P9_TA(2024)0126

Pesos e dimensões de certos veículos rodoviários

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 12 de março de 2024, sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(C/2025/1019)

O Parlamento Europeu,

— Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2023)0445),

— Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0306/2023),

— Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

— Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 26 de outubro de 2023 ([1]),

— Após ter consultado o Comité das Regiões,

— Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,

— Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0047/2024),

1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;

2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;

3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos parlamentos nacionais.

([1]) JO C, C/2024/895, 06.02.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 12 de março de 2024 tendo em vista a adoção da Diretiva (UE) 2024/... 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 ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([2]),

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 96/53/CE do Conselho ([3]) 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 ([4]) torna claro que, a fim de contribuir para a consecução do objetivo do Pacto Ecológico Europeu ([5]) 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 devem ser harmonizados e a aplicação das regras em vigor deve ser reforçada.

(4) A fim de alcançar estes objetivos, há que encontrar o justo equilíbrio entre a eficiência económica, a sustentabilidade ambiental, a proteção das infraestruturas rodoviárias e os aspetos de segurança rodoviária. ***Por outro lado, para assegurar a coerência legislativa e a segurança jurídica, há que alinhar o mais possível a presente diretiva com o Regulamento relativo às normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados e com a Diretiva Transporte Combinado.*** **[Alt. 1]**

([1]) JO C,, p..
([2]) JO C,, p..
([3]) JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.
([4]) COM(2020)0789.
([5]) COM(2019)0640.

(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 ([6]) e o Regulamento (UE) 2019/2144 ([7]) 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 do Conselho ([8]) no que diz respeito à promoção e apoio ao crescimento do transporte intermodal. Por conseguinte, a definição de operação de transporte intermodal deve 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 deve incentivar os transportadores rodoviários a participarem também no transporte intermodal não contentorizado.

(6-A) A presente diretiva destina-se a melhorar a competitividade do setor do transporte rodoviário, promovendo operações de transporte mais eficientes em termos de custos e sustentáveis e incentivando a intermodalidade. Embora as novas disposições venham a traduzir-se numa redução do número de quilómetros-veículo percorridos, espera-se que persista a forte escassez de condutores na União. Para fazer face a esta escassez, é fundamental melhorar urgentemente as condições de trabalho dos condutores de veículos pesados. A falta de lugares de estacionamento de qualidade para camiões na União contribui para a degradação das condições de trabalho dos condutores de camiões, que é um problema principalmente nas viagens de longo curso. A fim de dar resposta a esta questão e de melhorar a atratividade do setor, as maiores dimensões necessárias para proceder à instalação de tecnologias com nível nulo de emissões nos veículos devem melhorar o conforto dos condutores, sem privá-los de um espaço de cabina suficiente. Cumpre estudar e incentivar, sempre que possível, conceitos que possibilitem um espaço adicional nas cabinas, com vista à incorporação de instalações sanitárias a bordo. **[Alt. 2]**

(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~~***existem atualmente*** derrogações ~~nacionais~~***específicas, muitas das vezes baseadas em acordos bilaterais entre Estados-Membros vizinhos,*** de determinados limites máximos autorizados de pesos e dimensões para certos tipos de veículos ***especializados que realizam*** ~~que circulam no tráfego nacional não se aplicam automaticamente aos veículos utilizados em~~ operações ~~transfronteiriças~~***de transporte, devendo tais derrogações ser mantidas, desde que não afetem a concorrência internacional***. **[Alt. 3]**

(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

([6]) 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) e 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) n.º 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

([7]) 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).

([8]) 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).

indivisíveis. Sem prejuízo do direito de os Estados-Membros estabelecerem as condições necessárias para garantir o transporte seguro de cargas indivisíveis nos seus territórios, os Estados-Membros devem cooperar no sentido de harmonizar, na medida do possível, esses requisitos para evitar a multiplicação de condições divergentes que sirvam a mesma finalidade. Os Estados-Membros devem igualmente assegurar que os requisitos nacionais sejam proporcionados e não discriminatórios, abstendo-se de impor requisitos injustificados, como a fluência na língua nacional do Estado-Membro em causa. A fim de reduzir os encargos administrativos para os operadores e de assegurar operações eficientes, justas e seguras, é fundamental implementar um sistema transparente, harmonizado e de fácil utilização para a obtenção de licenças***, que esteja disponível em todas as línguas da UE e seja facilmente acessível através de meios de comunicação eletrónicos. Essas licenças devem ser emitidas em formato eletrónico e ter por base o documento de Registo Especial Europeu de Camiões e Reboques (SERT, do inglês Special European Registration of Trucks and Trailers), que visa harmonizar as informações técnicas dos veículos, como o registo de reboques ou de reboques modulares. Os transportadores devem ser autorizados a realizar operações de transporte de cargas indivisíveis recorrendo a este documento eletrónico.*** **[Alt. 4]**

(9) Os sistemas modulares europeus (SME) têm sido utilizados e testados detalhadamente, tendo-se revelado uma solução interessante para melhorar a eficiência económica e energética das operações de transporte, garantindo simultaneamente a segurança rodoviária e a proteção das infraestruturas, graças ao seu confinamento a partes adequadas das redes rodoviárias. Tendo em conta as especificidades nacionais, os diferentes interesses económicos, as necessidades de transporte e as diferentes capacidades das infraestruturas de transporte nos Estados-Membros, estes estão em melhor posição para avaliar e autorizar a circulação de SME nos seus territórios***. Antes de autorizarem os SME, os Estados-Membros devem proceder, no que se refere às novas rotas, a uma avaliação prévia do seu eventual impacto na segurança rodoviária, nas infraestruturas, na cooperação modal, na transferência modal e no ambiente***. Ao mesmo tempo, para aumentar os impactos socioeconómicos e ambientais positivos da utilização de SME, é fundamental eliminar os obstáculos desnecessários à sua utilização em operações transfronteiriças entre Estados-Membros vizinhos que permitam tais combinações de veículos nos seus territórios, sem limitação do número de fronteiras atravessadas, desde que cumpram os pesos e dimensões máximos autorizados para SME estabelecidos pelos Estados-Membros nos respetivos territórios. O objetivo consiste em assegurar que o SME utilizado em operações transfronteiriças cumpre o limite comum mais baixo de peso e dimensão para SME aplicável nesses Estados-Membros. No interesse da segurança das operações, da transparência e da clareza jurídica, devem ser estabelecidas condições comuns para a circulação de SME no tráfego nacional e internacional***. Entre outros aspetos, essas condições devem assegurar que os SME circulam em estradas que garantam a segurança dos utentes da estrada vulneráveis. Os Estados-Membros devem fornecer*** ~~, nomeadamente a prestação de~~ informações claras sobre os limites de pesos e dimensões para SME ~~e sobre as~~***aplicáveis às*** partes da rede rodoviária compatíveis com as especificações desses veículos~~, o~~***. Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de*** acompanhamento ~~dos~~***para avaliar os*** impactos da utilização de SME na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na quota modal. ***A definição clara de SME na presente diretiva garante que os SME são compostos por unidades-veículo normalizadas, a fim de assegurar a compatibilidade com outros modos de transporte, incluindo o transporte ferroviário. Para impulsionar eficazmente a transição rumo a uma mobilidade com nível nulo de emissões, os SME envolvidos no tráfego internacional devem ser compostos por veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões, assim que viável em termos técnicos e operacionais.*** **[Alt. 5]**

(9-A) Para maximizar a segurança rodoviária e as condições de trabalho adequadas, é importante assegurar que os condutores de SME possuam formação adequada e as qualificações exigidas para movimentar veículos mais pesados e mais longos e conjuntos de veículos. Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de prever requisitos mínimos ou um regime de certificação para os condutores de SME. A fim de assegurar condições de concorrência equitativas que garantam a igualdade de tratamento e a não discriminação dos condutores e operadores de SME, os Estados-Membros devem garantir que tais certificações sejam mutuamente reconhecidas nos Estados-Membros em causa. **[Alt. 6]**

(10) Os Estados-Membros devem 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 devem continuar a estar autorizados a realizar esses ensaios e a poder testar a compatibilidade transfronteiriça das novas tecnologias e conceitos. O caráter temporário e inovador dos ensaios deve 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 deve ser limitado para evitar que se prejudique a inovação. Os Estados-Membros devem acompanhar e avaliar regularmente o desempenho e os impactos dos ensaios das novas tecnologias e dos novos conceitos na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais no sistema de transportes, tais como os impactos na quota modal.

(10-A) As novas regras harmonizadas para os SME no tráfego nacional e internacional nos Estados-Membros que permitem a sua circulação devem implicar a recolha de dados sobre a segurança rodoviária nesses Estados-Membros, incluindo a percentagem de mortos e feridos decorrentes de colisões. Tendo em conta que os utentes da estrada vulneráveis são responsáveis por quase um terço das mortes em colisões que envolvam veículos pesados, os Estados-Membros devem certificar-se de que os SME não têm um impacto negativo na segurança rodoviária, e sobretudo na segurança de utentes da estrada vulneráveis como os peões, os ciclistas, os motociclistas e as pessoas com deficiência ou com mobilidade e orientação reduzidas. **[Alt. 7]**

(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. ***Além disso, esse sistema nacional deve fornecer informações sobre os pesos e dimensões máximos autorizados a nível nacional dos veículos e conjuntos de veículos, informações sobre eventuais restrições, em especial a altura. A fim de garantir que os operadores e os cidadãos tenham acesso a todas as informações pertinentes num único local, a Comissão deve criar, o mais tardar até... [6 meses após a data de transposição da presente diretiva], um portal Web europeu específico que ligue os sistemas eletrónicos e de comunicações nacionais e forneça, nomeadamente, uma panorâmica gráfica clara das estradas em que os SME e, quando disponíveis, os veículos que transportam cargas indivisíveis, estão autorizados a circular nos Estados-Membros em causa.*** **[Alt. 8]**

(12) Os obstáculos artificiais ao transporte transfronteiriço de camiões mais pesados utilizados principalmente no transporte de longo curso (tais como conjuntos de veículos com cinco e seis eixos) devem ser eliminados de forma harmonizada, a fim de tirar partido, a curto prazo, da eficiência operacional, energética e ambiental associada a uma maior capacidade de carga concedida pelos Estados-Membros, incluindo para o transporte intermodal. Para impulsionar eficazmente a transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões ***e maximizar os efeitos da legislação ambiental pertinente em vigor***, é necessário eliminar progressivamente a utilização desses camiões mais pesados movidos a combustíveis fósseis, a partir de 2035, ~~quando se prevê que~~***a fim de reforçar a segurança jurídica para os investimentos e continuar a incentivar*** a penetração no mercado ~~dos~~***de*** veículos pesados com nível nulo de emissões ~~aumente significativamente até cerca de 50 % das novas matrículas de veículos pesados~~***mais eficientes***. Após a eliminação progressiva, os camiões mais pesados devem continuar a estar autorizados no tráfego nacional, ao passo que, no tráfego internacional, devem cumprir os pesos máximos autorizados estabelecidos no anexo I da Diretiva 96/53/CE, que limita a licença de peso adicional aos veículos com nível nulo de emissões e aos veículos envolvidos numa operação de transporte intermodal. **[Alt. 9]**

(13) A prova de conformidade dos veículos com os valores estabelecidos na Diretiva 96/53/CE deve conter informações exaustivas, em conformidade com as regras atualizadas da União em matéria de procedimentos uniformes e especificações técnicas para a homologação de veículos. Por conseguinte, as referências às regras da União aplicáveis devem ser atualizadas, a fim de incluir uma referência específica ao Regulamento de Execução (UE) 2021/535 da Comissão ([9]). As informações que devem ser incluídas na prova de conformidade devem ainda ser alinhadas com os pesos máximos autorizados ao abrigo da Diretiva 96/53/CE. O controlo do caráter intermodal de uma operação de transporte, tal como definido no artigo 2.º, pode ser particularmente difícil no transporte não contentorizado. Para garantir que as licenças de peso adicional para os veículos pesados envolvidos em operações de transporte intermodal sejam utilizadas de forma adequada, é necessário que os operadores apresentem uma prova do caráter intermodal da operação. As plataformas de dados de transporte digitais estabelecidas nos termos do Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho ([10]) («plataformas eFTI») fornecem uma ferramenta adequada, uma vez que são construídas para incluir os requisitos de informação regulamentar, estabelecidos nos artigos 3.º e 7.º da Diretiva 92/106/CEE. Por conseguinte, a utilização de uma plataforma eFTI deve ser obrigatória para registar e disponibilizar as informações de transporte pertinentes no que diz respeito aos modos de transporte utilizados para transportar a carga.

([9]) 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).

([10]) Regulamento (UE) 1056/2020 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

(14) Os transportadores de veículos***, muitos dos quais têm*** ~~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. **[Alt. 10]**

(15) Os veículos pesados com cabinas alongadas começaram a entrar no mercado, acompanhados de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões. A utilização de sistemas de propulsão com nível nulo de emissões exige, dependendo da tecnologia, espaço adicional que não deve ser contabilizado em detrimento da carga efetiva do veículo, de modo que o setor do transporte rodoviário com nível nulo de emissões não seja penalizado em termos económicos. Deve-se, portanto, esclarecer que o excesso dos comprimentos máximos previstos para as cabinas alongadas pode ser tal que proporcione o espaço necessário para acomodar uma tecnologia com nível nulo de emissões, como baterias e reservatórios de hidrogénio, desde que não sejam postas em causa a segurança, a eficiência e as características de conforto das cabinas aerodinâmicas ***e que o veículo em causa cumpra a «regra do círculo de viragem»***. **[Alt. 11]**

(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 devem, por conseguinte, ser dissociadas do peso da tecnologia com nível nulo de emissões.

(16-A) A multiplicidade de diferentes marcações e sinalizações dos veículos nos Estados-Membros pode ser confusa para os utentes da estrada e prejudicial para a segurança rodoviária na União. A fim de melhorar a segurança rodoviária, deve ser estabelecido, a nível da União, um rótulo normalizado da UE para o comprimento dos veículos a motor ou conjuntos de veículos utilizados nos SME ou que se afastem das dimensões normalizadas. Esse rótulo da UE ajudaria os utentes da estrada a identificar e a familiarizar-se com esses veículos e reduziria quaisquer riscos decorrentes de restrições de visibilidade ou ângulos mortos, por exemplo, ao ultrapassarem esses veículos longos ou conjuntos de veículos. **[Alt. 12]**

(16-B) Os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio apresentam um forte potencial para a descarbonização de certos segmentos do setor dos transportes pesados e o seu desenvolvimento deve ser incentivado, tendo simultaneamente em conta o facto de não existir qualquer tecnologia que seja aplicada sem ter um impacto ambiental. Nos casos em que a eletrificação não seja possível ou seja menos eficaz e os veículos movidos a combustível não sejam adequados ou competitivos no que toca ao custo, o princípio da neutralidade tecnológica permite assegurar condições equitativas relativamente a outras tecnologias que se encontrem mais desenvolvidas. **[Alt. 13]**

(17) A aplicação eficaz, eficiente e coerente das regras é da maior importância para assegurar uma concorrência não falseada entre os operadores e eliminar os riscos para a segurança rodoviária e para as infraestruturas rodoviárias colocados pelos veículos que excedem ilegalmente os pesos ou dimensões aplicáveis. A fim de orientar melhor os controlos na estrada para os veículos em sobrecarga, ~~e se optarem por utilizar sistemas automáticos nas infraestruturas rodoviárias,~~ os Estados-Membros devem assegurar, no mínimo, a implantação ~~desses~~***de*** sistemas ***automáticos*** na rede transeuropeia de transportes rodoviários***, incluindo sistemas certificados na rede principal da RTE-T. Além disso, deve também ser possível utilizar equipamento de pesagem a bordo preciso e plenamente interoperável. Esses sistemas automáticos certificados devem ser capazes de reconhecer veículos ou conjuntos de veículos que excedem os pesos máximos autorizados, mas que beneficiam de uma derrogação para tal, com base numa licença especial válida ou numa disposição semelhante. Os sistemas devem também ser capazes de detetar o cumprimento dos requisitos de licenças especiais, o que deverá evitar sanções injustificadas e reduzir os custos administrativos, tanto para os operadores como para os Estados-Membros***. Além disso, para efeitos de fiabilidade e coerência da aplicação em toda a União, o nível mínimo obrigatório de controlos a realizar pelos Estados-Membros deverá ser estabelecido proporcionalmente ao nível de tráfego nos seus territórios por parte dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, incluindo um número adequado de controlos durante as horas noturnas. **[Alt. 14]**

(18) A fim de intensificar a aplicação e o acompanhamento da circulação de veículos pesados nas estradas da União, reduzir o congestionamento, reforçar a segurança rodoviária, reduzir os riscos de danos nas infraestruturas e promover operações de transporte sustentáveis, os Estados-Membros devem ser incentivados a criar sistemas de política de acesso inteligente que assegurem o cumprimento das regras relativas aos pesos e dimensões máximos autorizados. ~~Ao criarem esses sistemas, os~~ ***Os*** Estados-Membros devem aplicar requisitos mínimos comuns ***a esses regimes*** para garantir a harmonização e a interoperabilidade em toda a ~~UE~~***União***, em especial no que diz respeito à acessibilidade e ao formato dos dados pertinentes a trocar***. Os dados pertinentes devem estar acessíveis em tempo real e nas línguas oficiais da União***. Os sistemas devem contribuir para garantir que o veículo certo, com a carga certa, funcione na estrada certa e no momento certo para garantir um impacto mínimo no ambiente, nas infraestruturas, na saúde e segurança humanas e na sociedade. A criação desses sistemas deverá recorrer a sistemas de transporte inteligentes avançados, como a comunicação veículo-infraestrutura, a comunicação veículo-rede, a partilha de dados em tempo real e o acompanhamento à distância, a fim de garantir um tráfego seguro e harmonioso de veículos pesados, e não deverá conduzir a restrições de tráfego desproporcionadas ou discriminatórias. **[Alt. 15]**

(18-A) A aplicação da Diretiva 96/53/CE é uma parte essencial dos sistemas bem estabelecidos de acompanhamento e aplicação a nível da União e a nível nacional, que contribuem para a aplicação das regras sociais, de mercado e técnicas da União aplicáveis aos transportes rodoviários. Se for detetado o incumprimento dos requisitos de pesos e dimensões prescritos, as autoridades nacionais competentes devem tomar medidas coercivas. Os Estados-Membros devem assegurar que as sanções não sejam discriminatórias, tanto no que respeita aos tipos de sanções escolhidos como aos respetivos níveis, e que sejam efetivas, dissuasivas e proporcionadas em relação à gravidade da infração cometida. Essas infrações devem ser inscritas no registo nacional das empresas de transporte rodoviário, trocadas através do Registo Europeu das Empresas de Transporte Rodoviário (REETR) e refletidas na classificação de risco das empresas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Espera-se que a aplicação transfronteiriça de sanções abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 96/53/CE seja facilitada através de uma alteração da Diretiva (UE) 2015/413 relativa à execução transfronteiriça. **[Alt. 16]**

(18-B) A fim de progredir nas transições ecológica e digital e cumprir os objetivos estabelecidos no Pacto Ecológico Europeu e na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, nomeadamente no que diz respeito à redução das emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes, cumpre incentivar os Estados-Membros a utilizarem as receitas geradas pelas sanções aplicáveis às infrações à presente diretiva, ou o equivalente em valor financeiro dessas receitas, para apoiar a utilização de meios de transporte sustentáveis, reduzindo assim os custos externos resultantes das operações de transporte, incentivar a intermodalidade e aumentar a sustentabilidade das operações de transporte transfronteiriço. **[Alt. 17]**

(19) A fim de promover o crescimento do sistema de transporte multimodal, o transporte contentorizado ***(incluindo o que utiliza contentores de 45 ou de 48 pés, caixas amovíveis de 45 pés ou contentores de grande volume)*** deve ainda ser facilitado, permitindo que os veículos rodoviários tenham uma altura ~~adicional~~***e um comprimento adicionais*** para o transporte ~~de~~***desses*** contentores ~~de grande volume~~. **[Alt. 18]**

(19-A) A Comissão deve rever a atual legislação de homologação, a fim de reforçar a compatibilidade técnica e operacional dos novos veículos pesados e conjuntos de veículos – designadamente no que diz respeito ao seu peso, forma, dimensão, compatibilidade com guindastes e retratibilidade e dobrabilidade dos dispositivos salientes – com os requisitos das operações de transporte combinado, bem como para facilitar a utilização e a adoção de reboques e semirreboques com nível nulo de emissões. **[Alt. 19]**

(20) O Parlamento Europeu e o Conselho devem ser regularmente informados dos resultados dos controlos de conformidade efetuados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, relativamente à implantação e à utilização de instrumentos de aplicação e de sistemas de acompanhamento, em especial no contexto da avaliação dos impactos operacionais, de segurança e ambientais da utilização de veículos mais pesados e/ou mais longos, nomeadamente conjuntos de veículos modulares. 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 deve ser aplicada se o interesse público assim o exigir **e,** desde que tal não ponha em causa a segurança rodoviária ***e que a sua eventual renovação esteja subordinada à persistência da crise***. **[Alt. 20]**

(22) A fim de assegurar que os sistemas de acompanhamento a criar pelos Estados-Membros para avaliar os impactos do SME e os ensaios cumprem os requisitos mínimos harmonizados, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para complementar a Diretiva 96/53/CE no que diz respeito à determinação dos conjuntos mínimos de dados e/ou indicadores de desempenho a fornecer por esses sistemas de acompanhamento. 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 sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016 ([11]). 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.

(23) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, devem ser conferidas à Comissão competências de execução para estabelecer um formulário de pedido normalizado comum ***da UE*** e harmonizar as regras e os procedimentos para a emissão de licenças nacionais ou disposições semelhantes para veículos ou conjuntos de veículos que excedam os pesos e/ou dimensões máximos e se destinem a transportar cargas indivisíveis, para estabelecer um modelo normalizado de prestação de informações para que os Estados-Membros cumpram as suas obrigações de prestação de informação, bem como para estabelecer exceções temporárias à aplicação dos limites de pesos e dimensões utilizados no tráfego internacional entre Estados-Membros afetados por uma crise. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([12]). **[Alt. 21]**

(23a) A fim de avaliar a eficácia e eficiência da presente diretiva e medir os progressos em relação aos seus objetivos específicos, é importante avaliar regularmente a sua aplicação e impacto. Por conseguinte, a Comissão deve apresentar relatórios de avaliação regulares sobre a aplicação da presente diretiva, com base nas condições habilitadoras para a adoção, pelo mercado, de veículos pesados com nível nulo de emissões, como, por exemplo, a disponibilidade e a capacidade de infraestruturas adequadas para combustíveis alternativos, o impacto do sistema europeu no transporte rodoviário e os impostos de circulação cobrados nos Estados-Membros em função das emissões de CO_2. Esses relatórios devem conter informações pormenorizadas sobre as referidas condições habilitadoras e sobre a evolução do transporte rodoviário nacional e internacional, o impacto na segurança rodoviária e nas infraestruturas rodoviárias, a transferência modal, a utilização de sistemas de aplicação inteligente e os progressos tecnológicos no setor do transporte rodoviário. Os relatórios devem ainda ter em conta a escalabilidade das medidas em consonância com os objetivos a longo prazo da diretiva. Com base nas conclusões constantes dessas avaliações, o relatório deve, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para alterar a presente diretiva e as obrigações nela estabelecidas. **[Alt. 22]**

(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) A fim de acrescentar as informações exigidas ao abrigo da Diretiva 96/53/CE ao âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2020/1056, esse regulamento deve ser alterado.

([11]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

([12]) 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).

(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 a nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade disposto 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.

(27) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos ([13]), 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 M2 e M3 e dos seus reboques da categoria O e dos veículos a motor das categorias N2 e N3 e dos seus reboques das categorias O3 e O4, classificados no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);»;

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).»;

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;»;

([13]) JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

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;» **[Alt. 23 - Não se aplica à versão portuguesa]**

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).»;

g) É inserida a seguinte definição após a definição de «expedidor»:

«— "plataforma eFTI", uma plataforma de informações sobre o transporte de mercadorias criada nos termos do Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

_____

(*) Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33).»;

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

Os Estados-Membros devem assegurar que os veículos que transportam cargas indivisíveis ostentem o rótulo da UE previsto no artigo 10.º-CA. **[Alt. 24]**

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 ~~cujas~~***cujos pesos ou*** dimensões se afastem ~~das definidas~~***dos definidos*** nos pontos 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 a 1.8***, 2, 4.1***, 4.2 e 4.4 do anexo I.

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

a) As operações de transporte serem efetuadas no território de um Estado-Membro, por veículos ou conjuntos de veículos especializados, em circunstâncias em que não são habitualmente efetuadas por veículos provenientes de outros Estados-Membros, por exemplo, as operações ligadas à exploração das florestas e à indústria florestal;

b) O Estado-Membro que permite a realização de operações de transporte no seu território efetuadas por veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões se afastem das previstas no anexo I também permite a circulação de sistemas modulares europeus nos termos do n.º 4-A, de modo que se possa alcançar, pelo menos, o comprimento de carga autorizado nesse Estado-Membro, por forma a que todos os operadores possam beneficiar de iguais condições de concorrência.;»; **[Alt. 25]**

c) É inserido o n.º 4-A, com a seguinte redação:

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

-a) No que se refere a novas rotas de SME, os Estados-Membros devem realizar uma avaliação prévia do potencial impacto dos sistemas modulares europeus na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na repartição modal. A avaliação é disponibilizada ao público. Os Estados-Membros que já tenham criado rotas para SME nos seus territórios à data da entrada em vigor da presente diretiva não são obrigados a sujeitá-las a uma avaliação prévia;

a) Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as informações relativas aos pesos e dimensões máximos aplicáveis à circulação de sistemas modulares europeus nos seus territórios;

b) Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as informações relativas à parte da rede rodoviária em que podem circular os sistemas modulares europeus;

c) Os Estados-Membros devem assegurar a conectividade da parte da rede em que podem circular os sistemas modulares europeus nos seus territórios com a rede rodoviária dos Estados-Membros vizinhos que também permitem a circulação de sistemas modulares europeus, a fim de permitir o tráfego transfronteiriço;

d) Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de acompanhamento ~~e avaliar o~~***do*** impacto dos sistemas modulares europeus na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, na cooperação modal, bem como os impactos ambientais dos sistemas modulares europeus no sistema de transportes, incluindo os impactos na repartição modal.***, tendo em conta a avaliação prévia efetuada ao abrigo da alínea -a);***

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

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

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

Os Estados-Membros devem ~~informar~~***notificar*** a Comissão no caso de autorizarem a circulação nos seus territórios de sistemas modulares europeus ***e informá-la em que medida preenchem as condições estabelecidas nas alíneas -a) a d-A) do presente número. Na sequência dessas notificações, a Comissão deve, se for caso disso, emitir recomendações a esses Estados-Membros, a fim de garantir o cumprimento dessas condições. Caso a Comissão emita recomendações, o Estado-Membro em causa deve informá-la, no prazo de seis meses, sobre a forma como tenciona aplicar essas recomendações. As recomendações da Comissão e as respostas do Estado-Membro devem ser disponibilizadas ao público.***»; **[Alt. 26]**

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 ***apenas*** devem estar autorizados a realizar determinadas operações de transporte nacional ou internacional durante o período de ensaio ***após ter ficado demonstrado que as atividades de transporte visadas não podem ser realizadas através de qualquer outro modo de transporte que proporcione benefícios de segurança e ambientais equivalentes ou mais elevados. Deve ficar provado que tais ensaios não têm um impacto significativo na concorrência intermodal do setor dos transportes no seu todo***. Em especial, os ensaios com sistemas modulares europeus devem ser permitidos durante um período máximo de cinco anos***, renovável uma vez por um máximo de três anos. Caso um Estado-Membro decida renovar um ensaio, deve fornecer uma justificação satisfatória à Comissão***. O número de ensaios não pode ser limitado. Os Estados--Membros informam a Comissão desse facto. **[Alt. 27]**

Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de acompanhamento e avaliar o impacto dos ensaios referidos no primeiro parágrafo na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias e na cooperação modal, bem como os impactos ambientais no sistema de transportes, incluindo os impactos na repartição modal.»;

e) É inserido o seguinte n.º 5-A:

«5-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 10.º--H para complementar a presente diretiva, determinando os conjuntos mínimos de dados e os indicadores de desempenho a fornecer ***pelas avaliações prévias e*** pelos sistemas de acompanhamento estabelecidos pelos Estados-Membros a que se referem o n.º 4~~-A, alínea -~~***A, alíneas -a) e*** d), e o n.º 5 do presente artigo.»; **[Alt. 28]**

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;

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.***;***

c-A) Um ponto de acesso único nacional para obter informações, de forma clara, acessível e transparente, sobre os pesos e dimensões máximos autorizados a nível nacional dos veículos, bem como quaisquer restrições, incluindo de altura, em áreas específicas ou em estradas específicas. **[Alt. 29]**

1-A. Até... [6 meses após a data de transposição da presente diretiva], a Comissão deve criar e, em seguida, gerir um portal Web europeu específico e atualizado, disponível em todas as línguas oficiais da União, que ligue, de forma clara, acessível e transparente, os sistemas eletrónicos e de comunicações nacionais referidos no n.º 1. Este portal europeu deve, igualmente, disponibilizar ao público, de forma acessível e transparente, as partes da rede rodoviária em que podem circular os sistemas modulares europeus e, quando disponíveis, veículos que transportam cargas indivisíveis. **[Alt. 30]**

2. A Comissão ~~pode~~***deve*** adotar atos de execução que estabeleçam um formulário de pedido ***de licença*** normalizado comum ***da UE*** e harmonizem as regras e os procedimentos***, nomeadamente no que toca às informações necessárias de matrícula de veículos,*** para a emissão***, incluindo em formato digital,*** de licenças nacionais ou disposições similares a que se refere o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º, n.º 3***, e que harmonizem igualmente as regras pertinentes para a escolta do transporte de cargas indivisíveis***. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2. **[Alt. 31]**

Artigo 4º-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, ponto 2.2.1 ou 2.2.2, 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, desde que esses conjuntos de veículos não tenham um peso máximo autorizado superior a 44 toneladas.

2. Em derrogação do n.º 1, o limite de 44 toneladas de peso fixado no n.º 1 pode ser excedido se o Estado-Membro autorizar valores de peso mais elevados para esses conjuntos de veículos quando participam numa operação de transporte intermodal.

3. Tendo em conta o aumento previsto da utilização de veículos com nível nulo de emissões, o presente artigo é aplicável até 31 de dezembro de 2034.»;

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).»;

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

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

— ***no que respeita às normas comuns relativas ao peso, a controlos por amostragem;***

— ***no que respeita às normas comuns relativas às dimensões, a controlos em caso de suspeita de não conformidade com a presente diretiva.»;*** **[Alt. 32]**

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.»;

c) É aditado o seguinte n.º 7:

«7. Para que uma operação de transporte possa ser considerada uma operação de transporte intermodal para efeitos da presente diretiva, o expedidor ou, se diferente do expedidor, a empresa que organiza a operação de transporte intermodal deve assegurar que os documentos referidos nos artigos 3.º e 7.º da Diretiva 92/106/CEE, consoante o caso, sejam registados e disponibilizados numa plataforma eFTI, em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056. Essas informações devem ser acessíveis às autoridades competentes na mesma plataforma eFTI em que as informações de transporte foram registadas, em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056.»;

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, 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 1.5, 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, ponto 1.1, quando carregados, até um total de 20,75 metros, utilizando suportes de carga ~~autorizados~~***como, por exemplo, suportes de carga extensíveis à retaguarda***.

~~A consola ou~~ O suporte da carga dos transportadores de veículos não pode sobressair em relação à carga ***transportada em consola***. A carga pode sobressair em relação à parte dianteira do veículo rebocador até um máximo de 0,5 metros, desde que ~~o primeiro eixo~~***todos os eixos*** do veículo transportado ~~assente~~***assentem*** na estrutura do ~~reboque~~***veículo***. A carga pode sobressair em relação à parte traseira até um máximo de 1,5 metros, desde que ~~o último~~***, no máximo, um*** eixo do veículo transportado assente ~~na estrutura do reboque~~***no suporte da carga à retaguarda***.»; **[Alt. 33]**

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, 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 ***e o conforto dos condutores***. 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, ponto 1.5, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento da capacidade de carga desses veículos. **[Alt. 34]**

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 e os pesos máximos autorizados por eixo dos veículos movidos a combustíveis alternativos ou com nível nulo de emissões são os estabelecidos no anexo I, pontos 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 e 3.4.3.

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. Os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, para veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões, incluindo veículos com nível nulo de emissões, podem ser excedidos pelo comprimento adicional necessário para acomodar a tecnologia com nível nulo de emissões, ~~com um máximo de 90 cm,~~ a fim de permitir a adição de tais dispositivos. Esses veículos ou conjuntos de veículos com nível nulo de emissões devem cumprir o disposto no anexo I, pontos 1.5 e 1.5-A, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento do comprimento de carga desses veículos ou conjuntos de veículos, a fim de assegurar a compatibilidade dos reboques e semirreboques com os requisitos aplicáveis às operações de transporte intermodal. **[Alt. 35]**

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~~***No caso dos*** veículos ou conjuntos de veículos que efetuam ~~o~~***operações de*** 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~~***intermodal, o comprimento máximo para veículos articulados previsto*** no anexo I, ponto 1.1, sob reserva do artigo 9.º-A, n.º 1, e do artigo 10.º-B, n.º 2, se aplicável***, é de 18,00 m***, e a distância máxima prevista no anexo I, ponto 1.6~~, desde que o transporte rodoviário do contentor ou da caixa amovível em causa faça parte de uma operação de transporte intermodal.~~ ***é de 13,50 m***.»; **[Alt. 36]**

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

«Artigo 10.º-CA

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

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que todos os veículos a motor ou conjuntos de veículos a que se refere o n.º 1 ostentem de forma clara e visível o rótulo UE na retaguarda do seu veículo a motor ou conjunto de veículos.

***3. Até... [um ano após a data de entrada em vigor], a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 10.º-H, para complementar a presente diretiva, estabelecendo as normas, requisitos e outras disposições pormenorizados para os rótulos e a respetiva emissão e exibição, favorecendo a utilização de pictogramas em detrimento do texto.»*; [Alt. 37]**

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~~***detetar*** os veículos ou conjuntos de veículos em circulação ~~suscetíveis de exceder~~***que excedem*** 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***, incluindo os requisitos de licenças especiais***. Essas medições ~~podem ser efetuadas com o apoio~~***devem incluir a criação*** 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~~***que assegurem, no mínimo, a implantação prevista no Regulamento (UE) n.º 1315/2013*** (*)***. Os Estados-Membros devem criar sistemas automáticos certificados na rede principal da rede transeuropeia de transportes rodoviários definida no Regulamento (UE) n.º 1315/2013***.

~~Se um Estado-Membro optar por criar~~***Para além da utilização de*** sistemas automáticos ***instalados*** nas infraestruturas rodoviárias, ~~este deve assegurar, no mínimo, a implantação desses sistemas na rede transeuropeia de transportes rodoviários estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1315/2013~~ (*)***os Estados--Membros podem identificar veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de terem excedido os pesos máximos autorizados através de equipamento de pesagem a bordo instalado nos veículos em conformidade com o n.º 4 ou por meio de controlos na estrada***.

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

Sem prejuízo do direito da União e do direito nacional, os ***Estados-Membros podem utilizar os*** sistemas automáticos ~~que sejam utilizados para determinar~~***certificados para impor sanções por*** infrações à presente diretiva ~~e para impor sanções devem ser certificados~~. ~~Caso esses~~***Os*** sistemas automáticos ~~sejam utilizados apenas para efeitos de identificação, não precisam de ser~~ certificados ***devem estar ligados ao ponto de entrada único nacional para licenças especiais ou disposições semelhantes a que se refere o artigo 4.º-A, de modo a serem capazes de reconhecer os veículos ou conjuntos de veículos que excedem os pesos máximos autorizados e que dispõem de uma licença especial, bem como aqueles que excedem os pesos autorizados ao abrigo da licença especial***. **[Alt. 38]**

2. Cada Estado-Membro deve efetuar, em cada ano civil, pelo menos seis controlos por um milhão de quilómetros-veículo percorridos por 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. Os controlos de conformidade devem incluir um número adequado de controlos realizados durante o período noturno.

(*) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).»;

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

«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.»;

12) É inserido o seguinte artigo 10.º-DA:

«*Artigo 10.º-DA*

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

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

2. ~~Quando aplica a PAI nos termos do n.º 1, um Estado-Membro deve~~***Os Estados-Membros devem*** assegurar que os seus sistemas de PAI cumprem o disposto na Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (*). Em especial, os Estados-Membros devem assegurar que os dados relacionados com o sistema de PAI e abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2010/40/UE, incluindo restrições de peso, comprimento, largura ou altura, estejam disponíveis num formato digital legível por máquina e disponibilizados através dos pontos de acesso nacionais estabelecidos ao abrigo do Regulamento Delegado (UE) 2022/670 (**). ***Os Estados-Membros devem ainda assegurar que o sistema de PAI esteja ligado ao ponto de entrada único nacional para licenças especiais ou disposições semelhantes a que se refere o artigo 4.º-A, de modo a ser capaz de reconhecer os veículos ou conjuntos de veículos que excedem os pesos e/ou dimensões máximos autorizados e que dispõem de uma licença especial.***

3. Quando ~~aplica~~***aplicam*** sistemas de PAI nos termos do n.º 1, ~~um Estado-Membro deve~~***os Estados-Membros devem***:

a) Definir os critérios para a concessão de acesso a veículos pesados, incluindo, mas não exclusivamente, o peso, o comprimento***, a altura*** e as especificações técnicas do veículo, bem como o cumprimento de normas de segurança específicas;

b) Promover a utilização de sistemas de transporte inteligentes avançados para reforçar a segurança e a eficiência e reduzir o congestionamento nas operações de transporte rodoviário afetadas pelos sistemas de PAI;

c) Criar um sistema abrangente de informação e comunicação para informar os operadores de veículos pesados sobre os requisitos do sistema de PAI, os procedimentos de pedido e quaisquer atualizações ou alterações do sistema;

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

~~4. O estabelecimento de sistemas de PAI por um Estado-Membro não pode dar origem a restrições discriminatórias ou desproporcionadas à livre circulação de bens e serviços e não pode impedir indevidamente o bom funcionamento do mercado interno.~~ **[Alt. 39]**

_____

(*) Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

(**) Regulamento Delegado (UE) 2022/670 da Comissão, de 2 de fevereiro de 2022, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE (JO L 122 de 25.4.2022, p. 1).»;

12-A) Ao artigo 10.º-E é aditado o seguinte parágrafo novo:

«Cumpre incentivar os Estados-Membros a utilizarem as receitas geradas por essas sanções, ou o seu equivalente em valor financeiro, para desenvolver e apoiar a aceitação pelo mercado de meios de transporte sustentáveis, financiar as suas infraestruturas e sistemas de aplicação inteligente, incentivar operações de transporte intermodais e aumentar a sustentabilidade das operações de transporte transfronteiriço.»; **[Alt. 40]**

13) No artigo 10.º-F, n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) O expedidor entregue uma declaração com o peso e a altura do contentor ou da caixa amovível ao transportador ao qual confie o seu transporte; e;»;

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 e a localização dos sistemas automáticos instalados nas infraestruturas rodoviárias nos termos do artigo 10.º-D, n.º 1, ~~e se se destinam apenas a fins de identificação ou se são~~ certificados para aplicação direta; **[Alt. 41]**

d) A aplicação e a eficácia dos sistemas de PAI criados em conformidade com o artigo 10.º-DA;

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);

f) Os resultados das avaliações realizadas nos termos do artigo 4.º, n.º 4-A, alínea d), e do artigo 4.º, n.º 5.

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, ***emite, se for caso disso, recomendações aos Estados-Membros. Caso a Comissão emita essas recomendações, o Estado-Membro em causa deve, no prazo de seis meses a contar da respetiva emissão, informar a Comissão sobre a forma como tenciona aplicar essas recomendações. A Comissão*** apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre ~~a aplicação~~***o cumprimento dos requisitos*** da presente diretiva, o mais tardar ~~13~~***12*** meses após a receção das informações de todos os Estados-Membros. Esse relatório deve incluir informações sobre os desenvolvimentos pertinentes nos domínios em questão. **[Alt. 42]**

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~~ ***-H, os n.ºs 2, 3 e 5 passam*** a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar atos delegados referido ~~nos artigos~~***no artigo*** 4.º, n.º 5~~-A, e 10.º-~~***-A, no artigo 10.º-***B, n.º 1, ***e no artigo 10.º-CA*** é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de... [SP: inserir a data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente 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.; **[Alt. 43]**

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 5-A, no artigo 10.º-B, n.º 1, e no artigo 10.º-CA, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no **Jornal Oficial da União Europeia** ***ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.*** **[Alt. 44]**

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 4.º, n.º 5-A, do artigo 10.º-B, n.º 1, e do artigo 10.º-CA só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»; **[Alt. 45]**

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 ***passa a ter a seguinte redação:***

«***Artigo 10.º-J***

Até 2027, e posteriormente de quatro em quatro anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva. O relatório deve conter uma avaliação pormenorizada da evolução do transporte rodoviário nacional e internacional, incluindo as características específicas de determinados segmentos de mercado e o impacto dessa evolução na segurança rodoviária, nas infraestruturas rodoviárias, no funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, na competitividade do setor, na conectividade e na transferência modal. O relatório pode incluir elementos do relatório referido no artigo 10.º-G, n.º 2. Neste relatório, a Comissão deve analisar, em especial, se na data a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º-B se encontram satisfatoriamente cumpridas as condições habilitadoras necessárias para efeitos da aceitação, pelo mercado da União, de veículos pesados com nível nulo de emissões. A análise do relatório deve privilegiar, entre outras, as seguintes condições habilitadoras: a quantidade de matrículas de veículos pesados com nível nulo de emissões nos Estados-Membros, a disponibilidade e a capacidade de infraestruturas adequadas para combustíveis alternativos e o impacto do sistema de comércio de licenças de emissão da UE no transporte rodoviário, bem como os impostos de circulação cobrados nos Estados-Membros em função das emissões de CO_2. Esta análise deve ainda avaliar as condições habilitadoras para a aceitação, pelo mercado, de veículos com nível nulo de emissões ou conjuntos de veículos dos sistemas modulares europeus envolvidos no tráfego internacional, nos Estados-Membros em cujos territórios se encontra autorizada a respetiva circulação.

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

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

***Com base nas conclusões constantes das referidas avaliações, o relatório deve, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para alterar a presente diretiva.»*; [Alt. 46]**

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. ***Esse período só pode ser renovado em caso de persistência da crise.*** **[Alt. 47]**

As exceções deste tipo devem ser devidamente fundamentadas e de imediato notificadas à Comissão. A Comissão deve publicar de imediato no seu sítio Web oficial ***e no portal Web europeu específico referido no artigo 4.º-A, n.º 1-A,*** as informações relativas à exceção concedida. **[Alt. 48]**

Caso uma crise afete vários Estados-Membros, a Comissão pode adotar atos de execução 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***, incluindo a segurança,*** dos cidadãos da União, em que o normal funcionamento da sociedade seja significativamente perturbado e em que o interesse público exija medidas urgentes.»; **[Alt. 49]**

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 2.º

Alterações ao Regulamento (UE) 2020/1056

No artigo 2.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2020/1056, é inserida a seguinte subalínea vi):

«vi) artigo 6.º, n.º 7, da Diretiva 96/53/CE do Conselho (*);

(*) 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).».

Artigo 3.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em... [data de adoção + ~~2 anos~~ ***1 ano***], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência. **[Alt. 50]**

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

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

Artigo 5.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em..., em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*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 ***com 3 eixos***	18,75 m
	— ***autocarro articulado com 4 eixos***	***21,00 m***
	— autocarro com dois eixos	13,50 m
	— autocarro com mais de 2 eixos	15,00 m
	— autocarro + reboque	18,75 m
1.2	Largura máxima:	
	a) Todos os veículos, com exceção dos referidos na alínea b)	2,55 m
	b) Superestruturas dos veículos de transporte condicionado ou contentores ou caixas amovíveis condicionados transportados por veículos	2,60 m
1.3	Altura máxima	
	— qualquer veículo	4,00 m
	— veículos ou conjuntos de veículos que transportem, em operações de transporte intermodal, um ou mais contentores com uma altura exterior regulamentar de 9' 6" (contentores de grande volume)	4,30 m
1.4	Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superstruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.	
1.4-A	Se estiverem instalados num autocarro quaisquer acessórios amovíveis tais como caixas de esquis, o comprimento do veículo, incluindo os acessórios, não deve exceder o comprimento máximo previsto no ponto 1.1.	
1.5	Qualquer veículo a motor ou conjunto de veículos em movimento deve poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,50 m e um raio interior de 5,30 m.	
1.5-A	Requisitos adicionais para os autocarros	
	Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior do círculo, traçando uma linha no solo. No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas são alinhadas pelo plano.	
	Quando, a partir de uma aproximação em linha reta, o veículo entra na superfície circular descrita no ponto 1.5, nenhum dos seus elementos pode ultrapassar o plano vertical em mais de 0,60 m.	
1.6	Distância máxima entre o eixo da cavilha de engate e a retaguarda do semi-reboque.	12,00 m
1.7	Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto, diminuída da distância entre a retaguarda do veículo a motor e a parte dianteira do reboque	15,65 m
1.8	Distância máxima medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque entre os pontos exteriores mais avançados da área de carga atrás da cabina e o ponto mais recuado do reboque do conjunto	16,40 m

2.	Peso máximo autorizado dos veículos			
2.1	Veículos que fazem parte de um conjunto de veículos			
	2.1.1.	Reboque de 2 eixos		18 toneladas
	2.1.2.	Reboque de 3 eixos		24 toneladas
2.2	Conjuntos de veículos			
	2.2.1.	Conjuntos veículo-reboque com 5 ou 6 eixos		
		a) Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos		40 toneladas
		b) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 ou 3 eixos		40 toneladas
	2.2.2.	Veículos articulados de 5 ou 6 eixos		
		a)	Veículo a motor de 2 eixos com semirreboque de 3 eixos	40 toneladas
		b)	Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos	40 toneladas
		c)	Veículo a motor de dois eixos com semirreboque de três eixos envolvido em operações de transporte intermodal	~~42~~**44** toneladas
		d)	Veículo a motor de três eixos com semirreboque de dois ou três eixos envolvido em operações de transporte intermodal	44 toneladas
	2.2.3.	Conjuntos veículo-reboque de 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos		36 toneladas
	2.2.4.	Veículos articulados de 4 eixos compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um semirreboque de 2 eixos, se a distância entre os eixos do semirreboque:		
		2.2.4.1.	for igual ou superior a 1,3 m e igual ou inferior a 1,8 m	36 toneladas
		2.2.4.2.	for superior a 1,8 m	36 toneladas
			Se forem respeitados o peso máximo autorizado do veículo a motor (18 toneladas) e o peso máximo autorizado do eixo duplo do semi-reboque (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 ***a motor*** movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos ***a motor*** de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos no subponto 2.2 devem ser acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.			
	No caso dos conjuntos de veículos ***a motor*** que incluam veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2 devem ser aumentados em quatro toneladas.			
	No caso dos conjuntos de veículos ***a motor*** que incluam veículos de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.3 e 2.2.4 devem ser aumentados em duas toneladas.			
	No caso dos conjuntos de veículos que incluam reboques ou semirreboques com tecnologia com nível nulo de emissões, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 e 2.2.4 devem ser aumentados em duas toneladas.			
	Sempre que dois ou mais dos aumentos acima previstos para conjuntos de veículos se apliquem a um conjunto de veículos individual, tais aumentos aplicam-se de forma cumulativa.			

2.3	Veículos a motor		
	2.3.1.	Veículos a motor de dois eixos, com exceção dos autocarros:	18 toneladas
	2.3.2.	Autocarros de dois eixos:	19,5 toneladas
	2.3.3.	Veículos a motor de três eixos:	25 toneladas
	2.3.4.	Veículos a motor de três eixos: se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente na União, tal como definido no Anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas.	26 toneladas
	2.3.5.	Veículos a motor de 4 eixos com 2 eixos diretores se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	32 toneladas
	2.3.6.	Veículos a motor de 5 eixos com 2 eixos diretores se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível da União, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas	40 toneladas
	No caso dos veículos ***a motor*** movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos ***a motor*** de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos nos pontos 2.3.1, 2.3.3 e 2.3.4 do subponto 2.3 devem ser acrescidos do peso adicional da tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.		
	No caso dos veículos ***a motor*** de emissões zero, os pesos máximos autorizados previstos no subponto 2.3 devem ser aumentados em duas toneladas.		
2.4	Autocarros articulados de 3 eixos		28 toneladas
2.5	***Autocarros articulados de quatro eixos***		***32 toneladas***
	No caso dos veículos ***a motor*** movidos a combustíveis alternativos que não sejam veículos ***a motor*** de emissões zero, ~~o peso máximo autorizado de 28 toneladas previsto no subponto~~ ***os pesos máximos autorizados previstos nos subpontos*** 2.4 ***e 2.5*** ~~deve~~ ***devem*** ser ~~acrescido~~ ***acrescidos*** do peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos, com um peso máximo de uma tonelada.		
	No caso dos veículos ***a motor*** de emissões zero, ~~o peso máximo autorizado de 28 toneladas previsto no subponto~~ ***os pesos máximos autorizados previstos nos subpontos*** 2.4 ***e 2.5*** ~~deve~~ ***devem*** ser ~~aumentado~~ ***aumentados*** em duas toneladas.		
3.	Peso máximo autorizado por eixo dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º 1, alínea b)		
3.1	Eixos simples		
	Eixo não motor simples		10 toneladas
3.2	Eixos duplos dos reboques e semirreboques.		
	A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:		
	3.2.1.	inferior a 1,0 m (d < 1,0 m)	11 toneladas
	3.2.2.	igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 toneladas
	3.2.3.	igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 toneladas
	3.2.4.	igual ou superior a 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 toneladas

3.3	Eixos triplos dos reboques e semirreboques.		
	A soma dos pesos por eixo de um eixo triplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:		
	3.3.1.	inferior ou igual a 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 toneladas
	3.3.2.	superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,4 m (1,3 <d ≤ 1,4)	24 toneladas
3.4	Eixo motor		
	3.4.1.	Eixo motor dos veículos referidos nos subpontos 2.2, 2.3 e 2.4, com exceção dos veículos de emissões zero	11,5 toneladas
	3.4.2.	Eixo motor dos veículos de emissões nulas referidos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2	12,5 toneladas
	3.4.3.	Autocarros de dois eixos de emissões zero	12,5 toneladas
	3.4.4.	***Autocarros de três eixos de emissões zero***	***12,5 toneladas***
3.5	Eixos duplos dos veículos a motor		
	A soma dos pesos por eixo de um eixo duplo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:		
	3.5.1.	inferior a 1,0 m (d < 1,0 m)	11,5 toneladas
	3.5.2.	igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m (1,0 m ≤ d < 1,3 m)	16 toneladas
	3.5.3.	igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (1,3 m ≤ d < 1,8 m)	18 toneladas
		Se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente a nível comunitário, tal como definido no anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas. ***No caso dos veículos a motor de emissões zero, a soma máxima dos pesos por eixo de um eixo duplo deve ser aumentada em uma tonelada.***	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 1,3 m (d < 1,3 m)***	***21 toneladas***
	3.6.2.	***igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m (1,3 m ≤ d < 1,8 m)***	***24 toneladas***
4.	Características conexas dos veículos referidos no artigo 1.º, n.º1, alínea b)		
4.1	Todos os veículos		
	O peso suportado pelos eixos ou eixos motores de um veículo ou de um conjunto de veículos não deve ser inferior a 25 % do peso total em carga do veículo ou conjunto de veículos, quando o mesmo for utilizado no tráfego internacional.		
4.2	Conjuntos veículo-reboque		
	A distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não deve ser inferior a 3,00 metros.		
4.3	Peso máximo autorizado em função da distância entre eixos		
	O peso máximo autorizado, em toneladas, de um veículo a motor de 4 ***ou 5*** eixos não pode exceder cinco vezes a distância, em metros, entre as linhas dos eixos extremos do veículo.		
4.4	Semi-reboques		
	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. **[Alt. 51]**		