoas, que não respeitem as características definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.5, 1.6 e 1.7 do anexo I.

2. Todavia, os Estados-Membros podem autorizar a circulação nos seus territórios:

- a) De veículos ou de conjuntos de veículos para o transporte nacional de mercadorias que não respeitem as características definidas no ponto 1.3, pontos 2 e 3, pontos 4.1 e 4.3 do anexo I;
- b) De veículos para o transporte nacional de pessoas, que não respeitem as características definidas no ponto 1.3, pontos 2 e 3, pontos 4.1 e 4.3 do anexo I.

↓ 96/53 (adaptado)  
→<sub>1</sub> 2002/7 Art. 1, pt. 3, b)

3. Os veículos ou conjuntos de veículos que excedam as dimensões máximas só podem circular mediante autorização especial não discriminatória das autoridades competentes, ou com base num regime não discriminatório acordado caso a caso com essas autoridades, quando transportarem ou se destinarem a transportar cargas indivisíveis.

4. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território →<sub>1</sub> 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 1.10, 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 permitir a realização no seu território de operações de transporte efetuadas por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões se afastem das previstas no anexo I, autoriza igualmente a utilização de veículos a motor, reboques e semi-reboques de dimensões conformes com as especificadas no anexo I e combinados de modo a que se possa obter, pelo menos, o comprimento de carga autorizado nesse Estado-Membro, por forma a que todos os operadores possam beneficiar de iguais condições de concorrência (abordagem modular).

5. Os Estados-Membros podem autorizar os veículos e conjuntos de veículos que utilizem novas tecnologias ou novos conceitos que não permitam satisfazer uma ou várias das exigências da diretiva a efetuar determinadas operações de transporte local durante um período de ensaio. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.

↓ 2015/719 Art. 1, pt. 4

#### *Artigo 5.º*

Para efeitos do artigo 3.º, considera-se que os veículos articulados postos em circulação antes de 1 de janeiro de 1991, que não cumpram o disposto no anexo I, pontos 1.8 e 4.4, cumprem essas disposições se não excederem o comprimento total de 15,50 m.

↓ 96/53 (adaptado)

#### *Artigo 6.º*

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os veículos referidos no artigo 1.º e conformes com a presente diretiva estejam munidos de uma das  seguintes  provas:

- a) Uma combinação das duas placas seguintes:
- « chapa regulamentar do fabricante », elaborada e fixada nos termos do Regulamento (EU) n.º 19/2011 da Comissão<sup>16</sup>;
  - a placa relativa às dimensões conformes com o anexo III  da presente diretiva , elaborada e fixada nos termos do Regulamento (EU) n.º 19/2011;
- b) Uma placa única elaborada e fixada nos termos do Regulamento (EU) n.º 19/2011, contendo as informações das duas placas referidas na alínea a);
- c) Um documento único emitido pela autoridade competente do Estado-Membro onde o veículo foi registado ou posto em circulação. Este documento deve conter as mesmas rubricas e as mesmas informações que figuram nas placas referidas na alínea a), sendo guardado em lugar facilmente acessível ao controlo e suficientemente protegido.

<sup>16</sup> Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão, de 11 de janeiro de 2011, relativo às prescrições para homologação das chapas regulamentares do fabricante e do número de identificação do veículo de veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

2. Quando as características do veículo deixem de corresponder às indicadas na prova de conformidade, o Estado-Membro onde o veículo está registado toma as medidas necessárias para que a prova de conformidade seja alterada.

3. As placas e documentos referidos no n.º 1 são reconhecidos pelos Estados-Membros como a prova de conformidade dos veículos prevista na presente diretiva.

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

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

5. A coluna central da prova de conformidade relativa ao peso indica, se for caso disso, os valores  da União  em matéria de peso aplicáveis ao veículo em questão. Para os veículos referidos no ponto 2.2.2.  , alínea d),  do anexo I é inscrita a menção «44 t», entre parêntesis, por baixo do peso máximo autorizado do conjunto de veículos.

6. Cada Estado-Membro pode decidir, para qualquer veículo registado ou posto em circulação no seu território, que os pesos máximos autorizados pela legislação nacional sejam indicados, na prova de conformidade, na coluna da esquerda e que os pesos tecnicamente admissíveis sejam indicados na coluna da direita.

---

↓ 2002/7 Art. 1, pt. 4 (adaptado)

#### *Artigo 7.º*

A presente diretiva não prejudica a aplicação das disposições em vigor em cada Estado-Membro, em matéria de circulação rodoviária, que permitem limitar os pesos ou as dimensões dos veículos autorizados a circular em determinadas estradas ou  estruturas de engenharia civil , independentemente do Estado em que tenha tido lugar o registo ou a entrada em circulação desses veículos.

É nomeadamente possível impor restrições locais no que se refere aos pesos  ou às dimensões  máximos autorizados dos veículos que podem ser utilizados em determinadas zonas ou estradas, no caso de as infra-estruturas não se adequarem a veículos longos e pesados, tais como centros urbanos, pequenas aldeias ou locais de particular interesse natural.

---

↓ 2015/719 Art. 1, pt. 6

#### *Artigo 8.º*

1. A fim de melhorar a sua eficiência energética, os veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos aerodinâmicos que preencham os requisitos previstos nos n.ºs 2 e 3 e que cumpram o disposto no Regulamento (UE) 2018/858 podem exceder os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, da presente diretiva, a fim de permitir a instalação desses dispositivos na retaguarda dos veículos ou conjunto de veículos. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com esses dispositivos devem cumprir o disposto no anexo I, ponto 1.6, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento do comprimento de carga desses veículos ou conjuntos de veículos.

2. Antes de serem colocados no mercado, os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 que excedam 500 mm de comprimento devem ser homologados de acordo com as regras de homologação no quadro do Regulamento (UE) 2018/858.

3. Os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 devem cumprir os seguintes requisitos operacionais:

- a) Em circunstâncias em que a segurança dos outros utentes da estrada ou do condutor esteja em risco, devem ser rebatidos, recolhidos ou removidos pelo condutor;
- b) A sua utilização em infraestruturas rodoviárias urbanas e interurbanas deve ter em conta as características especiais das zonas onde o limite de velocidade seja inferior ou igual a 50 km/h e onde sejam mais suscetíveis de estar presentes utentes vulneráveis da estrada;
- c) A sua utilização deve ser compatível com as operações de transporte intermodal e, em particular, quando recolhidos ou rebatidos, não podem exceder o comprimento máximo autorizado em mais de 20 cm.

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas que garantam condições uniformes de aplicação do n.º 3. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 9.º*

1. A fim de melhorar a eficiência energética, em especial no que se refere ao desempenho aerodinâmico das cabinas, bem como a segurança rodoviária, os veículos ou conjuntos de veículos que preencham os requisitos previstos no n.º 2 e que cumpram o disposto no 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. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com essas cabinas devem cumprir o disposto no anexo I, ponto 1.6, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento da capacidade de carga desses veículos.

2. Antes de serem colocados no mercado, os veículos referidos no n.º 1 devem ser homologados de acordo com as regras de homologação no quadro do Regulamento (UE) 2018/858.

↓ 2019/1242 Art. 20, pt. 2  
(adaptado)

#### *Artigo 10.º*

Os pesos máximos autorizados dos veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões são os estabelecidos nos pontos 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 e 2.4 do anexo I.

Os veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões devem também respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, ponto 3.

O peso adicional necessário para os veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões é definido com base na documentação fornecida pelo fabricante

aquando da homologação do veículo em causa. O peso adicional é indicado na prova oficial de conformidade exigida nos termos do artigo 6.º.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 16.º,  no que diz respeito à atualização , para efeitos da presente diretiva,  da  lista dos combustíveis alternativos referidos no artigo 2.º que implicam peso adicional.

↓ 2015/719 Art. 1, pt. 8  
(adaptado)

#### *Artigo 11.º*

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, n.º 1, se aplicável, e a distância máxima prevista no anexo I, ponto 1.8, desde que o transporte rodoviário do contentor ou da caixa amovível em causa faça parte de uma operação de transporte intermodal.

#### *Artigo 12.º*

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.

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.

2. Em cada ano civil, os Estados-Membros efetuam um número adequado de controlos do peso dos veículos ou dos conjuntos de veículos em circulação, proporcionado em relação ao número total de veículos inspecionados anualmente no seu território.

3. Os Estados-Membros asseguram, nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que as suas autoridades competentes troquem informações sobre as infrações e sanções relacionadas com o presente artigo.

4. O equipamento de pesagem a bordo referido no n.º 1 deve ser preciso, fiável, plenamente interoperável e compatível com todos os tipos de veículos.

5. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas para garantir condições uniformes de aplicação das regras de interoperabilidade e compatibilidade previstas no n.º 4.

A fim de garantir a interoperabilidade, essas regras pormenorizadas devem permitir que os dados da pesagem sejam comunicados, a qualquer momento, a partir de um veículo em movimento às autoridades competentes e ao seu condutor. Essa comunicação deve ser feita

através da interface definida pelas normas CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. Além disso, essa comunicação deve garantir que as autoridades competentes dos Estados-Membros possam comunicar e trocar informações pela mesma via com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em qualquer Estado-Membro que utilizem equipamento de pesagem a bordo.

A fim de garantir a compatibilidade com todos os tipos de veículos, os sistemas de bordo dos veículos a motor devem poder receber e tratar os dados provenientes de qualquer tipo de reboque ou semirreboque fixado ao veículo a motor.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 13.º*

Os Estados-Membros estabelecem regras sobre as sanções aplicáveis às infrações à presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Essas sanções devem ser efetivas, não discriminatórias, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas regras à Comissão.

#### *Artigo 14.º*

1. Para o transporte de contentores e de caixas amovíveis, os Estados-Membros estabelecem regras que exijam que:

- a) O expedidor entregue uma declaração com o peso do contentor ou da caixa amovível ao transportador ao qual confie o seu transporte;
- b) O transportador faculte o acesso a toda a documentação relevante fornecida pelo expedidor.

2. Os Estados-Membros estabelecem regras relativas à responsabilidade do expedidor e do transportador, consoante adequado, caso as informações a que se refere o n.º 1 sejam omissas ou inexatas e o veículo ou o conjunto de veículos esteja em sobrecarga.

#### *Artigo 15.º*

De dois em dois anos, até 30 de setembro do ano seguinte ao termo do período de dois anos em questão, os Estados-Membros fornecem à Comissão as informações necessárias sobre:

- a) O número de controlos efetuados nos dois anos civis precedentes; e
- b) O número de veículos ou conjuntos de veículos detetados em sobrecarga.

Essas informações podem fazer parte da informação apresentada nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>17</sup>.

A Comissão analisa as informações recebidas nos termos do presente artigo e inclui a sua análise no relatório a transmitir ao Parlamento Europeu e ao Conselho nos termos do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

---

<sup>17</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

### *Artigo 16.º*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de maio de 2015. 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, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º 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.
- ☒ 4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor. ☒
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 10.º 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.

### *Artigo 17.º*

1. A Comissão é assistida pelo Comité dos Transportes Rodoviários a que se refere o artigo 42.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>18</sup>. Este comité ☒ é um ☒ comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se ☒ remeta para o ☒ presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Na falta de parecer do Comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

### *Artigo 18.º*

Até 8 de maio de 2020, a Comissão apresenta, se for caso disso, ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação das alterações da ☒ Diretiva 96/53/CE ☒

---

<sup>18</sup> Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

introduzidas pela Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>19</sup>, tendo nomeadamente em conta as características específicas de certos segmentos do mercado. Com base nos resultados desse relatório, a Comissão apresenta, se for caso disso, uma proposta legislativa devidamente acompanhada de uma avaliação de impacto. O relatório é disponibilizado pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa.

---

↓ 96/53 (adaptado)

#### *Artigo 19.º*

Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das disposições essenciais de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

#### *Artigo 20.º*

A Diretiva 96/53/CE, com a redação que lhe foi dada pelos atos referidos no anexo IV, parte A, é revogada, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito interno das diretivas, indicados no anexo IV, parte B.

As remissões para a diretiva revogada devem entender-se como remissões para a presente diretiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo V.

#### *Artigo 21.º*

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

#### *Artigo 22.º*

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

---

<sup>19</sup> Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, 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 (JO L 115 de 6.5.2015, p. 1).