



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão dos Transportes e do Turismo

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

PROJETO DE RELATÓRIO

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a 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
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Jörg Leichtfried

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

Alterações a um projeto de ato

Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo **■** ou rasurados (por exemplo: "~~ABCD~~"). As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído. Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

ÍNDICE

Página

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
---	---

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a 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 (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0195),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C7-0102/2013),
 - 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 11 de julho de 2013¹,
 - Após consulta do Comité das Regiões,
 - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0000/2013),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos Parlamentos nacionais.

Alteração 1

Proposta de diretiva

Considerando 2

Texto da Comissão

(2) Nesse contexto, o Livro Branco preconizava a adaptação da Diretiva 96/53/CE do Conselho, de

Alteração

(2) Nesse contexto, o Livro Branco preconizava a adaptação da Diretiva 96/53/CE do Conselho, de

¹ JO C ... /Ainda não publicado no Jornal Oficial.

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, com vista a reduzir o consumo de energia e as emissões de gases com efeito de estufa, adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte *intermodal*.

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, com vista a reduzir o consumo de energia e as emissões de gases com efeito de estufa, adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte *combinado*.

Or. en

Alteração 2

Proposta de diretiva Considerando 3

Texto da Comissão

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes.

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos, sobretudo dos reboques e semirreboques, mas que os fazem ultrapassar o comprimento máximo autorizado pela Diretiva 96/53/CE. Este equipamento pode ser instalado imediatamente a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva, dado que os produtos estão disponíveis no mercado e são já utilizados noutros continentes. ***Deve ser assegurada a compatibilidade dos dispositivos aerodinâmicos com o transporte combinado.***

Or. en

Alteração 3

Proposta de diretiva Considerando 5

Texto da Comissão

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Este novo perfil permitirá igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Alteração

(5) Nas suas orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, a Comissão preconiza a adoção de medidas destinadas a aumentar a segurança dos veículos e a melhorar a proteção dos utentes vulneráveis. A importância do campo de visão dos condutores dos veículos foi igualmente sublinhada no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva 2007/38/CE relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade⁸. Um novo perfil das cabinas também contribuirá para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o ângulo morto de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitindo assim salvar muitas vidas de utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas. ***Por conseguinte, este novo perfil das cabinas deve, após um período de transição adequado, tornar-se obrigatório.*** Este novo perfil permitirá igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. O ganho potencial de volume da cabina possibilitará ainda melhorar o conforto e a segurança do condutor.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Alteração 4

Proposta de diretiva Considerando 6-A (novo)

(6-A) O Livro Branco prevê que se deve procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30 % do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50 % até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. A fim de atingir este objetivo, será igualmente necessário criar as infraestruturas adequadas. Este objetivo foi aprovado pelo Parlamento Europeu na sua resolução, de 15 de dezembro de 2011, sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»¹.

¹ JO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

Or. en

Alteração 5

Proposta de diretiva Considerando 7

(7) Os veículos mais longos podem ser utilizados no transporte transfronteiriço se os dois Estados-Membros interessados o permitirem e estiverem preenchidas as condições de derrogação previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da diretiva. A Comissão já formulou orientações para a aplicação do artigo 4.º da diretiva. As operações de transporte referidas no artigo 4.º, n.º 4, não afetam significativamente a concorrência internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a

(7) A fim de assegurar uma concorrência leal no transporte internacional, é necessário ter normas comuns relativas às dimensões dos veículos para operações de transporte internacional. Quaisquer exceções a essas normas comuns devem revestir-se de um carácter excepcional e estar limitadas a operações de transporte nacional. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, os

infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. Desta forma, assegura-se um equilíbrio entre, por um lado, o direito dos Estados-Membros, em virtude do princípio da subsidiariedade, de optarem por soluções de transporte adequadas às suas circunstâncias específicas e, por outro, ***a necessidade de que essas políticas não falseiem a concorrência no mercado interno. As disposições do artigo 4.º, n.º 4, são clarificadas nesse sentido.***

objetivos definidos no Livro Branco. Os direitos dos Estados-Membros consagrados nos Atos de Adesão à União Europeia devem ser respeitados.

Or. en

Alteração 6

Proposta de diretiva Considerando 8

Texto da Comissão

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário.

Alteração

(8) O recurso a motorizações alternativas que já não utilizam exclusivamente a energia fóssil e são, portanto, não-poluentes ou menos poluentes, como os motores de tração elétrica ou híbrida, em pesados de mercadorias ou autocarros (sobretudo no perímetro urbano ou periurbano), implica um suplemento de peso que não deverá ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo, a fim de não penalizar economicamente o setor do transporte rodoviário. ***Deve ser preservado o princípio da neutralidade tecnológica.***

Or. en

Alteração 7

Proposta de diretiva Considerando 9

Texto da Comissão

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, *na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes*, este aumento só é autorizado para o transporte *intermodal* em que o trajeto rodoviário não excede **300 km** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. *Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.*

Alteração

(9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada *vez* mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, este aumento só *deve ser* autorizado para o transporte *combinado* em que o trajeto rodoviário não excede **150 km para cada lado** nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo.

Or. en

Alteração 8

Proposta de diretiva Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Para continuar a promover o transporte *intermodal* e ter em conta a tara dos contentores de 45 pés, afigura-se necessário alargar aos veículos que transportam contentores de 45 pés a disposição que autoriza a circulação de conjuntos de veículos de 5 ou 6 eixos com 44 toneladas de peso que transportam contentores de 40 pés em operações *intermodais*.

Alteração

(10) Para continuar a promover o transporte *combinado* e ter em conta a tara dos contentores de 45 pés, afigura-se necessário alargar aos veículos que transportam contentores de 45 pés a disposição que autoriza a circulação de conjuntos de veículos de 5 ou 6 eixos com 44 toneladas de peso que transportam contentores de 40 pés em operações *combinadas*.

Or. en

Alteração 9

Proposta de diretiva Considerando 13

Texto da Comissão

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias *podem* ser instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação

Alteração

(13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias, *devem* ser instalados *esses* dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação

micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

Or. en

Alteração 10

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 13

Texto da Comissão

– “veículo híbrido”, um veículo na aceção da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, equipado com um ou mais motores de tração alimentados a eletricidade e não ligados permanentemente à rede e um ou mais motores de tração de combustão interna;

Alteração

Suprimido

¹⁰ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Justificação

A fim de assegurar a neutralidade tecnológica, é introduzida a expressão «veículo alimentado a combustíveis alternativos» em substituição de «veículo híbrido», que se afigura demasiado restritiva.

Alteração 11

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 14

Texto da Comissão

Alteração

– “veículo elétrico”, um veículo na aceção da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos¹¹, equipado com um ou mais motores de tração alimentados a eletricidade e não ligados permanentemente à rede;

Suprimido

¹¹ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Justificação

Já consta da definição mais lata de «veículo alimentado a combustíveis alternativos».

Alteração 12

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

– “combustíveis alternativos”, combustíveis que oferecem um substituto para as fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para transportes e que têm potencial para contribuir para a descarbonização dos mesmos. Incluem:
– a eletricidade,

- o hidrogénio,
- os biocombustíveis, conforme a definição constante da Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹,
- os combustíveis sintéticos,
- o gás natural, incluindo biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido – GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL),
- gás de petróleo liquefeito (GPL), e
- calor residual.

¹ Diretiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis que altera e subsequentemente revoga as Diretivas 2001/77/CE e 2003/30/CE (JO L 140 de 5.6.2009 p. 16).

Or. en

Justificação

De modo a definir um «veículo a motor alimentado a combustíveis alternativos» de uma forma tecnologicamente neutra, convém definir primeiro os «combustíveis alternativos». Pode basear-se numa definição utilizada na proposta COM relativa à infraestrutura para combustíveis alternativos (COM(2013)0018).

Alteração 13

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 12-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

– “veículo alimentado a combustíveis alternativos”, um veículo a motor movido total ou parcialmente por um combustível alternativo;

Justificação

A definição de «veículo a motor alimentado a combustíveis alternativos» deve respeitar a neutralidade tecnológica.

Alteração 14

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 15

Texto da Comissão

– “unidade de **transporte** intermodal”, qualquer unidade de **transporte** que se inscreva nas seguintes categorias: contentor, caixa móvel ou semirreboque.

Alteração

– “unidade de **carga** intermodal”, qualquer unidade de **carga** que se inscreva nas seguintes categorias: contentor, caixa móvel ou semirreboque.

Justificação

O termo «unidade de carga intermodal» é mais comumente utilizado no setor.

Alteração 15

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 12-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

– “transporte combinado”, o transporte de mercadorias em que o camião, o reboque, o semirreboque, com ou sem trator, a caixa móvel ou o contentor utilizam a estrada para a parte inicial ou final do trajeto e, para a outra parte, o caminho-de-ferro, uma via navegável ou um percurso marítimo que exceda 100 quilómetros, e efetuam o trajeto inicial ou final por via rodoviária:

- entre o ponto de carga das mercadorias e a estação ferroviária de embarque apropriada mais próxima para o trajeto inicial e entre a estação ferroviária de desembarque apropriada mais próxima e o ponto de descarga das mercadorias para o trajeto final, ou*
- num raio não superior a 150 quilómetros a partir do porto fluvial ou marítimo de carga ou de descarga;*

Or. en

Justificação

Deve ser utilizada ao longo do texto a definição existente de «transporte combinado» nos termos da Diretiva 1992/106, em vez da introdução da nova expressão «transporte intermodal».

Alteração 16

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 2 – parte introdutória

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

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

Alteração

2) *No artigo 4.º, n.º 4, é inserido o seguinte após o segundo parágrafo:*

«Sem prejuízo dos direitos dos Estados-Membros previstos nos atos de adesão à União, são proibidas as operações de transporte internacional realizadas por veículos ou conjuntos de veículos com dimensões distintas das previstas no anexo I.»

Or. en

Justificação

Clarificação das regras atuais, que não se destinavam a permitir a utilização transfronteiras dos veículos de conceito modular. A circulação transfronteiras de camiões mais longos pode alterar os principais objetivos políticos da União, conforme elencados no Livro Branco. É, por conseguinte, necessário realizar previamente uma avaliação exaustiva do impacto dessa

circulação transfronteiras, incluindo as repercussões em termos de transferência modal, segurança, condições sociais e de trabalho, PME, logística, poluição atmosférica, emissões sonoras, etc.

Alteração 17

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 2 – alínea a)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 1 – alíneas a) e b)

Texto da Comissão

Alteração

(a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».

Suprimido

Or. en

Alteração 18

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o prómio passa a ter a seguinte redação:

Suprimido

«Considera-se que as operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional no setor dos transportes se forem realizadas no território de um Estado-Membro ou, no caso de uma operação transfronteiriça, exclusivamente entre dois Estados-Membros limítrofes que tenham adotado medidas em aplicação do presente número e se estiver preenchida uma das condições previstas nas alíneas a) e b):»

Or. en

Alteração 19

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

– em termos de segurança rodoviária e de segurança do transporte **intermodal**:

Alteração

– em termos de segurança rodoviária e de segurança do transporte **combinado**:

Or. en

Alteração 20

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 2 – alínea iv-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

iv-A) o dispositivo não ultrapassa o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I em mais de 500 milímetros.

Or. en

Justificação

A fim de proporcionar segurança regulamentar, devemos basear-nos no que foi já acordado no quadro do Regulamento (UE) 1230/2012 da Comissão - 500 mm - e que ainda recentemente entrou em vigor.

Alteração 21

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 3 – alínea ii)

Texto da Comissão

Alteração

ii) tratando-se de um reboque ou semirreboque, inserção na unidade

ii) tratando-se de um reboque ou semirreboque, inserção na unidade

ferroviária, marítima ou fluvial quando de operações de transporte *intermodal*,

ferroviária, marítima ou fluvial quando de operações de transporte *combinado*,

Or. en

Alteração 22

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 95/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – travessão 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O aumento do comprimento máximo não deve implicar o aumento da capacidade de carga do veículo ou conjunto de veículos.

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Or. en

Alteração 23

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros, **que para o efeito** emitirão um certificado. **Este certificado** atesta o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2 e indica que o dispositivo contribui de forma significativa para melhorar o desempenho aerodinâmico. Os certificados de autorização emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

3. Previamente à sua comercialização, os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser autorizados pelos Estados-Membros **no âmbito do quadro da Diretiva 2007/46/CE. Os mesmos** emitirão um certificado **que** atesta o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2 e indica que o dispositivo contribui de forma significativa para melhorar o desempenho aerodinâmico. Os certificados de autorização emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Justificação

Clarifica que não são necessários procedimentos de certificação novos ou adicionais, sendo que tal pode ser feito no quadro dos procedimentos existentes para a homologação (2007/46/CE).

Alteração 24**Proposta de diretiva****Artigo 1 – ponto 6**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2.

Alteração

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2. ***No exercício dos seus poderes, a Comissão deve garantir um quadro de coerência com os atos jurídicos da União em matéria de homologação.***

Alteração 25**Proposta de diretiva****Artigo 1 – ponto 6**

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Na pendência da adoção dos atos delegados, os veículos ou conjuntos de veículos equipados à retaguarda com dispositivos aerodinâmicos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2 e

*Alteração****Suprimido***

tenham sido ensaiados em conformidade com o n.º 3, podem circular, desde que o seu comprimento não exceda em mais de dois metros o comprimento previsto no ponto 1.1 do anexo I. Esta medida transitória é aplicável a partir da data de entrada em vigor da presente diretiva.

Or. en

Justificação

Dado que foi introduzido o limite de 500 milímetros no artigo 8.º, n.º 2, não são necessárias medidas transitórias.

Alteração 26

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 95/53/CE

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem *as características aerodinâmicas* do veículo ou conjunto de veículos, *bem como a segurança rodoviária*.

Alteração

1. A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico e de segurança rodoviária dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos pelos veículos ou conjuntos de veículos que satisfaçam os requisitos especificados no n.º 2, desde que esse aumento do comprimento tenha por objetivo principal permitir a instalação de cabinas que melhorem *a segurança rodoviária, bem como o desempenho aerodinâmico* do veículo ou conjunto de veículos.

Or. en

Alteração 27

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 95/53/CE
Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

– reforço da segurança rodoviária e da segurança **no** transporte **intermodal**, assegurando que a configuração da parte dianteira da cabina

Alteração

– reforço da segurança rodoviária e da segurança **do** transporte **combinado**, assegurando que a configuração da parte dianteira da cabina

Or. en

Justificação

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 28

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 95/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – alínea i)

Texto da Comissão

i) melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução **do ângulo morto** abaixo do para-brisas,

Alteração

i) melhora a **visão direta, de modo a aumentar a** visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução **dos ângulos mortos** abaixo do para-brisas **e nas laterais da cabina**,

Or. en

Justificação

A proposta não transmite clareza suficiente em relação ao que precisa exatamente de ser feito para melhorar a segurança da cabina, nomeadamente quanto à segurança dos peões. O presente texto legislativo deve proporcionar orientações claras e o grupo de trabalho de peritos deverá ajudar a Comissão a preparar a aplicação dessas orientações.

Alteração 29

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 95/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – alínea ii)

Texto da Comissão

Alteração

ii) limita os estragos em caso de colisão;

ii) limita os estragos em caso de colisão **com outros veículos e melhora o desempenho em matéria de absorção de energia das cabinas através da instalação de um sistema de gestão de absorção de energia em caso de acidente,**

Or. en

Justificação

A proposta não transmite clareza suficiente em relação ao que precisa exatamente de ser feito para melhorar a segurança da cabina, nomeadamente quanto à segurança dos peões. O presente texto legislativo deve proporcionar orientações claras e o grupo de trabalho de peritos deverá ajudar a Comissão a preparar a aplicação dessas orientações.

Alteração 30

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 95/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – alínea ii-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

ii-A) melhora a proteção dos peões através do ajustamento da conceção da zona frontal, de modo a minimizar o risco de abalroamento em caso de colisões com utentes vulneráveis;

Or. en

Justificação

A proposta não transmite clareza suficiente em relação ao que precisa exatamente de ser feito para melhorar a segurança da cabina, nomeadamente quanto à segurança dos peões. O presente texto legislativo deve proporcionar orientações claras e o grupo de trabalho de peritos deverá ajudar a Comissão a preparar a aplicação dessas orientações.

Alteração 31

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

PR\1006630PT.doc

23/35

PE521.689v01-00

Diretiva 95/53/CE
Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 3

Texto da Comissão

manobrabilidade do veículo ou conjunto de veículos nas infraestruturas e sem impor restrições à utilização do veículo ***nos terminais intermodais***;

Alteração

manobrabilidade do veículo ou conjunto de veículos nas infraestruturas e sem impor restrições à utilização do veículo ***no transporte combinado***;

Or. en

Alteração 32

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 95/53/CE

Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Previamente à comercialização dos veículos, o desempenho aerodinâmico dos veículos a motor de nova conceção deve ser ensaiado pelos Estados-Membros que, para o efeito, emitirão um certificado atestando o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2. Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

3. Previamente à comercialização dos veículos, o desempenho aerodinâmico ***e a segurança*** dos veículos a motor de nova conceção deve ser ensaiado, ***no quadro da Diretiva 2007/46/CE***, pelos Estados-Membros que, para o efeito, emitirão um certificado atestando o cumprimento dos requisitos especificados no n.º 2. Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Or. en

Justificação

Clarifica que não são necessários procedimentos de certificação novos ou adicionais, sendo que tal pode ser feito no quadro dos procedimentos existentes para a homologação (2007/46/CE).

Alteração 33

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os novos veículos N2 e N3 devem utilizar cabinas que cumpram os requisitos em matéria de segurança referidos no artigo 9.º, n.º 2, a partir de [sete anos a contar da entrada em vigor da presente diretiva].

Or. en

Justificação

A proposta da Comissão associa a segurança ao desempenho aerodinâmico, restringindo, desta forma, as melhorias em matéria de segurança nos camiões de longo curso, que têm menores probabilidades de entrar em zonas urbanas. Porém, visto que 66 % dos acidentes mortais com peões e 55 % dos acidentes mortais com ciclistas ocorrem em zonas urbanas, é essencial melhorar a segurança de todos os camiões, o que só poderá ser conseguido aplicando as melhorias em matéria de segurança a todos os camiões, incluindo os que circulam em zonas urbanas. Um período de transição de sete anos proporcionará ao setor tempo suficiente para se adaptar às modificações regulamentares.

Alteração 34

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 9

Diretiva 95/53/CE

Artigo 10-A – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

O peso máximo dos veículos **com tração híbrida ou com tração inteiramente elétrica** é o indicado no anexo I, **ponto 2.3.1.**

O peso máximo dos veículos **alimentados a combustíveis alternativos** é o indicado no **ponto 2.3.4 do anexo I.**

Or. en

Alteração 35

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 9

Diretiva 95/53/CE

Artigo 10-A – n.º 2

Texto da Comissão

Os veículos **com tração híbrida ou elétrica** devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, **ponto 3.**»

Alteração

Os veículos **alimentados a combustíveis alternativos** devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no **ponto 3 do** anexo I.»

Or. en

Alteração 36

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 10

Diretiva 95/53/CE

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte **intermodal.**

Alteração

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam transportes de contentores ou caixas móveis de 45 pés podem exceder em 15 cm as dimensões máximas previstas no anexo I, pontos 1.1 e 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte **combinado, conforme definido no artigo 2.º.**

Or. en

Alteração 37

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 10

Diretiva 95/53/CE

Artigo 11 – n.º 2

Para efeitos do presente artigo e do ponto 2.2.2, alínea c), do anexo I, a operação de transporte intermodal deve envolver, pelo menos, o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. O segmento inicial e/ou final deve também compreender um trajeto rodoviário. Estes trajetos rodoviários devem efetuar-se, cada um deles, numa distância inferior a 300 km no território da União Europeia ou até aos terminais mais próximos entre os quais exista um serviço regular. Uma operação de transporte é igualmente considerada intermodal se envolver o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância, qualquer que seja a extensão dos trajetos rodoviários inicial e final. Os trajetos rodoviários inicial e final de uma operação que envolva o transporte marítimo intraeuropeu de curta distância vão do ponto de carregamento da mercadoria ao porto marítimo adequado mais próximo, no caso do trajeto inicial, e/ou do porto marítimo adequado mais próximo ao ponto de descarregamento da mercadoria, no caso do trajeto final.»

Suprimido

Or. en

Justificação

Deve ser utilizada ao longo do texto a definição existente de «transporte combinado» nos termos da Diretiva 1992/106, em vez da introdução da nova expressão «transporte intermodal». Esta definição já estabelece de forma clara os limites para o trajeto por via rodoviária e a distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. Os portos marítimos de águas profundas devem estar ligados a modos de transporte sustentáveis em detrimento do transporte rodoviário de mercadorias de longo curso.

Alteração 38

Proposta de diretiva Artigo 1 – ponto 11

Texto da Comissão

2. Transcorridos **dois** anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições **podem** ser efetuadas por meio **de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas, ou** de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Alteração

2. Transcorridos **cinco** anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva, os Estados-Membros efetuarão medições do peso dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a identificar os veículos suscetíveis de terem cometido uma infração e que devem ser controlados manualmente. As medições **devem** ser efetuadas por meio de sistemas embarcados nos veículos conforme disposto no n.º 6. Os sistemas automáticos deverão permitir a identificação dos veículos suspeitos de excederem o peso máximo autorizado. Sendo estes sistemas automáticos utilizados exclusivamente para pré-seleção, e não para caracterizar infrações, a sua certificação pelos Estados-Membros não é obrigatória.

Or. en

Alteração 39

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 95/53/CE

Artigo 12 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Em conformidade com o n.º 1, **os Estados-Membros incentivarão o equipamento dos veículos e conjuntos de veículos com** dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue

Alteração

6. Em conformidade com o n.º 1, **devem ser instalados nos novos** veículos **N2 e N3** dispositivos de pesagem (peso total e peso por eixo) que permitam a comunicação a qualquer momento, a partir do veículo em andamento, dos dados da pesagem a uma autoridade que efetue controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do

controles na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. ***As informações devem estar igualmente acessíveis ao condutor.***

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Or. en

Justificação

O sensor de pesagem embarcado parece ser o instrumento mais eficaz na prevenção de sobrecarga e, portanto, deve tornar-se obrigatório. As estações de pesagem em movimento fixas na infraestrutura rodoviária são menos eficazes, pois a sua localização pode tornar-se conhecida e ser evitada. Além disso, os dispositivos embarcados proporcionam ao condutor uma forma de verificar se o seu veículo cumpre a lei.

Alteração 40

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Uma sobrecarga inferior a **5 %** do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a previr.

Alteração

2. Uma sobrecarga inferior a **2 %** do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a previr.

Or. en

Justificação

Para um veículo de 40 toneladas, uma sobrecarga de 5 % corresponderia a 2 t, o que constitui uma sobrecarga significativa. O relator considera que deve ser atribuída uma menor tolerância e propõe um máximo de 2 %.

Alteração 41

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Uma sobrecarga de 5 a 10 % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração menor na aceção da presente diretiva e dá lugar a uma sanção pecuniária. As autoridades de fiscalização podem igualmente imobilizar o veículo, para este ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Alteração

3. Uma sobrecarga de 2 a 10 % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração menor na aceção da presente diretiva e dá lugar a uma sanção pecuniária. As autoridades de fiscalização podem igualmente imobilizar o veículo, para este ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Or. en

Alteração 42

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Um excesso de comprimento ou largura inferior a 2 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a prever.

Alteração

6. Um excesso de comprimento ou largura inferior a 1 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, dá lugar a uma advertência por escrito à empresa de transporte e pode acarretar uma sanção, se a legislação nacional a prever.

Or. en

Justificação

As dimensões exteriores dos camiões são projetadas ao milímetro, pelo que o veículo geralmente não se desvia das mesmas. Em caso de cargas que excedam as dimensões do camião, é necessária a obtenção de uma autorização especial. Portanto, os desvios tolerados devem ir no sentido de «zero», mas devem ser, de qualquer forma, tão reduzidos quanto possível.

Alteração 43

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Um excesso de comprimento ou largura de **2 a 20 %** das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, tanto da carga embarcada como do próprio veículo, dá lugar a uma sanção pecuniária. As autoridades de fiscalização devem imobilizar o veículo até que este seja descarregado, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga, ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3.

Alteração

7. Um excesso de comprimento ou largura de **1 a 10 %** das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, tanto da carga embarcada como do próprio veículo, dá lugar a uma sanção pecuniária. As autoridades de fiscalização devem imobilizar o veículo até que este seja descarregado, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga, ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3.

Or. en

Justificação

As dimensões exteriores dos camiões são projetadas ao milímetro, pelo que o veículo geralmente não se desvia das mesmas. Em caso de cargas que excedam as dimensões do camião, é necessária a obtenção de uma autorização especial. Portanto, os desvios tolerados devem ir no sentido de «zero», mas devem ser, de qualquer forma, tão reduzidos quanto possível.

Alteração 44

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 95/53/CE

Artigo 13 – n.º 8

Texto da Comissão

8. Um excesso de comprimento ou largura da carga ou do veículo superior a **20 %** das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, é considerado uma infração muito grave na aceção da presente diretiva,

Alteração

8. Um excesso de comprimento ou largura da carga ou do veículo superior a **10 %** das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, é considerado uma infração muito grave na aceção da presente diretiva,

devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar a uma sanção pecuniária e à imobilização imediata do veículo pelas autoridades de fiscalização até que este seja descarregado ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar a uma sanção pecuniária e à imobilização imediata do veículo pelas autoridades de fiscalização até que este seja descarregado ou até que a empresa de transporte obtenha uma autorização especial conforme previsto no artigo 4.º, n.º 3, se o excesso de comprimento ou largura provier da carga. É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

Or. en

Justificação

As dimensões exteriores dos camiões são projetadas ao milímetro, pelo que o veículo geralmente não se desvia das mesmas. Em caso de cargas que excedam as dimensões do camião, é necessária a obtenção de uma autorização especial. Portanto, os desvios tolerados devem ir no sentido de «zero», mas devem ser, de qualquer forma, tão reduzidos quanto possível.

Alteração 45

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 13

Diretiva 95/53/CE

Artigo 14

Texto da Comissão

Para o transporte de contentores, o carregador entregará uma declaração com o peso do contentor ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte. Se *essa* informação for omissa ou inexata, o carregador e o transportador são ambos responsáveis em caso de sobrecarga do veículo.

Alteração

Para o transporte de contentores, o carregador entregará, ***antes do carregamento***, uma declaração ***por escrito*** com o peso ***bruto*** do contentor ao transportador rodoviário a quem confiar o transporte, ***podendo essa declaração ser igualmente enviada por meios eletrónicos. Independentemente da sua forma, o documento que declara o peso bruto do contentor deve ser assinado por uma pessoa devidamente autorizada pelo carregador.*** Se a informação ***relativa ao peso bruto do contentor*** for omissa ou inexata, o carregador e o transportador são

ambos responsáveis em caso de sobrecarga do veículo.

Em operações de transporte combinado, a informação relativa ao peso bruto de um contentor embalado deve ser fornecida à parte seguinte que assume o transporte do contentor.

Or. en

Justificação

Em 20 de setembro de 2013, o subcomité da OMI que se ocupa das mercadorias perigosas, cargas sólidas e contentores acordou uma revisão à convenção SOLAS para executar a verificação da massa bruta dos contentores antes do carregamento a bordo de um navio. A fim de estabelecer uma abordagem uniforme em todos os modos de transporte e de acautelar a eventual presença de disposições conflituosas, devemos ter em conta nas alterações à presente diretiva os desenvolvimentos verificados na OMI.

Alteração 46

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 15

Diretiva 96/53/CE

Artigo 16 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 12.º, n.º 7, é conferido à Comissão por um período ***indeterminado***, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

Alteração

2. O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 8.º, n.º 4, o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 12.º, n.º 7, é conferido à Comissão por um período ***de cinco anos***, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva]. ***A Comissão deve elaborar um relatório sobre a 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.***

Or. en

Alteração 47

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 2

Texto da Comissão

Alteração

Veículos a motor de 2 eixos, com exceção dos autocarros, e veículos híbridos ou elétricos: 19 toneladas»

Suprimido

Or. en

Alteração 48

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 16 – alínea c-A) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.4 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) É aditado um ponto com a seguinte redação:

«2.3.4 Veículos alimentados a combustíveis alternativos: o peso máximo é o mencionado nos pontos 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3, acrescido do peso adicional necessário para o modo de propulsão alternativo, no máximo de 1 tonelada. O peso adicional deve ser indicado nos documentos de registo oficial do veículo a motor emitidos pelo Estado-Membro onde o veículo está registado. Nos casos em que esta informação for omissa, aplicam-se os valores mencionados nos pontos 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3.

Or. en

Justificação

Os motores alimentados a combustíveis alternativos devem ser tratados da mesma forma, independentemente da tecnologia utilizada. Contudo, o peso de diferentes tipos de motores

alternativos difere, dependendo da tecnologia aplicada. Se houver apenas um limite de peso para todos os tipos de motores alimentados a combustíveis alternativos, os conjuntos de veículos formados por motores mais leves podem utilizar peso extra para a carga. Por conseguinte, devem ser evitadas situações em que um tipo de motor alimentado a combustíveis alternativos obtém uma vantagem competitiva relativamente a outros.