

Bruxelas, 26 de novembro de 2025  
(OR. en)

15611/25

---

---

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

---

---

**TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850**

## NOTA

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	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 – Orientação geral

---

## I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 11 de julho de 2023, no quadro do pacote Transportes Ecológicos.
2. A proposta de alteração da 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, a seguir designada «Diretiva relativa às dimensões e ao peso de certos veículos rodoviários», tem três objetivos: a) Assegurar de melhor maneira a livre e eficiente circulação de mercadorias e a concorrência leal, b) Proporcionar incentivos suficientes ao setor para estimular o investimento em tecnologias de emissões nulas e c) Assegurar uma aplicação mais eficaz e mais coerente das regras novas e das regras existentes.

## **II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES**

3. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente para esta proposta e Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) como relatora. O Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura na sessão plenária de 12 de março de 2024.
4. O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta na 529.<sup>a</sup> sessão plenária, em 27 de abril de 2023. O Comité das Regiões adotou o seu parecer sobre a proposta na 159.<sup>a</sup> sessão plenária, em 31 de janeiro de 2024.

## **III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS**

5. O Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos em 24 de julho de 2023, sob a Presidência espanhola, com uma apresentação geral da proposta e a análise da avaliação de impacto. Desde a apresentação da proposta, o Conselho deliberou sobre três relatórios intercalares. O primeiro destes relatórios sob a Presidência espanhola, em 4 de dezembro de 2023 (ST 15663/23), o segundo sob a Presidência belga, em 18 de junho de 2024 (ST 10214/24), e o terceiro sob a Presidência polaca, em 5 de junho de 2025 (ST 9156/25).
6. Durante a Presidência dinamarquesa, os trabalhos prosseguiram no Grupo dos Transportes Terrestres em 4 de julho, 18 de setembro, 15 e 31 de outubro e 13 de novembro de 2025.

## **IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO**

7. Embora tendo em conta os trabalhos das Presidências anteriores, a Presidência voltou a trabalhar com base na proposta da Comissão. Os trabalhos centraram-se na manutenção dos principais objetivos com a finalidade geral de simplificar a diretiva e ao mesmo tempo apoiar a adoção de veículos com nível nulo de emissões. A Presidência apresenta soluções para as questões pendentes.
8. Apresenta-se em seguida uma panorâmica geral que explica as alterações à proposta da Comissão tendo em vista a adoção de uma orientação geral.

9. O artigo 1.º, n.º 3, relativo à utilização de autocarros articulados e conjuntos de veículos específicos para o transporte de passageiros, é alterado para permitir que os Estados-Membros continuem a utilizar determinados conjuntos.
10. É garantida a possibilidade de se desviar dos pesos e das dimensões estabelecidos no anexo no caso dos veículos abrangidos por licenças especiais que se destinem ao transporte de cargas indivisíveis [artigo 4.º, n.º 3], dos veículos que efetuam operações que não afetem significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes [artigo 4.º, n.º 4] e dos sistemas modulares europeus (SME) [artigo 4.º, n.º 4-A]. No artigo 4.º-B, e em consonância com os objetivos da alteração proposta de proporcionar incentivos aos veículos com nível nulo de emissões e às operações de transporte intermodal, a Presidência propõe que os veículos a motor ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões envolvidos em operações de transporte intermodal também sejam autorizados a atravessar as fronteiras, mesmo que excedam os pesos máximos definidos no anexo, desde que o peso não exceda o permitido em ambos os lados da fronteira.
11. No que diz respeito ao transporte de cargas indivisíveis e ao requisito linguístico para o condutor [artigo 4.º, n.º 3], os Estados-Membros podem exigir medidas específicas para assegurar uma comunicação eficaz com o condutor.
12. Foi introduzida a possibilidade de os Estados-Membros acrescentarem até 1,380 metros ao reboque quando operam serviços de vaivém específicos [artigo 4.º, n.º 4-AA], juntamente com um novo considerando [(11-C)] que explica o raciocínio subjacente a este comprimento adicional.
13. É alargado para sete anos o período máximo para ensaios com SME previsto no artigo 4.º, n.º 5.
14. Os Estados-Membros dispõem de tempo suficiente para criar as funções de «balcão único» previstas no artigo 4.º-A.
15. O artigo 7.º introduz a possibilidade de os Estados-Membros limitarem a utilização de determinadas estradas ou estruturas de engenharia civil com base em considerações de segurança rodoviária ou nas características das infraestruturas.

16. Devido a preocupações quanto ao efeito dos pesos adicionais sobre as infraestruturas, foram introduzidas alterações no que diz respeito à aplicação do artigo 10.º-D. O n.º 1 esclarece que os Estados-Membros podem utilizar sistemas automáticos instalados nas infraestruturas rodoviárias da RTE-T ou equipamento de pesagem a bordo. A partir de 1 de dezembro de 2029, os veículos com nível nulo de emissões deverão estar em condições de comunicar à distância dados fiáveis sobre o peso por meio de equipamento de medição da massa a bordo, com a possibilidade de utilizar o tacógrafo inteligente. Os pormenores serão estabelecidos num ato de execução.
17. No caso de crises que afetem vários Estados-Membros, o artigo 10.º-K esclarece que a Comissão só pode adotar atos de execução a pedido dos Estados-Membros afetados.
18. A Presidência propõe igualmente simplificações administrativas, deixando de impor um sistema de monitorização para os ensaios de SME [artigo 4.º, n.º 5 e n.º 5-A] e suprimindo a utilização de eFTI para demonstrar que uma operação de transporte pode ser considerada uma operação de transporte intermodal [artigo 6.º, n.º 7]. Dado o valor acrescentado limitado dos regimes das políticas de acesso inteligente, foi suprimido o artigo 10.º-DA proposto.
19. No anexo, foram introduzidas alterações para refletir o apoio à adoção de veículos com nível nulo de emissões, sem deixar de ter em conta as preocupações dos Estados-Membros quanto ao desgaste das infraestruturas.
  - a. Foram acrescentados mais 0,90 metros para os veículos articulados com um veículo a motor com nível nulo de emissões, a fim de dar mais espaço para instalar a tecnologia com nível nulo de emissões (subsecção 1.1);
  - b. Foi suprimida a linha relativa à maior altura no transporte de contentores de grande volume, uma vez que a maioria dos Estados-Membros tem problemas com a passagem inferior das pontes (subsecção 1.3);
  - c. Foi estabelecida uma diferenciação entre os veículos a motor de 5 ou 6 eixos no que diz respeito ao bónus de emissões nulas de, respetivamente, 2 e 4 toneladas (subsecção 2.2);

- d. No ponto 2.3.6, foi reduzido para 34 toneladas o peso máximo para este tipo especial de veículo curto e pesado, mantendo-se ao mesmo tempo as 2 toneladas adicionais para os veículos com nível nulo de emissões. Há uma linha adicional que permite aumentar em 0,50 toneladas o peso dos autocarros de dois eixos com nível nulo de emissões (subsecção 2.3);
- e. Foi suprimido o peso adicional para o eixo motor dos veículos com nível nulo de emissões, uma vez que a maioria dos Estados-Membros considera que um eixo motor mais pesado causa demasiados danos nas infraestruturas (subsecção 3.4);
- f. Incluiu-se uma subsecção 3.6 para os eixos triplos dos veículos a motor, uma vez que este tipo de veículos tem características específicas;
- g. Tendo em conta os casos específicos que existem, foi acrescentada uma linha para os veículos a motor de 5 eixos e outra linha com uma fórmula que define a distância entre os eixos para os conjuntos de veículos que excedam 42 toneladas (subsecção 4.3).

## V. CONCLUSÕES

- 20. À luz do que precede, convida-se o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) a, na reunião de 4 de dezembro de 2025, chegar a acordo quanto a uma orientação geral para o texto de compromisso anexo à presente nota.

---

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**

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>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

---

<sup>1</sup> JO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>

<sup>2</sup> JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>

- (1) A Diretiva 96/53/CE<sup>3</sup> do Conselho estabelece os pesos e dimensões máximos autorizados dos veículos pesados que podem circular nas estradas da União, a fim de garantir a segurança rodoviária e o bom funcionamento do mercado interno, bem como promover a eficiência energética e operacional das operações de transporte e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa resultantes dessas operações. A avaliação da Diretiva 96/53/CE demonstrou que esta foi apenas parcialmente eficaz na consecução dos seus objetivos em matéria de segurança rodoviária, mercado interno e ambiente e que é necessário adaptar as suas disposições para refletir a evolução tecnológica e promover a inovação, dar resposta à evolução dos desafios do mercado dos transportes e contribuir para as prioridades políticas da União em matéria de descarbonização dos transportes.
- (2) A Comunicação da Comissão intitulada *Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro*<sup>4</sup> torna claro que, a fim de contribuir para a consecução do objetivo do Pacto Ecológico Europeu<sup>5</sup> de redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes até 2050, é necessário tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, disponibilizar amplamente alternativas sustentáveis num sistema de transportes multimodal e criar os incentivos adequados para impulsionar a transição para um sistema de transportes sem poluição na União.
- (3) Ao agilizar e clarificar as regras relativas aos pesos e dimensões dos veículos pesados de transporte rodoviário, é necessário abordar as ineficiências energéticas e operacionais das operações de transporte transfronteiriço, proporcionar maiores incentivos aos operadores para a utilização de tecnologias com nível nulo de emissões, facilitando simultaneamente a utilização das soluções de poupança de energia existentes, e continuar a apoiar as operações de transporte intermodal de mercadorias. A fim de minimizar os encargos administrativos, evitar distorções da concorrência e reduzir os riscos para a segurança rodoviária e os danos causados às infraestruturas rodoviárias, determinados requisitos relativos à utilização de veículos mais pesados e mais longos deverão ser harmonizados e a aplicação das regras em vigor deverá ser reforçada.

---

<sup>3</sup> JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

- (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.
- (5) Os tipos de veículos pesados, bem como os valores de peso desses veículos, foram definidos com referência à legislação da União em matéria de homologação e fiscalização do mercado dos veículos e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, nomeadamente o Regulamento (UE) 2018/858<sup>6</sup> e o Regulamento (UE) 2019/2144<sup>7</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho. Por conseguinte, é conveniente atualizar as referências a esses atos jurídicos pertinentes, a fim de clarificar o quadro legislativo aplicável.
- (6) As disposições da Diretiva 96/53/UE complementam a Diretiva 92/106/CEE<sup>8</sup> do Conselho no que diz respeito à promoção e apoio ao crescimento do transporte intermodal. Por conseguinte, a definição de operação de transporte intermodal deverá ser harmonizada com a terminologia aplicada na Diretiva 92/106/CEE, a fim de permitir que os camiões, reboques e semirreboques utilizados em operações intermodais beneficiem das mesmas autorizações de peso adicional que nos casos de veículos rodoviários que transportam contentores ou caixas amovíveis e são utilizados no transporte intermodal contentorizado. Esse incentivo relativo ao peso deverá incentivar os transportadores rodoviários a participarem também no transporte intermodal não contentorizado.

---

<sup>6</sup> Regulamento (UE) 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>7</sup> Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

<sup>8</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).

- (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.
- (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 deverão 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 deverão igualmente assegurar que os requisitos nacionais sejam proporcionados e não discriminatórios, abstendo-se de impor requisitos injustificados para o condutor, como a fluência na língua nacional do Estado-Membro em causa. Os Estados-Membros deverão ponderar a possibilidade de solicitar aos transportadores que utilizem outras ferramentas de comunicação, principalmente de natureza digital, a fim de assegurar uma comunicação eficaz entre o condutor e as autoridades de controlo. Pode, por exemplo, solicitar-se aos transportadores que estabeleçam um número de serviço através do qual o condutor possa obter assistência caso seja parado pelas autoridades de controlo e que assegurem que esse número de serviço esteja disponível sempre que o condutor estiver a conduzir, inclusive durante os períodos noturnos e os fins de semana. 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.

- (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, quando postos em prática num domínio físico e operacional adequado. 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 permitir impactos socioeconómicos e ambientais positivos mais vastos 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 as condições nacionais 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 elevado de peso e dimensão para SME aplicável nesses Estados-Membros.
- (10) Os Estados-Membros deverão continuar a estar autorizados a realizar temporariamente ensaios. Com efeito, as novas tecnologias que permitem o carregamento em movimento, como os painéis solares, os pantógrafos e as estradas elétricas, ou a introdução progressiva de SME nos Estados-Membros, podem exigir que se excedam os pesos e dimensões máximos num ambiente de ensaio, incluindo nos troços transfronteiriços da rede rodoviária. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão continuar a estar autorizados a realizar esses ensaios e a poder testar a compatibilidade transfronteiriça das novas tecnologias e conceitos. O carácter temporário e inovador dos ensaios deverá ser clarificado através da fixação de um período máximo para a sua realização. Ao mesmo tempo, o número de ensaios de novas tecnologias e regimes inovadores não deverá ser limitado para evitar que se prejudique a inovação.

- (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.
- (11-A) O tráfego transfronteiriço entre Estados-Membros, que permite pesos mais elevados do que os previstos no anexo I, pode melhorar a eficiência e reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> reduzindo a quantidade total de quilómetros percorridos. Essas operações deverão continuar a ser permitidas, desde que as condições nacionais dos Estados-Membros relativas a esses limites mais elevados sejam respeitadas e as operações sejam realizadas por veículos a motor com nível nulo de emissões ou veículos envolvidos em operações de transporte intermodal. Tal não deverá prejudicar o direito de os Estados-Membros de estabelecerem derrogações, em conformidade com o artigo 4.º, aos limites de peso e dimensão estabelecidos no anexo I.
- (11-B) Os Estados-Membros deverão poder autorizar operações de transporte especializadas em circunstâncias em que não são normalmente efetuadas por veículos de outros Estados-Membros, permitindo que tais operações se desviem dos pesos e dimensões padrão dos veículos, uma vez que esse transporte especializado não tem um impacto significativo na concorrência internacional no setor dos transportes. É necessário clarificar o conceito e a utilização de veículos especializados, em especial no contexto do alargamento dessas operações ao tráfego internacional, a fim de permitir uma cooperação sem descontinuidades entre os Estados-Membros que deem o seu consentimento. Exemplos claros são as operações de transporte ligadas à exploração das florestas e à indústria florestal, o transporte efetuado com conjuntos de veículos com mais de seis eixos, e o transporte local com autocarros.

- (11-C) A fim de apoiar a eficiência operacional e promover soluções que contribuam para limitar o impacto ambiental do transporte rodoviário, os Estados-Membros deverão ser autorizados a conceder um comprimento adicional aos veículos articulados utilizados no transporte em vaivém, na condição de serem cumpridos os restantes parâmetros do anexo 1, em especial, a subsecção 1.5. O aumento do comprimento dos veículos articulados que operam no transporte em vaivém, que é um serviço regular efetuado num itinerário logístico fixo, pode aumentar consideravelmente a capacidade de carga, especialmente para mercadorias em paletes, reduzindo assim o número de viagens necessárias.
- (11-D) É vital para a transição ecológica do setor do transporte rodoviário que existam incentivos para veículos com nível nulo de emissões. Os Estados-Membros são incentivados a harmonizar os seus limites de peso nacionais de modo a incentivar os veículos com nível nulo de emissões, mas sem prejudicar o tráfego transfronteiriço.
- (11-E) Atendendo a que a diretiva prevê derrogações dos pesos e dimensões máximos, os Estados-Membros poderão, por razões ligadas à segurança rodoviária ou às características das infraestruturas, continuar a ter a possibilidade de restringir a circulação de determinados veículos em troços específicos da sua rede viária.
- (12) *Suprimido.*
- (13) *Suprimido.*
- (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.

- (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. Deverá, portanto, esclarecer-se 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.
- (16) À semelhança da necessidade de espaço adicional, as normas atuais também não são adequadas para compensar o peso adicional dos veículos pesados com nível nulo de emissões, em especial no transporte de longo curso. São necessários peso adicional e peso adicional por eixo para conjuntos de veículos com nível nulo de emissões, bem como para os veículos de passageiros mais comuns em circulação na União. As tecnologias mais leves e uma melhor aerodinâmica tornarão a utilização de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões mais eficiente (por exemplo, para permitir uma maior autonomia percorrida e uma maior vida útil da bateria), reduzindo o seu consumo de energia. A fim de proporcionar incentivos adicionais à implantação de veículos pesados com nível nulo de emissões e promover o desenvolvimento tecnológico, bem como o equipamento de veículos com melhor aerodinâmica, as licenças de peso adicional deverão, por conseguinte, ser dissociadas do peso da tecnologia com nível nulo de emissões.
- (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 deverão 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 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.

- (17-A) A fim de assegurar uma aplicação eficaz, eficiente e coerente e melhorar a conformidade dos veículos com peso mais elevado para ter em conta a tecnologia de emissões nulas, os veículos deverão transmitir informações sobre o peso total atual do conjunto de veículos a partir da tecnologia de bordo, como o sistema de monitorização da massa a bordo (OBMM), através de comunicações especializadas de curto alcance (DSRC). As informações podem ser utilizadas pelos Estados-Membros para identificar veículos que possam exceder os limites de peso, contudo a presente diretiva não obriga os Estados-Membros a utilizar DSRC na sua execução. Esta ferramenta complementa outros instrumentos de execução. A fim de assegurar o cumprimento desses requisitos, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para permitir a transmissão dos dados às autoridades policiais.
- (17-B) Uma vez que a introdução de alterações no tacógrafo pode ser complexa e que pode ser oneroso para os operadores readaptar os veículos com OBMM, este requisito só deverá aplicar-se aos veículos equipados com OBMM a partir de 1 de dezembro de 2029. Sem prejuízo do Regulamento (UE) 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ou da prerrogativa dos Estados-Membros de regulamentar os requisitos de peso estabelecidos para o transporte nacional, a presente diretiva não prevê a readaptação do OBMM. Além disso, a Comissão deverá poder adiar a data de 1 de dezembro de 2029 por um período não superior a 18 meses, se tal for necessário para assegurar a capacidade de transmissão dos dados relativos ao peso.
- (18) *Suprimido.*
- (19) *Suprimido.*
- (20) O Parlamento Europeu e o Conselho deverão ser periodicamente informados dos resultados dos controlos de conformidade efetuados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros. Estas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, deverão permitir à Comissão acompanhar a evolução do mercado e o cumprimento da Diretiva 96/53/CE. A fim de facilitar aos Estados-Membros a apresentação à Comissão das informações necessárias e de assegurar a uniformidade e a comparabilidade dos dados, permitindo acompanhar o cumprimento e avaliar o desempenho global da Diretiva 96/53/CE, é desejável que a Comissão estabeleça um modelo uniforme de prestação de informações de fácil utilização.

- (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 excecional só deverá ser aplicada se o interesse público assim o exigir e desde que tal não ponha em causa a segurança rodoviária, e sem prejuízo da legislação específica aplicável no contexto do transporte militar e do reforço da dissuasão e da resposta.
- (22) *Suprimido.*

- (23) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão 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 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>9</sup>.
- (24) Tendo em conta as muitas alterações do anexo I da Diretiva 96/53/CE relativas à necessidade de proporcionar incentivos adicionais à implantação de veículos pesados com nível nulo de emissões, à necessidade de harmonizar o peso máximo dos veículos a motor de cinco eixos e à necessidade de promover o transporte intermodal, é conveniente substituí-lo por razões de clareza.
- (25) *Suprimido.*
- (26) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar a segurança rodoviária, promover operações de transporte sustentáveis e eficientes e promover o funcionamento do mercado interno, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido ao caráter transfronteiriço do transporte rodoviário e aos problemas que a presente diretiva se destina a resolver, 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>9</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).

- (27) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos<sup>10</sup>, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
- (28) Por conseguinte, a Diretiva 96/53/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*  
*Alteração da Diretiva 96/53/CE*

A Diretiva 96/53/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:
  - a) No n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Às dimensões dos veículos a motor das categorias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> e dos seus reboques da categoria O e dos veículos a motor das categorias N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e dos seus reboques das categorias O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>, classificados no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho\*»;»;

---

<sup>10</sup> JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«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 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho\*\*.»;

---

\* Regulamento (UE) 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).

\*\* Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A presente diretiva não se aplica aos autocarros articulados com mais de uma secção articulada, aos conjuntos de veículos compostos por um veículo a motor com um reboque atrelado que se destinem ao transporte de passageiros, nem aos conjuntos de veículos compostos por um veículo a motor com um semirreboque atrelado que se destinem ao transporte de passageiros.»

- 2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
- a) No segundo travessão, a definição de «reboque» passa a ter a seguinte redação:
- «– "reboque", um veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 17, do Regulamento (UE) 2018/858,»;
- b) No terceiro travessão, a definição de «semirreboque» passa a ter a seguinte redação:
- «– "semirreboque", um veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 33, do Regulamento (UE) 2018/858,»;
- c) A definição seguinte é inserida depois da definição de «conjunto de veículos»:
- «– "sistema modular europeu", um veículo a motor ou um conjunto de veículos acoplados a um ou mais reboques ou semirreboques em que o conjunto total exceda o comprimento máximo autorizado e possa exceder os pesos máximos autorizados estabelecidos no anexo I e em que cada veículo a motor, reboque(s) e semirreboque(s) não exceda os pesos ou dimensões estabelecidos no anexo I,»;

d) A seguinte definição é inserida após a definição de «veículo de transporte condicionado»:

«– "transportador de veículos", um conjunto de veículos construído ou adaptado de forma permanente para transportar outro(s) veículo(s);»;

e) No décimo quarto travessão, a definição de «veículo alimentado por combustíveis alternativos» passa a ter a seguinte redação:

«– "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;»;

f) No décimo quinto travessão, na definição de «operações de transporte intermodal», a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Operações de transporte combinado definidas no artigo 1.º da Diretiva 92/106/CEE do Conselho\*; ou»;

---

\* 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).»;

h) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Todas as dimensões máximas autorizadas especificadas no anexo I devem ser verificadas em relação aos valores declarados correspondentes para o veículo específico na ficha de informações que acompanha a homologação UE de um veículo completo, elaborada em conformidade com o anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão\*, sem tolerância positiva.

---

\* Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão, de 15 de abril de 2020, que executa o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos (JO L 163 de 26.5.2020, p. 1).»;

3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, é aditada a seguinte alínea c):

«c) De veículos ou de conjuntos de veículos para o transporte internacional de mercadorias ou de passageiros que não respeitem as características definidas no anexo I.»;

b) Os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. Os veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos e/ou as dimensões máximos/as só podem circular mediante autorização especial das autoridades competentes, ou com base num regime acordado caso a caso com essas autoridades, quando transportarem ou se destinarem a transportar cargas indivisíveis.

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.

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 ao condutor a obrigação de conhecer a(s) língua(s) oficial(ais) do Estado-Membro em que a operação é efetuada. No entanto, os Estados-Membros podem exigir outras medidas para assegurar uma comunicação eficaz entre o condutor e as autoridades de controlo, incluindo ferramentas de comunicação digital.

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 das definidas nas secções 1, 2 e 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;
- b) O Estado-Membro que permite a realização de operações de transporte no seu território efetuadas por veículos ou conjuntos de veículos cujos pesos e/ou 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.»;

c) São inseridos os seguintes n.ºs 4-AA e 4-A:

«4-AA. Os Estados-Membros podem autorizar a circulação no seu território de veículos articulados utilizados no transporte em vaivém em operações de transporte nacional ou internacional com dimensões diferentes das estabelecidas no anexo I, subsecção 1.1, se o comprimento adicional não exceder 1,380 metros.

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) 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.

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 cumpram as condições nacionais, incluindo 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.»;

d) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. 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 sete anos. O número de ensaios não pode ser limitado. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.»;

f) É suprimido o n.º 7;

4) São aditados os artigos 4.º-A e 4.º-B, com a seguinte redação:

*«Artigo 4.º-A*

1. Os Estados-Membros devem criar e gerir um sistema eletrónico de informação e comunicação dotado, no mínimo, das seguintes funções de «balcão único»:

a) Um ponto de entrada único nacional através do qual o requerente deve apresentar o seu pedido de licença especial ou disposição semelhante, tal como previsto no artigo 4.º, n.º 3, num formato normalizado;

b) Um ponto de acesso único nacional para que os requerentes obtenham as informações sobre os requisitos para apresentar pedidos de licenças especiais ou disposições semelhantes, tal como estabelecido no artigo 4.º, n.º 3, e as informações necessárias para planear as suas rotas de forma clara, acessível e transparente;

b-A) Um ponto de acesso nacional único às informações sobre os pesos e dimensões máximos autorizados num Estado-Membro nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea a), do artigo 4.º, n.º 4, e do artigo 4.º-B, se for caso disso;

c) Um ponto de acesso único nacional para que os operadores de sistemas modulares europeus acedam às informações referidas no artigo 4.º, n.º 4-A, alíneas a) e b), se for caso disso.

Os pontos de entrada nacionais e os pontos de acesso nacionais do «balcão único» podem ser consolidados num único sítio Web acessível ao público que proporcione um ponto de entrada unificado e permita aos utilizadores interagirem com o órgão de decisão nacional ou regional pertinente sem que sejam necessárias várias aplicações.

2. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam os elementos mínimos do formulário de pedido 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.

*Artigo 4.º-B*

1. Sempre que um Estado-Membro, nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea a), autorize a circulação no seu território de conjuntos de veículos com um peso máximo superior aos limites estabelecidos no anexo I, secções 2, 3 ou 4.3, esse Estado-Membro não pode recusar ou proibir a utilização no seu território, no tráfego internacional, dos conjuntos de veículos que cumpram os valores de peso fixados para o transporte nacional de mercadorias, se esses conjuntos de veículos incluírem veículos a motor com nível nulo de emissões ou se esses conjuntos de veículos estiverem envolvidos numa operação de transporte intermodal.»;

5) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«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:

i) «chapa regulamentar do fabricante», elaborada e fixada nos termos do anexo II do Regulamento de Execução (UE) 2021/535 da Comissão \*;

ii) placa relativa às dimensões conformes com o anexo III da presente diretiva, elaborada e fixada nos termos do anexo II do Regulamento de Execução (UE) 2021/535;

b) Uma placa única elaborada e fixada nos termos do anexo II do Regulamento (UE) 2021/535, contendo as informações das duas placas referidas na alínea a) do presente número;

c) Um documento único emitido pelas autoridades competentes do Estado-Membro onde o veículo foi registado ou posto em circulação. Tal 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.»;

---

\* Regulamento de Execução (UE) 2021/535 da Comissão, de 31 de março de 2021, que estabelece as normas de execução do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere a procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação de veículos e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, no que se refere às suas características gerais de construção e segurança (JO L 117 de 6.4.2021, p. 1).»;

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«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.»

5-A) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«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 e/ou as dimensões dos veículos autorizados a circular em determinadas estradas ou obras de arte, com base em preocupações de segurança rodoviária e nas características das infraestruturas, 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 às dimensões e/ou aos pesos máximos autorizados dos veículos que podem ser utilizados em determinadas zonas ou estradas, no caso de as infraestruturas não se adequarem a veículos longos e pesados, tais como centros urbanos, pequenas aldeias ou locais de particular interesse natural.»;

6) O artigo 8.º-B é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«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, secção 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, subsecção 1.5, 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.

2. Antes de serem colocados no mercado, os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 devem ser homologados de acordo com as regras de homologação no quadro do Regulamento (UE) 2018/858 e do Regulamento de Execução (UE) 2021/535.»;

b) É suprimido o n.º 5;

7) É inserido o seguinte artigo 8.º-C:

*«Artigo 8.º-C*

Os transportadores de veículos com carroçarias abertas podem exceder os comprimentos máximos estabelecidos no anexo I, subsecção 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 0,50 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 1,50 metros, desde que o último eixo do veículo transportado assente na estrutura do reboque e o eixo traseiro do veículo transportado não sobressaia do suporte de carga.»;

8) O artigo 9.º-A é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Os veículos ou conjuntos de veículos conformes com o Regulamento (UE) 2018/858 podem exceder os comprimentos máximos previstos no anexo I, subsecção 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 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, subsecção 1.5, da presente diretiva, 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 e do Regulamento de Execução (UE) 2021/535.»;

b) É suprimido o n.º 3;

9) O artigo 10.º-B passa a ter a seguinte redação:

*«Artigo 10.º-B*

1. Os pesos máximos autorizados dos veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões são os estabelecidos no anexo I, subsecções 2.2., 2.3 e 2.4.

O peso adicional necessário para os veículos movidos a combustíveis alternativos que não os veículos 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 10.º-H, a fim de completar a presente diretiva, através da atualização da lista dos combustíveis alternativos referidos no artigo 2.º que implicam peso adicional. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual e proceda a consultas a peritos, inclusive peritos dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

2. O comprimento máximo previsto no anexo I, subsecção 1.1, para veículos articulados, se estes incluírem veículos a motor 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 0,90 metros, 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, subsecções 1.5 e 1.6, da presente diretiva, e qualquer excesso do comprimento máximo não pode dar origem a um aumento do comprimento de carga desses conjuntos de veículos, a fim de assegurar a compatibilidade dos semirreboques com os requisitos aplicáveis às operações de transporte intermodal.

O comprimento adicional necessário para os veículos com nível nulo de emissões é definido com base na documentação fornecida pelo fabricante aquando da homologação do veículo em causa. O comprimento adicional é indicado na prova oficial de conformidade exigida nos termos do artigo 6.º»;

10) O artigo 10.º-C passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º-C

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 0.150 metros os comprimentos máximos previstos no anexo I, subsecção 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, subsecção 1.6, desde que o transporte rodoviário do contentor ou da caixa amovível em causa faça parte de uma operação de transporte intermodal.»;

11) O artigo 10.º-D é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«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 rodoviárias da rede transeuropeia de transportes rodoviários, em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679\*.

Para além da utilização de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas rodoviárias, os Estados-Membros podem identificar os veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os pesos máximos autorizados através do 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.

1-A. A fim de serem elegíveis para o peso adicional previsto nos pontos 2.2.1 e 2.2.2 do anexo I para os veículos com nível nulo de emissões, os veículos equipados com equipamento OBMM conforme com o Regulamento de Execução (UE) 2025/2161 da Comissão e matriculados pela primeira vez a partir de 1 de dezembro de 2029 devem poder comunicar, à distância, dados fiáveis sobre o peso dos conjuntos de veículos em circulação às autoridades responsáveis pela aplicação da lei na estrada. As informações transmitidas só podem ser utilizadas pelos Estados-Membros para identificar veículos que possam exceder os pesos máximos autorizados.

1-B. Um tacógrafo inteligente, na aceção do Regulamento (UE) n.º 165/2014, pode ser utilizado para efeitos de transmissão dos dados a que se refere o n.º 1-A.

1-C. A Comissão pode adotar atos de execução, se tal for necessário para permitir que os dados referidos no n.º 1-A sejam transmitidos às autoridades competentes. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2.

1-D. A Comissão pode adotar atos delegados nos termos do artigo 10.º-H a fim de adiar por 18 meses a data referida no n.º 1-A, se tal for necessário para assegurar que os veículos matriculados pela primeira vez possam transmitir dados relativos ao peso por comunicação à distância.

2. Cada Estado-Membro deve efetuar, em cada ano civil, um número adequado de controlos aos veículos ou conjuntos de veículos utilizados para o transporte de mercadorias e abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva no seu território, relativamente aos pesos desses veículos ou conjuntos de veículos, independentemente do país de matrícula desses veículos ou do país onde esses veículos tenham sido colocados em circulação.»;

---

\* Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024).

b) No n.º 5, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

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

12) *Suprimido.*

13) *Suprimido.*

14) O artigo 10.º-G passa a ter a seguinte redação:

*«Artigo 10.º-G*

1. 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;
- b) O número de veículos ou conjuntos de veículos detetados em sobrecarga;
- c) O número de 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;

d) *Suprimido;*

e) O número de licenças nacionais emitidas para o transporte especial nos termos do artigo 4.º, n.º 3, e a sua duração (licenças únicas ou licenças de longa duração).

Estas informações devem ser desagregadas por ano.

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.

3. A Comissão, por meio de atos de execução, estabelece um formulário normalizado de prestação de informação em formato eletrónico a utilizar pelos Estados-Membros para apresentar à Comissão as informações referidas no n.º 1. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2.»;

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

«2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 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, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.»;

16) No artigo 10.º-I, é inserido o seguinte n.º 4:

«4. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»;

17) É suprimido o artigo 10.º-J.

18) É inserido o seguinte artigo 10.º-K:

*«Artigo 10.º-K*

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 e podem ser renovadas apenas em caso de persistência da crise.

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.

Caso uma crise afete vários Estados-Membros, a Comissão pode adotar atos de execução, a pedido dos Estados-Membros em causa, a fim de estabelecer exceções temporárias à aplicação dos limites de pesos e dimensões previstos no anexo I para os veículos utilizados no tráfego internacional entre os Estados-Membros afetados. O período desta exceção não pode exceder seis meses e só pode ser renovado em caso de persistência da crise. Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento referido no artigo 10.º-I, n.º 4.

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.

O presente artigo é aplicável sem prejuízo da legislação específica aplicável ao transporte militar em caso de reforço da dissuasão e da preparação.»;

- 19) O anexo I é substituído pelo anexo da presente diretiva;
- 20) No anexo III, as palavras «na Diretiva 76/114/CEE» são substituídas por «no anexo II do Regulamento de Execução (UE) 2021/535 da Comissão.».

[...]

[...]

### *Artigo 3.º*

#### *Transposição*

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.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

*Artigo 4.º*

*Entrada em vigor e aplicação*

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

O artigo 4.º-A, n.º 1, é aplicável a partir de [*inserir data: 4 anos após o termo do período de transposição*].

*Artigo 5.º*

*Destinatários*

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente / A Presidente*

*Pelo Conselho*

*O Presidente / A Presidente*

## ANEXO

### PESOS E DIMENSÕES MÁXIMAS DOS VEÍCULOS E CARACTERÍSTICAS CONEXAS

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
	No caso dos veículos articulados, se estes incluírem veículos a motor com nível nulo de emissões, o comprimento máximo autorizado previsto na subsecção 1.1 pode ser excedido em 0,90 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
1.4 Nas dimensões definidas nas subsecções 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 na subsecção 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 na subsecção 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 ou veículos a motor de 3 eixos com reboque de 2 eixos	40 toneladas	
		b) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 3 eixos	40 toneladas	
	2.2.2.	a) Veículo a motor de 2 eixos com semirreboque de 3 eixos ou veículos a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 eixos		40 toneladas
		b) Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 3 eixos		40 toneladas
		c) Veículo a motor de dois eixos com semirreboque de três eixos ou veículos a motor de três eixos com semirreboques de dois eixos e envolvido em operações de transporte intermodal		42 toneladas
		d) Veículo a motor de três eixos com semirreboque de 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.	igual ou superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 toneladas
		2.2.4.2.	superior a 1,80 m ( $1,80 \text{ m} < d$ )	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 com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos na subsecção 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 a motor com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1, alínea b) e 2.2.2, alínea b) da subsecção 2.2 devem ser aumentados em quatro toneladas.
		No caso dos conjuntos de veículos que incluam veículos a motor com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1, alínea a) e 2.2.2, alíneas a), c) e d), 2.2.3 e 2.2.4 da subsecção 2.2 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	19,50 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 9,50 toneladas.	26 toneladas
2.3.5.	Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos diretores e 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 9,50 toneladas.	32 toneladas

2.3.6.	Veículos a motor de 5 eixos com pelo menos 2 eixos diretores e pelo menos um eixo motor 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 9,50 toneladas.	34 toneladas
No caso dos veículos movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4 da subsecção 2.3 devem ser acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.		
No caso dos veículos com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 e 2.3.6 da subsecção 2.3 devem ser aumentados em duas toneladas.		
No caso dos autocarros de dois eixos com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos na subsecção 2.3.2 do subponto 2.3 devem ser aumentados em 0,50 toneladas.		
2.4 Autocarros articulados de 3 eixos		28 toneladas
No caso dos veículos movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos com nível nulo de emissões, o peso máximo autorizado de 28 toneladas previsto na subsecção 2.4 deve ser acrescido do peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.		
No caso dos veículos com nível nulo de emissões, o peso máximo autorizado de 28 toneladas previsto na subsecção 2.4 deve ser aumentado 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 m ( $d < 1$ m)	11 toneladas

	3.2.2.	igual ou superior a 1 m e inferior a 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 toneladas
	3.2.3.	igual ou superior a 1,30 m e inferior a 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 toneladas
	3.2.4.	igual ou superior a 1,80 m ( $1,80 \leq d$ )	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 a 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 toneladas
	3.3.2.	igual ou superior a 1,30 m e inferior a 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 toneladas
3.4 Eixo motor			
	3.4.1.	Eixo motor dos veículos referidos nas subsecções 2.2, 2.3 e 2.4	11,5 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 m ( $d < 1$ m)	11,5 toneladas
	3.5.2.	igual ou superior a 1 m e inferior a 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 toneladas
	3.5.3.	igual ou superior a 1,30 m e inferior a 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	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 9,50 toneladas.	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.	inferior a 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 toneladas
	3.6.2.	igual ou superior a 1,30 m e inferior a 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 toneladas
4. Características conexas dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º 1, 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.		
	O peso máximo autorizado, em toneladas, de um veículo a motor de 5 eixos não pode exceder quatro vezes a distância, em metros, entre as linhas dos eixos extremos do veículo, no caso de o peso exceder 32 toneladas.		
	Se o peso máximo autorizado de um conjunto de veículos, tal como especificado na subsecção 2.2, exceder 42 toneladas, não deve exceder o peso calculado através da seguinte fórmula:  $\text{Peso em toneladas} \leq 2,7 \times A + 13,5$ em que A é a distância, em metros, entre os eixos extremos do conjunto de veículos.		

#### 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.

---