



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Documento de sessão

A7-0256/2014

27.3.2014

*****I**

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
PROCESSO	42

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 (A7-0256/2014),
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 1

¹ JO C 327 de 12.11.2013, p. 133.

Texto da Comissão

(1) O Livro Branco «Roteiro para um espaço europeu único dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», publicado em 2011⁶, realça a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as de dióxido de carbono (CO₂), em 60 % até 2050 relativamente ao nível de 1990.

⁶ COM (2011)0144.

Alteração

(1) O Livro Branco «Roteiro para um espaço europeu único dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», publicado em 2011⁶, realça a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as de dióxido de carbono (CO₂), em 60 % até 2050 relativamente ao nível de 1990, ***bem como em 20 % até 2020.***

⁶ COM (2011)0144.

Alteração 2

**Proposta de diretiva
Considerando 1-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) Uma vez que, atualmente, não existem políticas que deem resposta ao aumento das emissões de CO₂ provenientes dos camiões, a Comissão deve avaliar a introdução de normas de eficiência energética para os camiões, alargando assim a abordagem legislativa que tem relativamente a automóveis e carrinhas.

Alteração 3

**Proposta de diretiva
Considerando 3**

Texto da Comissão

Alteração

(3) A evolução tecnológica abriu a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na

(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.

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. ***O mesmo se aplica a dispositivos aerodinâmicos e de proteção contra o encaixe com absorção de energia que são instalados na área dos pneus lateralmente e à retaguarda, sob o semirreboque, outros reboques e veículos. Estes conseguem melhorar consideravelmente não apenas a eficiência energética do veículo, como também reduzem o risco de ferimentos de outros utentes da estrada. A presente diretiva também deve encorajar e facilitar a inovação na conceção de veículos e unidades de transporte.***

Alteração 4

Proposta de diretiva Considerando 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) A Comissão deve desenvolver uma abordagem que vise reduzir os trajetos em vazio ao nível do transporte rodoviário de mercadorias no âmbito das medidas relativas a «pesos e dimensões», bem como regras mínimas de harmonização para a cabotagem rodoviária de modo a evitar práticas de dumping. Além disso, a revisão da Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho^{1a} (Diretiva relativa à Eurovinheta) também deve ser utilizada para refletir o progresso no que toca a estimar os custos externos e para aplicar a internalização dos custos externos aos veículos pesados de mercadorias. A Comissão deve

apresentar, até 1 de janeiro de 2015, uma proposta de alteração da Diretiva relativa à Eurovinheta.

1ª Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

Alteração 5

Proposta de diretiva Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá **igualmente** ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor. Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo.

Alteração

(4) ***Os veículos pesados de mercadorias são responsáveis por cerca de 26 % das emissões de CO₂ do transporte rodoviário na Europa, ao passo que a sua eficiência energética praticamente não melhorou nos últimos 20 anos.*** Em conjugação com os dispositivos referidos no considerando 3, a melhoria do aerodinamismo da cabina permitirá ganhos apreciáveis no desempenho energético dos veículos a motor, ***sendo urgentemente necessária para que o setor do transporte rodoviário de mercadorias possa reduzir significativamente as emissões provenientes dos veículos.*** Não é possível, no entanto, atendendo aos atuais limites de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor. É, pois, necessário prever uma derrogação ao comprimento máximo. ***Qualquer derrogação desta natureza não deve ser utilizada para aumentar a capacidade de carga útil.***

Alteração 6

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)0389.

⁸ COM (2012)0258.

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 na lateral do veículo**, 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 **deve** igualmente **permitir** 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)0389.

⁸ COM (2012)0258.

Alteração 7

Proposta de diretiva Considerando 6

Texto da Comissão

(6) Os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser ensaiados previamente à comercialização. Para o efeito, os Estados-Membros deverão emitir certificados que serão reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração

(6) Os dispositivos aerodinâmicos, e a sua instalação nos veículos, devem ser ensaiados, ***em conformidade com o procedimento de ensaio para medir o desempenho aerodinâmico que está a ser desenvolvido pela Comissão***, previamente à comercialização. Para o efeito, os Estados-Membros deverão emitir certificados que serão reconhecidos pelos outros Estados-Membros. ***A Comissão deve desenvolver orientações técnicas pormenorizadas sobre a aplicação e os requisitos dos certificados.***

Alteração 8

Proposta de diretiva Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) O Livro Branco dos Transportes de 2011 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 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^{1a}.

^{1a} JO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

Alteração 9

Proposta de diretiva Considerando 6-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-B) Com vista a cumprir os objetivos do Livro Branco dos Transportes de 2011, a revisão da Diretiva 96/53/CE irá constituir uma oportunidade para melhorar a segurança e o conforto dos condutores tendo em conta os requisitos definidos na Diretiva 89/391/CEE do Conselho^{1a} (Diretiva relativa à segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho).

^{1a} Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho (JO L 183 de 26.9.1989, p. 1).

Alteração 10

Proposta de diretiva Considerando 7

Texto da Comissão

Alteração

(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

Suprimido

internacional se a utilização transfronteiriça se limitar a dois Estados-Membros em que a infraestrutura existente e os requisitos de segurança rodoviária o permitam. 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 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.

Alteração 11

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. ***Os veículos equipados com tecnologias de baixas emissões de carbono devem poder ultrapassar o peso máximo autorizado até***

uma tonelada, consoante o peso necessário para a tecnologia. Contudo, o suplemento de peso não deve aumentar o volume de carga do veículo. Deve ser preservado o princípio da neutralidade tecnológica.

Alteração 12

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***

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 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.

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 13

Proposta de diretiva Considerando 12

Texto da Comissão

(12) As autoridades encarregadas de fazer cumprir as normas aplicáveis ao transporte rodoviário constataam um elevado número de infrações, por vezes graves, designadamente no peso dos veículos de transporte. Esta situação resulta do número insuficiente de controlos efetuados a título da Diretiva 96/53/CE ou da sua ineficácia. Além disso, os procedimentos e regras de fiscalização divergem entre os Estados-Membros, criando situações de insegurança jurídica para os condutores dos veículos que circulam em vários Estados-Membros da União. Por outro lado, os transportadores que não respeitam as regras beneficiam de uma vantagem concorrencial significativa face aos seus concorrentes que cumprem a regulamentação e em relação aos outros modos de transporte. Esta situação constitui um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno. Por conseguinte, os Estados-Membros devem intensificar o ritmo dos controlos efetuados, tanto os controlos manuais como as pré-seleções com vista a esses controlos.

Alteração

(12) As autoridades encarregadas de fazer cumprir as normas aplicáveis ao transporte rodoviário constataam um elevado número de infrações, por vezes graves, designadamente no peso dos veículos de transporte. Esta situação resulta do número insuficiente de controlos efetuados a título da Diretiva 96/53/CE ou da sua ineficácia. Além disso, os procedimentos e regras de fiscalização divergem entre os Estados-Membros, criando situações de insegurança jurídica para os condutores dos veículos que circulam em vários Estados-Membros da União. Por outro lado, os transportadores que não respeitam as regras beneficiam de uma vantagem concorrencial significativa face aos seus concorrentes que cumprem a regulamentação e em relação aos outros modos de transporte. Esta situação constitui um obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno **e um risco para a segurança rodoviária**. Por conseguinte, os Estados-Membros devem intensificar o ritmo **e a eficiência** dos controlos efetuados, tanto os controlos manuais como as pré-seleções com vista a esses controlos, **com base num sistema de**

Alteração 14

Proposta de diretiva Considerando 14

Texto da Comissão

(14) As inúmeras infrações às disposições da Diretiva 96/53/CE explicam-se, em grande parte, pelo nível não dissuasor das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros, ou mesmo pela inexistência de sanções. A situação é agravada pela grande diversidade dos níveis de sanções administrativas aplicáveis nos vários Estados-Membros. Para colmatar essas deficiências, importa proceder à aproximação, à escala da União, dos níveis e categorias das sanções administrativas aplicáveis às infrações à Diretiva 96/53/CE. Estas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Alteração

(14) As inúmeras infrações às disposições da Diretiva 96/53/CE explicam-se, em grande parte, pelo nível não dissuasor das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros, ou mesmo pela inexistência de sanções. A situação é agravada pela grande diversidade dos níveis de sanções administrativas aplicáveis nos vários Estados-Membros. Para colmatar essas deficiências, importa proceder à aproximação, à escala da União, dos níveis e categorias das sanções administrativas aplicáveis às infrações à Diretiva 96/53/CE. Estas sanções deverão ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e ***não discriminatórias.***

Alteração 15

Proposta de diretiva Considerando 16

Texto da Comissão

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam regularmente informados dos controlos efetuados pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas suplementares.

Alteração

(16) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam regularmente informados dos controlos efetuados pelos Estados-Membros ao tráfego rodoviário. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros ***através dos respetivos pontos de contacto***, permitirão à Comissão certificar-se do cumprimento da presente diretiva pelos transportadores e determinar se se justificam medidas coercivas

suplementares.

Alteração 16

Proposta de diretiva Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-A) A Comissão deve rever o anexo I da Diretiva 96/53/CE e apresentar um relatório sobre a sua aplicação, tendo em conta, entre outros aspetos, as repercussões na concorrência internacional, a divisão modal, os custos de adaptação das infraestruturas e os objetivos da União Europeia em matéria de ambiente e segurança, tal como definidos no Livro Branco dos Transportes de 2011.

Alteração 17

Proposta de diretiva Considerando 17

Texto da Comissão

Alteração

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos a instalar na retaguarda dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos

(17) A Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, para efeitos de definir os requisitos a que deverão obedecer os novos dispositivos aerodinâmicos ***e de proteção contra o encaixe*** a instalar na retaguarda ***e nos lados*** dos veículos ou a conceção de novos veículos a motor, ***com vista a rever os procedimentos europeus de homologação tal como referido na Diretiva 2007/46/CE no âmbito dos regulamentos UNECE***, as especificações técnicas destinadas a assegurar a interoperabilidade total dos dispositivos de pesagem embarcados, e as

preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. *Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.*

orientações sobre os procedimentos de fiscalização do peso dos veículos em circulação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. *As consultas devem incluir partes interessadas, tais como fabricantes, condutores, associações que asseguram a segurança rodoviária, autoridades responsáveis pelo tráfego e centros de formação. A Comissão publica um relatório anual sobre os resultados das consultas. As partes interessadas devem ter tempo suficiente para cumprir os referidos requisitos.*

Alteração 18

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 14

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 veículos¹⁰, 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

– “tecnologia com baixas emissões de carbono”, tecnologia que não depende totalmente das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para transportes e que contribui significativamente para a descarbonização dos mesmos. Essas fontes incluem:

- a eletricidade,*
- o hidrogénio,*
- os combustíveis sintéticos,*
- os biocombustíveis avançados.*
- o gás natural, incluindo biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido –*

GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL); e

– o calor residual.

¹⁰ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Alteração 19

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 15

Texto da Comissão

– “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;

Alteração

Suprimido

¹¹ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

Alteração 20

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 1

Diretiva 96/53/CE

Artigo 2 – parágrafo 1 – travessão 16

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 transporte que se inscreva nas seguintes categorias: contentor, caixa móvel ou semirreboque.*

(Esta modificação aplica-se à integralidade do texto legislativo em apreço; a sua aprovação impõe adaptações técnicas em todo o texto.)

Alteração 21

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 2 – alínea a)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4.º – 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

Alteração 22

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 2 – alínea b)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 4 - n.º 4 – parágrafo 2 – primeira frase

Texto da Comissão

Alteração

(b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio 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):»

Alteração 23

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico 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 equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Alteração

1. A fim de melhorar o desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos, os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, podem ser excedidos **até 500 mm** pelos veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos que satisfaçam os requisitos a seguir especificados, desde que esse aumento do comprimento tenha por único objetivo permitir a instalação, na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos, de dispositivos que melhorem as suas características aerodinâmicas.

Alteração 24

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – alínea i)

Texto da Comissão

(i) fixação e durabilidade adequadas para **limitar o** risco de se soltarem,

Alteração

(i) fixação e durabilidade adequadas para **assegurar que não existe** risco de se soltarem,

Alteração 25

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – alínea ii)

Texto da Comissão

(ii) sinalética diurna e noturna, eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do veículo,

Alteração

(ii) sinalética diurna e noturna, **em conformidade com as condições da homologação no que diz respeito à montagem dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa**, eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do veículo,

Alteração 26

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 2 – alínea ii-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

(ii-A) conceção que não reduza a visibilidade por parte do condutor da retaguarda do veículo,

Alteração 27

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 3 – alínea iii)

Texto da Comissão

Alteração

(iii) facilidade de rebatimento, recolhimento ou remoção **pelo condutor**.

(iii) facilidade de rebatimento, recolhimento ou remoção.

Alteração 28

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE
Artigo 8 – n.º 2 – 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.)

Alteração 29

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.

Alteração 30

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

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.

desempenho, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos especificados no n.º 2. ***Os atos delegados devem ser adotados pela primeira vez o mais tardar 2 anos após a publicação da presente diretiva.***

Alteração 31

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

No exercício dos seus poderes, a Comissão deve garantir um quadro de coerência com os atos jurídicos da União em matéria de homologação.

Alteração 32

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 6

Diretiva 96/53/CE

Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

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 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.

Suprimido

Alteração 33

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/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 as características aerodinâmicas do veículo ou conjunto de veículos, bem como a segurança rodoviária ***dos utentes vulneráveis e dos veículos no caso de choques em cadeia.***

Alteração 34

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/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 à volta da cabina, e, se necessário, através da instalação de equipamento adicional, como espelhos e sistemas de câmara,***

Alteração 35

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

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

Texto da Comissão

(ii) limita os estragos em caso de colisão;

Alteração

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

Alteração 36

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/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, favorecendo os desvios dos utentes vulneráveis para os lados;

Alteração 37

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1 – travessão 4

Texto da Comissão

– conforto e segurança do condutor.

Alteração

– conforto e segurança do condutor ***tendo***

em vista a melhoria das condições de trabalho.

Alteração 38

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) Com o objetivo de melhorar a segurança e o conforto dos condutores e, em última análise, melhorar a segurança rodoviária dos veículos no âmbito de aplicação da presente diretiva, os requisitos de segurança e conforto referidos no artigo 9.º, n.º 2, que devem ser cumpridos relativamente às cabinas dos condutores são os seguintes:

- cumprimento dos requisitos definidos na Diretiva 89/391/CEE relativa à segurança e saúde dos trabalhadores no trabalho com a sua hierarquia de medidas de prevenção destinadas a eliminar as fontes de vibração de toda a estrutura e as perturbações ao nível dos músculos e do esqueleto;

- instalação na cabina dos condutores de elementos de segurança, começando por uma saída de emergência segura da cabina em caso de incêndio;

- aumento da dimensão da cabina do condutor adaptando-a aos requisitos de conforto e segurança relativos aos assentos e às camas dos condutores, tendo em conta situações de emergência.

Alteração 39

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/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. **O desempenho aerodinâmico destes veículos deve estar em conformidade com as regras relevantes aplicáveis à medição do desempenho aerodinâmico desenvolvidas pela Comissão.** Os certificados de ensaio emitidos num Estado-Membro devem ser reconhecidos pelos outros Estados-Membros.

Alteração 40

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 das categorias N2 e N3 e os conjuntos de veículos 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].

Alteração 41

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 7

Diretiva 96/53/CE

Artigo 9 – 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 a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2.

Alteração

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º **e os regulamentos UNECE existentes**, para efeitos de completar, na forma de características técnicas, níveis mínimos de **segurança e** desempenho **aerodinâmico**, condicionantes de conceção e procedimentos de emissão do certificado referido no n.º 3, os requisitos a satisfazer pelas novas cabinas especificados no n.º 2. **Os atos delegados devem ser adotados pela primeira vez o mais tardar 2 anos após a publicação da presente diretiva.**

Alteração 42

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 9

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-A – parágrafo 1

Texto da Comissão

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

Alteração

O peso máximo dos veículos **equipados com tecnologias de baixas emissões de carbono** é o indicado no anexo I, ponto **2.3.4**.

Alteração 43

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 9

Diretiva 96/53/CE

Artigo 10-A – parágrafo 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 *equipados com tecnologias de baixas emissões de carbono* devem, contudo, respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no anexo I, ponto 3.

Alteração 44

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE

Artigo 11 – parágrafo 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*.

Alteração 45

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 10

Diretiva 96/53/CE

Artigo 11 – parágrafo 2

Texto da Comissão

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

Alteração

A Comissão deve, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa até 2017 para alterar a Diretiva 92/106/CEE e, em particular, a definição existente de transporte combinado, a fim de ter em conta a evolução da contentorização e de modo a facilitar o desenvolvimento de um transporte intermodal eficiente.

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.

Alteração 46

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros instituirão um sistema de pré-seleção e de controlo seletivo dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Alteração

1. Os Estados-Membros instituirão um sistema de pré-seleção, de controlo seletivo **e de realização de controlos** dos veículos ou conjuntos de veículos em circulação, a fim de assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva.

Alteração 47

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 1 – parágrafo 2 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros devem assegurar que as informações relativas ao número e à gravidade das infrações à presente diretiva que cada empresa tiver cometido são introduzidas no sistema de classificação por nível de risco criado nos termos do artigo 9.º da Diretiva 2006/22/CE.

Alteração 48

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 1 – parágrafo 3 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Ao selecionarem os veículos para a realização de controlos, os Estados-Membros podem dar prioridade aos explorados por empresas classificadas no perfil de risco elevado, conforme previsto na Diretiva 2006/22/CE. Os veículos também podem ser selecionados aleatoriamente para a realização de controlos.

Alteração 49

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

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

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.

em circulação. Estas medições de pré-seleção destinam-se a ***aumentar a eficiência dos controlos e 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. ***Os sistemas embarcados podem estar equipados com tacógrafos digitais nos veículos conforme disposto no Regulamento UE 2014/... (Regulamento relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos veículos rodoviários).***

Alteração 50

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/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 controlos na estrada ou responsável pela regulamentação do transporte de mercadorias. A comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas

Alteração

6. Em conformidade com o n.º 1, ***devem ser instalados nos novos*** veículos ***das categorias N2 e N3 e nos*** conjuntos de veículos ***sistemas*** 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 transporte de mercadorias ***a partir de [cinco anos a contar da entrada em vigor da presente***

CEN DSRC13 EN 12253, EN 12795,
EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.

diretiva. 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.

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

Alteração 51

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 7 – travessão 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

– aos procedimentos e especificações comuns para assegurar um grau de fiabilidade suficiente que permita a utilização de sistemas embarcados para fazer cumprir as disposições da presente diretiva, nomeadamente o seu artigo 13.º.

Alteração 52

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 11

Diretiva 96/53/CE

Artigo 12 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A. A Comissão deve avaliar se os sistemas embarcados, quando interligados a um tacógrafo digital, podem ser úteis para fazer cumprir outras legislações relativas ao transporte rodoviário. A Comissão deve, se for caso disso,

Alteração 53

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 prever.

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 prever.

Alteração 54

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. As autoridades de fiscalização podem igualmente imobilizar o veículo, para este ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Alteração 55

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Uma sobrecarga de 10 a **20** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração grave na aceção da presente diretiva. Dá lugar a uma sanção **pecuniária** e à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Alteração

4. Uma sobrecarga de 10 a **15** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração grave na aceção da presente diretiva. Dá lugar a uma sanção e à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado.

Alteração 56

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/CE

Artigo 13 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Uma sobrecarga superior a **20** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado e a uma sanção **pecuniária**. *É aplicado o procedimento de perda de idoneidade da empresa de transporte, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009¹⁴.*

Alteração

5. Uma sobrecarga superior a **15** % do peso máximo autorizado, indicado no anexo 1, pontos 2, 3, 4.1 e 4.3, é considerada uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, devido aos riscos acrescidos que acarreta para os outros utentes da estrada. Dá lugar à imobilização imediata do veículo para ser descarregado até atingir o peso máximo autorizado e a uma sanção.

¹⁴ JO L 300 de 14.11.09, p. 51.

Alteração 57

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, **altura** 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.

Alteração 58

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, **altura** 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 **para o transportador**. 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 59

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 12

Diretiva 96/53/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,

Alteração

8. Um excesso de comprimento, **altura** ou largura da carga ou do veículo superior a **10 %** das dimensões máximas indicadas no

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.**

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 **para o transportador** 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.

Alteração 60

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 13

Diretiva 96/53/CE

Artigo 14 – parágrafo 1

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.

Alteração 61

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 13

Diretiva 96/53/CE

Artigo 14 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

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

Alteração 62

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 15

Diretiva 96/53/CE

Artigo 16 – n.º 2

Texto da Comissão

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 ***indeterminado***, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].

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.***

Alteração 63

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 15-A (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) É aditado o seguinte artigo:

Artigo 16.º-A

Apresentação de relatórios

Até 2016, a Comissão deve rever o anexo I da Diretiva 96/53/CE e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua aplicação. Com base nos resultados deste relatório, a Comissão deve, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa devidamente acompanhada de uma avaliação de impacto. O relatório é disponibilizado, pelo menos, seis meses antes de qualquer proposta legislativa.

Alteração 64

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 15-B (novo)

Diretiva 96/53/CE

Artigo 16-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-B) É aditado o seguinte artigo:

Artigo 16.º-B

Até 1 de janeiro de 2016, a Comissão deve concluir uma revisão da presente diretiva e, se for caso disso, com base nessa revisão e na sua avaliação de impacto, deve apresentar uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 1 de janeiro de 2017, com vista a tornar vinculativos os requisitos de segurança definidos no artigo 9.º, n.º 2, para todos os novos veículos M2 e M3.

Alteração 65

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 16 – alínea a) (nova)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 1.1 – travessão 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

a) Ao ponto 1.1 é aditado o seguinte travessão:

«- transportadores de veículos em carga: 20,75 m»

Alteração 66

Proposta de diretiva

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

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 1.4

Texto em vigor

Alteração

1.4 Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores.

(a-A) O ponto 1.4 passa a ter a seguinte redação:

1.4 Nas dimensões definidas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 estão compreendidas as superestruturas amovíveis e os dispositivos de carga normalizados, como contentores. ***Devido à natureza indivisível dos veículos acabados, tal como os carros novos que constituem a carga dos transportadores especializados, os referidos transportadores em carga podem exceder as dimensões que constam do ponto 1.1 na medida em que os regulamentos nacionais e as condições das infraestruturas o permitam e desde que os referidos transportadores de veículos, quando sem carga, cumpram integralmente os pontos acima mencionados.***

Alteração 67

Proposta de diretiva

Artigo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 2

Texto da Comissão

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

Alteração

Suprimido

Alteração 68

Proposta de diretiva

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16 – alínea c)

Diretiva 96/53/CE

Anexo I – ponto 2.3.1 – travessão 2

Texto da Comissão

Autocarros de 2 eixos: **19** toneladas».

Alteração

Autocarros de 2 eixos: **19,5** toneladas».

Alteração 69

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 o seguinte ponto:

2.3.4 Veículos equipados com tecnologias de baixas emissões de carbono:

O peso máximo é o mencionado nos pontos 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 ou 2.4, acrescido do peso adicional necessário para as tecnologias com baixas emissões de carbono, 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, 2.3.3 ou 2.4.

PROCESSO

Título	Dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade		
Referências	COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD)		
Data de apresentação ao PE	15.4.2013		
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 18.4.2013		
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ENVI 18.4.2013	ITRE 18.4.2013	IMCO 18.4.2013
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	ENVI 7.5.2013	ITRE 24.4.2013	IMCO 29.5.2013
Relator(es) Data de designação	Jörg Leichtfried 14.5.2013		
Exame em comissão	17.9.2013	5.11.2013	21.1.2014
Data de aprovação	18.3.2014		
Resultado da votação final	+: –: 0:	35 4 2	
Deputados presentes no momento da votação final	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle		
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke		
Suplente(s) (nº 2 do art. 187º) presente(s) no momento da votação final	Marita Ulvskog		
Data de entrega	27.3.2014		