



Índice

III *Atos preparatórios*

CONSELHO

2015/C 40/01	Posição (UE) n.º 1/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade	
	Adotada pelo Conselho em 16 de outubro de 2014 ⁽¹⁾	1
2015/C 40/02	Nota justificativa do Conselho, adotada em 16 de outubro de 2014, sobre a Posição (UE) n.º 1/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que modifica a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade	11

III

(Atos preparatórios)

CONSELHO

Posição (UE) n.º 1/2015 do Conselho em primeira leitura

tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade

Adotada pelo Conselho em 16 de outubro de 2014

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2015/C 40/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) É de realçar a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, nomeadamente as emissões de dióxido de carbono (CO₂), para melhorar a segurança rodoviária, de adaptar a legislação relevante à evolução tecnológica e à evolução das necessidades do mercado e de facilitar as operações de transporte intermodal, assegurando simultaneamente uma concorrência não falseada e protegendo a infraestrutura rodoviária.
- (2) A evolução tecnológica compreende a possibilidade de instalação de dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos. Contudo, a instalação desses dispositivos faria ultrapassar o comprimento máximo autorizado ao abrigo da Diretiva 96/53/CE do Conselho ⁽⁴⁾. É, pois, necessário prever uma derrogação do comprimento máximo. A presente diretiva destina-se a permitir a instalação desses dispositivos logo que seja efetuada a transposição ou a aplicação das alterações necessárias aos requisitos técnicos para a sua homologação, e após a adoção pela Comissão dos atos de execução que estabeleçam as regras de funcionamento para a sua utilização.

⁽¹⁾ JO C 327 de 12.11.2013, p. 133.

⁽²⁾ JO C ...

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 14 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 16 de outubro de 2014. Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) [e decisão do Conselho de ...].

⁽⁴⁾ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

- (3) Uma melhor aerodinâmica da cabina dos veículos a motor permitiria ganhos consideráveis no desempenho energético dos veículos, possivelmente em conjugação com os dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis instalados na retaguarda dos veículos. No entanto, de acordo com os atuais limites máximos de comprimento impostos pela Diretiva 96/53/CE, não é possível concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos, o que ameaçaria o equilíbrio económico do setor dos transportes rodoviários. Também por esse motivo, é necessário prever uma derrogação do comprimento máximo.
- (4) Nos termos da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, os dispositivos aerodinâmicos que excedam 500 mm de comprimento e os veículos a motor equipados com cabinas que melhorem o seu desempenho aerodinâmico, caso esses veículos ultrapassem os limites previstos na Diretiva 96/53/CE, devem ser homologados antes de serem colocados no mercado.
- (5) Permitir que os veículos tenham um novo perfil de cabina contribuiria para melhorar a segurança rodoviária, reduzindo os ângulos mortos de visão dos condutores, nomeadamente abaixo do para-brisas, e permitiria salvar muitas vidas de utentes da estrada vulneráveis, nomeadamente peões e ciclistas. Um novo perfil de cabina permitiria igualmente a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão. Além disso, o ganho potencial de volume da cabina poderia melhorar a segurança e o conforto do condutor.
- (6) A utilização de grupos motopropulsores alternativos menos poluentes em pesados de mercadorias ou em autocarros implica um suplemento de peso. Esse suplemento de peso não deverá ser contabilizado como carga útil do veículo, penalizando assim economicamente o setor dos transportes rodoviários. Os grupos motopropulsores alternativos, que incluem os motopropulsores híbridos, são grupos motopropulsores que, para efeitos de propulsão mecânica, vão buscar energia a combustíveis consumíveis e/ou a uma bateria, ou a outros dispositivos de armazenamento de potência elétrica ou mecânica.
- (7) Os futuros veículos movidos a combustíveis alternativos (com sistemas de propulsão mais pesados do que os veículos de motorização convencional) também podem beneficiar de tara adicional. Por conseguinte, esses combustíveis alternativos podem ser incluídos na lista de combustíveis alternativos estabelecida na presente diretiva, caso a sua utilização exija uma tara adicional.
- (8) A presente diretiva prevê derrogações dos pesos e dimensões máximos autorizados de veículos e de conjuntos de veículos estabelecidos na Diretiva 96/53/CE. Contudo, os Estados-Membros deverão poder restringir, por razões ligadas à segurança rodoviária ou às características das infraestruturas, a circulação de determinados veículos em troços específicos da sua rede viária.
- (9) No setor da contentorização, utiliza-se cada vez mais contentores com 45 pés de comprimento. Estes contentores podem ser transportados por todos os modos de transporte. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem ser realizados se tanto os Estados-Membros como os transportadores seguirem procedimentos administrativos onerosos, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento máximo de 15 cm do comprimento autorizado dos veículos que transportam esses contentores poderia dispensar os transportadores dos referidos procedimentos administrativos e facilitar as operações de transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para as infraestruturas viárias ou para outros utentes da estrada.
- (10) Para continuar a promover as operações de transporte intermodal e para ter em conta a tara dos contentores ou das caixas móveis com um comprimento máximo de 45 pés, deverá ser permitida a circulação de veículos de três eixos com semirreboques de dois ou três eixos e com um peso total autorizado de 44 toneladas. Os veículos de dois eixos com semirreboques de três eixos que transportem contentores ou caixas móveis com um comprimento máximo de 45 pés deverão ser autorizados em operações de transporte intermodal, para um peso total autorizado de 42 toneladas.
- (11) Desde a adoção da Diretiva 96/53/CE, o peso médio dos passageiros dos autocarros e da sua bagagem aumentou substancialmente. Tendo em conta os limites de peso impostos por essa diretiva, esse facto provocou uma redução progressiva do número de passageiros transportados. Além disso, o equipamento necessário para cumprir os atuais requisitos técnicos, nomeadamente a norma Euro VI, leva a um aumento do peso dos veículos que os transportam. A necessidade de privilegiar o transporte coletivo em detrimento do transporte individual, a fim de melhorar a eficiência energética, impõe o restabelecimento do anterior número de passageiros por autocarro, tendo porém em conta o aumento do peso dos passageiros e da sua bagagem. É possível fazê-lo aumentando o peso autorizado dos autocarros de dois eixos, embora dentro de limites que não levem à deterioração das infraestruturas rodoviárias devido a um desgaste mais rápido.

⁽¹⁾ 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 (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (12) A fim de assegurar uma concorrência não falseada entre os operadores e de melhorar a deteção de infrações, os Estados-Membros deverão tomar medidas específicas, até ... (*), para identificar os veículos ou os conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os limites de peso relevantes e que, por conseguinte, deverão ser controlados. Esta identificação poderá ser efetuada com recurso a mecanismos de pesagem integrados na infraestrutura rodoviária ou a sensores de bordo que comuniquem de forma remota os dados às autoridades pertinentes. Os Estados-Membros deverão proceder a um número apropriado de controlos anuais do peso dos veículos. O número desses controlos deverá ser proporcional ao número total de veículos inspecionado anualmente em cada Estado-Membro.
- (13) A fim de garantir o cumprimento da presente diretiva, os Estados-Membros deverão definir o regime de sanções aplicável às infrações à presente diretiva e assegurar a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efetivas, não discriminatórias, proporcionadas e dissuasivas.
- (14) É importante que as autoridades competentes dos Estados-Membros troquem informações para tornar os controlos do peso dos veículos ou conjuntos de veículos mais eficazes a nível internacional, e para facilitar a sua correta realização. O ponto de contacto designado nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ deverá servir de plataforma para esse intercâmbio de informações.
- (15) É importante que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam periodicamente informados dos controlos efetuados pelas autoridades competentes dos 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.
- (16) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (17) A Comissão não deverá adotar atos de execução relativamente aos requisitos operacionais relacionados com a utilização de dispositivos aerodinâmicos, nem especificações pormenorizadas sobre o equipamento de pesagem de bordo, caso o comité criado ao abrigo da presente diretiva não emita parecer sobre o projeto de ato de execução apresentado pela Comissão.
- (18) A fim de atualizar a lista de combustíveis alternativos incluídos na presente diretiva à luz da evolução tecnológica mais recente, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, incluindo consultas com peritos dos Estados-Membros, antes de adotar os atos delegados. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (19) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido ao seu alcance e efeitos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (20) A Diretiva 96/53/CE deverá, por conseguinte, ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

(*) Seis anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

1) No artigo 1.º, n.º 1, alínea a), a referência à

«Diretiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Diretiva alterada pela Diretiva 2000/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 203 de 10.8.2000, p. 9).»

é substituída pela referência à

«Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

^(*) 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 (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).»

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

a) Ao primeiro parágrafo são aditadas as seguintes definições:

— “Combustíveis alternativos”, combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substituto das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes. Consistem em:

— eletricidade consumida em todos os tipos de veículos elétricos,

— hidrogénio,

— gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido — GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito — GNL),

— gás de petróleo liquefeito (GPL),

— energia mecânica do armazenamento a bordo/da fonte a bordo;

— “Veículo alimentado por combustíveis alternativos”, um veículo a motor total ou parcialmente movido por um combustível alternativo, homologado ao abrigo da Diretiva 2007/46/CE;

— “Operação de transporte intermodal”:

a) operações de transporte combinado definidas no artigo 1.º da Diretiva 92/106/CEE do Conselho (*); ou

b) operações de transporte que utilizam o transporte marítimo e por vias navegáveis, desde que o trajeto rodoviário inicial ou final não ultrapasse 150 km no território da União. A distância de 150 km acima referida pode ser excedida para atingir o terminal de transporte mais próximo adequado ao serviço previsto, caso se trate:

i) de veículos que cumpram o disposto no Anexo I, ponto 2.2.2, alíneas a) ou b), ou

ii) de outros veículos, se autorizados no Estado-Membro em causa.

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

- “Carregador”, uma pessoa ou entidade jurídica cujo nome figure no documento de embarque ou num documento de transporte equivalente, por exemplo, “através” do documento de embarque, como carregador, e/ou em cujo nome ou por conta da qual tenha sido celebrado um contrato de transporte com a empresa transportadora.

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

- b) No segundo parágrafo, a referência à «Diretiva 70/156/CEE» é substituída pela referência à «Diretiva 2007/46/CE»;
- 3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:
- a) o terceiro e o quarto parágrafo do n.º 4 são suprimidos;
- b) o n.º 6 é suprimido;
- 4) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Para efeitos do artigo 3.º, considera-se que os veículos articulados postos em circulação antes de 1 de janeiro de 1991, que não cumpram o disposto nos pontos 1.6 e 4.4 do anexo I, se encontram em conformidade com essas disposições se não excederem o comprimento total de 15,50 m.»;

- 5) Os artigos 8.º, 8.º-A e 9.º são suprimidos;
- 6) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 8.º-B

1. A fim de melhorar a sua eficiência energética, os veículos ou conjuntos de veículos equipados com dispositivos aerodinâmicos que preencham os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 e 3, e que cumpram o disposto na Diretiva 2007/46/CE, podem exceder os comprimentos máximos previstos no Anexo I, ponto 1.1, para permitir a instalação desses dispositivos na retaguarda do veículo ou conjunto de veículos. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com esses dispositivos devem cumprir o disposto no Anexo I, ponto 1.5, não implicando o aumento do comprimento máximo um aumento do comprimento de carga do veículo ou conjunto de veículos.

2. Antes de serem colocados no mercado, os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 que excedam 500 mm de comprimento devem ser homologados nos termos da Diretiva 2007/46/CE. Até ... (*), a Comissão avalia a necessidade de alterar os requisitos técnicos aplicáveis à homologação dos dispositivos aerodinâmicos estabelecidos nessa diretiva, incluindo as suas medidas de execução, tendo em conta a necessidade de garantir a segurança rodoviária e a segurança das operações de transporte intermodal e, especialmente:

- a) a fixação segura dos dispositivos de forma a limitar o risco de se soltarem com o tempo, nomeadamente durante operações de transporte intermodal;
- b) a segurança dos outros utentes da estrada, em especial dos mais vulneráveis, assegurando, nomeadamente, a visibilidade das marcações de contorno quando existirem dispositivos aerodinâmicos, através da adaptação dos requisitos de visão indireta e, em caso de colisão com a retaguarda de um veículo ou conjunto de veículos, não comprometendo a proteção à retaguarda contra o encaixe.

Para o efeito, a Comissão apresenta, se necessário, uma proposta legislativa para alterar a Diretiva 2007/46/CE.

3. A Comissão adota, mediante atos de execução, requisitos operacionais pormenorizados aplicáveis à utilização dos dispositivos referidos no n.º 1, que abrangem, em especial:

- a) as circunstâncias em que esses dispositivos necessitam de ser dobrados, recolhidos ou removidos pelo condutor,

(*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa.

- b) a sua utilização em infraestruturas rodoviárias urbanas e interurbanas, e
- c) a sua compatibilidade com operações de transporte intermodal.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.^o-I, n.^o 2.

4. O n.^o 1 é aplicável a partir da data de transposição ou de aplicação das alterações necessárias dos instrumentos a que se refere o n.^o 2 e após a adoção dos atos de execução a que se refere o n.^o 3, conforme adequado.

Artigo 9.^o-A

1. A fim de melhorar a eficiência energética, em especial através o desempenho aerodinâmico das cabinas, bem como a segurança rodoviária, os veículos ou conjuntos de veículos que preenchem os requisitos estabelecidos no n.^o 2 e cumpram o disposto na Diretiva 2007/46/CE podem exceder os comprimentos máximos previstos no Anexo I, ponto 1.1, caso a cabina lhes permita obter melhor desempenho aerodinâmico e eficiência energética e um bom desempenho em termos de segurança. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com essas cabinas devem cumprir o disposto no Anexo I, ponto 1.5, não implicando o aumento do comprimento máximo um aumento da capacidade de carga desses veículos.

2. Antes de serem colocados no mercado, os veículos referidos no n.^o 1 devem ser homologados nos termos da Diretiva 2007/46/CE. Até ... (*), a Comissão avalia a necessidade de definir os requisitos técnicos aplicáveis à homologação dos veículos equipados com essas cabinas, estabelecidos nessa diretiva, e, designadamente, nos seus atos de execução, tendo em conta os seguintes aspetos:

- a) a melhoria do desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos;
- b) a vulnerabilidade de certos utentes da estrada e o aumento da sua visibilidade para os condutores, especialmente reduzindo os ângulos mortos para os condutores;
- c) a redução dos estragos ou das lesões causados a outros utentes da estrada em caso de colisão;
- d) a segurança e o conforto dos condutores.

Para o efeito, a Comissão apresenta, se necessário, uma proposta legislativa para alterar a Diretiva 2007/46/CE.

3. O n.^o 1 é aplicável cinco anos após a data de transposição ou de aplicação das necessárias alterações dos instrumentos a que se refere o n.^o 2, conforme apropriado.»

7) O artigo 10.^o-A é suprimido;

8) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 10.^o-B

O peso máximo autorizado dos veículos movidos a combustíveis alternativos é o indicado no Anexo I, pontos 2.3.1 e 2.3.2.

Os veículos movidos a combustíveis alternativos devem também respeitar os limites de peso máximo autorizado por eixo indicados no Anexo I, ponto 3.

O peso adicional necessário para os veículos movidos a combustíveis alternativos é definido com base na documentação fornecida pelo fabricante aquando da homologação do veículo em causa. O peso adicional é indicado na prova oficial de conformidade exigida por força do artigo 6.^o.

(*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 10.º-H, a fim de atualizar, para efeitos da presente diretiva, a lista de combustíveis alternativos referidos no artigo 2.º que implicam peso adicional. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual e consulte peritos, inclusive peritos dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados.

Artigo 10.º-C

Os veículos ou conjuntos de veículos que efetuam o transporte de contentores de 45 pés ou de caixas móveis de 45 pés, cheios ou vazios, podem exceder em 15 cm o comprimento máximo previsto no Anexo I, ponto 1.1, se necessário for, sob reserva do artigo 9.º-A, n.º 1, e a distância máxima estabelecida no Anexo I, ponto 1.6, se o transporte rodoviário do contentor ou da caixa móvel fizer parte de uma operação de transporte intermodal.

Artigo 10.º-D

1. Até ... (*), os Estados-Membros efetuam medições específicas para identificar os veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder o peso máximo autorizado e que devem, por isso, ser controlados pelas respetivas autoridades competentes a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva. As medições podem ser efetuadas por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas viárias ou de equipamento de pesagem a bordo instalado nos veículos nos termos do n.º 4.

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

Sem prejuízo do direito da União e do direito nacional, caso sejam utilizados sistemas automáticos para determinar infrações à presente diretiva e para impor sanções, esses sistemas automáticos devem ser certificados. Caso sejam utilizados sistemas automáticos apenas para efeitos de identificação, a certificação não é exigida.

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

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

4. A Comissão adota, por meio de atos de execução, especificações técnicas pormenorizadas para garantir que o equipamento de pesagem a bordo referido no n.º 1 seja preciso, fiável, plenamente interoperável e compatível com todos os tipos de veículos.

A fim de garantir a interoperabilidade, as especificações técnicas pormenorizadas devem permitir, nomeadamente, que os dados da pesagem sejam comunicados, a qualquer momento, às autoridades competentes a partir de um veículo em andamento. Essa comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906, complementadas por uma norma adicional que garanta a possibilidade de as autoridades competentes dos Estados-Membros comunicarem e trocarem informações pela mesma via com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em qualquer Estado-Membro que utilizem equipamento de pesagem a bordo.

Os atos de execução referidos no presente número são adotados até ... (**), pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2.

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

(*) Seis anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa.

(**) Um ano a contar da data de aplicação da presente diretiva modificativa.

Artigo 10.º-E

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

Artigo 10.º-F

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

a) o carregador entregue uma declaração com o peso do contentor ou da caixa móvel ao transportador ao qual confie o seu transporte; e

b) o transportador faculte o acesso a toda a documentação relevante fornecida pelo carregador.

2. Os Estados-Membros estabelecem regras em matéria de responsabilidade, tanto do carregador como do transportador, consoante adequado, nos casos em que as informações a que se refere o n.º 1 sejam omissas ou inexatas e o veículo ou conjunto de veículos esteja em sobrecarga.

Artigo 10.º-G

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

a) o número de controlos efetuados nos dois anos civis precedentes; e

b) o número de veículos ou conjuntos de veículos em sobrecarga detetados.

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

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

Artigo 10.º-H

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º-B é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de ... (*). A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

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

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(*) Data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa.

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

Artigo 10.º-I

1. A Comissão é assistida pelo Comité dos Transportes Rodoviários a que se refere o artigo 42.º do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (**). Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Na falta de parecer do Comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

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

9) O Anexo I é alterado do seguinte modo:

a) no ponto 1.2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) todos os veículos, com exceção dos veículos referidos no ponto 1.2, alínea b): 2,55 m;»;

b) no ponto 1.2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) superestruturas dos veículos de transporte condicionado ou contentores ou caixas móveis condicionados transportados por veículos: 2,60 m;»;

c) no ponto 2.2.2, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) veículo a motor de dois eixos com semirreboque de três eixos que transporte, em operações de transporte intermodal, um ou mais contentores ou caixas móveis e cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés: 42 toneladas;»;

d) no ponto 2.2.2, é aditada a seguinte alínea:

«d) veículo a motor de três eixos com semirreboque de dois ou três eixos que transporte, em operações de transporte intermodal, um ou mais contentores ou caixas móveis e cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés: 44 toneladas;»;

e) o ponto 2.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.3.1. Veículos a motor de dois eixos, com exceção dos autocarros: 18 toneladas

Veículos a motor de dois eixos movidos a combustíveis alternativos, com exceção dos autocarros: ao peso máximo autorizado de 18 toneladas é acrescentado o peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos, que ascenderá, no máximo, a 1 tonelada.

Autocarros de dois eixos: 19,5 toneladas;»;

f) o ponto 2.3.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.3.2. Veículos a motor de três eixos: 25 ou 26 toneladas, se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente na União, tal como definido no Anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas

Veículos a motor de três eixos movidos a combustíveis alternativos: ao peso máximo autorizado de 25 ou 26 toneladas (se o eixo motor estiver equipado com pneus duplos e com suspensão pneumática ou reconhecida como equivalente na União, tal como definido no Anexo II, ou se cada eixo motor estiver equipado com pneus duplos e o peso máximo de cada eixo não ultrapassar 9,5 toneladas) é acrescentado o peso adicional necessário para a tecnologia de combustíveis alternativos, que ascenderá, no máximo, a 1 tonelada».

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até ... (*). Do facto informam imediatamente a Comissão.

Caso os Estados-Membros adotem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem matérias reguladas pela presente diretiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ...,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

...

Pelo Conselho
O Presidente

...

(*) 36 meses a contar da data de publicação da presente diretiva modificativa.

Nota justificativa do Conselho, adotada em 16 de outubro de 2014, sobre a Posição (UE) n.º 1/2015 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que modifica a Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade

(2015/C 40/02)

I. INTRODUÇÃO

Em 15 de abril de 2013, a Comissão apresentou ao Conselho a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 96/53/CE, 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.

Em 15 de abril de 2014, o Parlamento Europeu votou o seu parecer em primeira leitura.

Em 5 de junho de 2014, o Conselho alcançou um acordo político sobre o projeto de diretiva. Após a revisão jurídico-linguística, o Conselho adotou a sua posição em primeira leitura em 16 de outubro de 2014, de acordo com o processo legislativo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO EM PRIMEIRA LEITURA

1. Generalidades

O objetivo da presente iniciativa legislativa é melhorar o aerodinamismo dos veículos e sua eficiência energética, continuando a aumentar a segurança rodoviária, dentro dos limites impostos pela geometria das infraestruturas viárias.

Além disso, a intenção é promover a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos, facilitar o desenvolvimento do transporte intermodal, confirmar que a utilização transfronteiriça de veículos mais longos é lícita para trajetos que só cruzem uma fronteira, e permitir que as autoridades de fiscalização detetem mais facilmente as infrações cometidas.

A abordagem do Conselho foi de introduzir diversas alterações à proposta inicial. As principais disposições da Diretiva foram substancialmente alteradas. Por conseguinte, a posição do Conselho em primeira leitura altera a proposta inicial da Comissão, reformulando-a, adicionando e suprimindo diversas disposições do texto. Isto significa que o Conselho não pode aceitar as alterações introduzidas pelo Parlamento Europeu no seu parecer em primeira leitura e relacionadas com essas disposições.

2. Questões políticas fundamentais

i) *Clarificação sobre o tráfego transfronteiriço de veículos mais longos [artigo 1.º, ponto 2, alíneas a) e b); artigo 4.º, n.ºs 1 e 4]*

A Comissão propõe a alteração da Diretiva 96/53/CE a fim de confirmar que a utilização transfronteiriça de veículos mais longos é lícita para trajetos que só cruzem uma fronteira se os dois Estados-Membros interessados já o permitirem e as condições de derrogação estabelecidas na diretiva se encontrarem preenchidas.

O Conselho é de opinião que a Diretiva 96/53/CE permite obter o equilíbrio certo entre o direito que assiste aos Estados-Membros de estudarem e determinarem as soluções de transporte que mais se adequem às suas especificidades locais e a necessidade de evitar distorções a nível do mercado interno e um impacto significativo em termos de concorrência internacional. O Conselho e o Parlamento têm opiniões semelhantes a este respeito.

As alterações 21 e 22 foram aceites. A alteração 63 não foi aceite pelo Conselho.

ii) *Combustíveis alternativos [artigo 1.º, ponto 2, alínea a); artigo 1.º, ponto 8; artigo 10.º-B; artigo 1.º, ponto 9, alíneas e) e f)]*

No mesmo espírito da proposta da Comissão, o Conselho decidiu optar por uma abordagem que promova a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos. A definição de combustíveis alternativos foi incluída no texto. A Comissão pode atualizar, atendendo ao progresso tecnológico, a lista de combustíveis alternativos que já podem beneficiar do peso adicional necessário para a utilização de combustíveis alternativos (máximo de uma tonelada).

Para efeitos de verificação, o peso adicional necessário pelos veículos movidos a combustíveis alternativos é definido com base na documentação fornecida pelo fabricante. O texto esclarece que o peso adicional não deve ser contabilizado em detrimento da carga útil do veículo.

A abordagem do Parlamento Europeu relativamente às tecnologias hipocarbónicas é semelhante à do Conselho. As alterações 18, 19, 42, 43 e 69 foram parcialmente aceites ou o seu espírito.

iii) *Transporte combinado versus transporte intermodal [artigo 1.º, ponto 1; artigo 2.º, primeiro parágrafo, travessão 16, e artigo 1.º, ponto 10; artigo 11.º]*

O Conselho partilha a opinião de que a utilização do transporte intermodal, conforme proposto no contexto da revisão da Diretiva 96/53/CE favorecerá o transporte marítimo de curta distância, por vias navegáveis interiores, bem como o transporte ferroviário, em comparação com a utilização do transporte combinado tal como definido na Diretiva 92/106/CE. Com efeito, a utilização do transporte combinado conduz a determinadas restrições às cadeias de transportes ao passo que existem potenciais vantagens comparativas com a utilização do transporte intermodal.

Por conseguinte, o Conselho incluiu uma definição de operação de transporte intermodal no texto para efeitos da presente diretiva. Além disso, no artigo 11.º, mantém-se a abordagem da Comissão, que prevê uma derrogação de 15 cm ao comprimento máximo e à distância máxima entre o eixo da quinta roda e a retaguarda dos semirreboques no caso de veículos que efetuam transporte de contentores de 45 pés no contexto de uma operação de transporte intermodal.

O Parlamento Europeu decidiu manter a definição de transporte combinado ao longo do texto e solicitou à Comissão que apresentasse uma proposta legislativa para alterar a Diretiva 92/106/CEE. Dada a diferença entre as abordagens, o Conselho não aceitou as alterações 20, 44 e 45.

iv) *Dispositivos aerodinâmicos na retaguarda do veículo e nova conceção das cabinas (artigo 1.º pontos 6 e 7; artigos 8.º-B e 9.º-A)*

O Conselho considerou que os artigos 8.º-B e 9.º-A são os principais elementos da proposta da Comissão para melhorar a eficiência energética dos veículos ou conjuntos de veículos. O Conselho trabalhou intensamente na estruturação destes artigos.

De modo a melhorar a aerodinâmica dos veículos e, conseqüentemente, poupar combustível, o texto do Conselho permite derrogações ao comprimento máximo autorizado dos veículos ou conjuntos de veículos estabelecido no n.º 1.1 do Anexo I, se:

- o veículo ou conjunto de veículos estiver equipado com dispositivos aerodinâmicos na retaguarda (artigo 1.º, ponto 6; artigo 8.º-B), e/ou se
- o veículo ou conjunto de veículos estiver equipado com uma cabina que lhes permita obter melhor desempenho aerodinâmico, eficiência energética e segurança reforçada (artigo 1.º, ponto 7; artigo 9.º-A).

No artigo 8.º-B, o Conselho clarifica que os dispositivos aerodinâmicos têm obrigatoriamente de preencher determinados requisitos estabelecidos no artigo 8.º-B, n.º 3, para garantir a segurança em geral e a segurança das operações de transporte intermodal em particular.

Além disso, estes dispositivos devem ser utilizados em conformidade com determinados requisitos operacionais que serão adotados pela Comissão (atos de execução referidos no artigo 8.º-B, n.º 4), e devem respeitar as disposições da Diretiva relativa à homologação (Diretiva 2007/46/CE). O texto do Conselho também esclarece que antes de serem colocados no mercado, os dispositivos aerodinâmicos que excedam 50 cm devem ser homologados nos termos da Diretiva 2007/46/CE, depois de terem sido efetuadas as alterações necessárias à Diretiva.

No artigo 9.º-A, seguiu-se o mesmo raciocínio. Contudo, o Conselho decidiu convidar a Comissão a desenvolver os requisitos técnicos necessários para a homologação de veículos equipados com novas cabinas, nos termos da Diretiva relativa à homologação (Diretiva 2007/46/CE). Antes de serem colocados no mercado, estes veículos devem ser homologados nos termos desta Diretiva. No texto do Conselho, a Comissão é também convidada a apresentar, caso seja necessário, uma proposta legislativa para alterar a Diretiva 2007/46/CE (processo legislativo ordinário).

No texto do Conselho, os requisitos para os veículos equipados com novas cabinas não são obrigatórios. O Parlamento Europeu prevê requisitos obrigatórios sete anos após a entrada em vigor da presente diretiva. Por conseguinte, as alterações 38 e 40 não são aceitáveis.

Na abordagem do Conselho, a derrogação para os veículos equipados com dispositivos aerodinâmicos na retaguarda aplica-se, conforme apropriado:

- a partir da data de transposição do texto que altera a Diretiva relativa à homologação (Diretiva 2007/46/CE), ou
- a partir da data de aplicação das alterações necessárias aos requisitos técnicos previstos na Diretiva 2007/46/CE,
- e após a adoção dos atos de execução que contêm os requisitos operacionais pormenorizados aplicáveis à utilização desses dispositivos.

Além disso, a derrogação para veículos equipados com novas cabinas é aplicável, conforme apropriado, cinco anos após:

- a data de transposição do texto que altera a Diretiva relativa à homologação (Diretiva 2007/46/CE), ou
- a data de aplicação dos atos de execução nos termos da Diretiva 2007/46/CE.

O artigo 8.º-B e o artigo 9.º-A dispõem que os veículos equipados com dispositivos aerodinâmicos ou com novas cabinas devem poder girar dentro de uma coroa circular com um raio exterior de 12,50 m e um raio interior de 5,30 m (Anexo I, n.º 1.5). Além disso, a possibilidade de exceder os comprimentos máximos para os veículos não deve implicar aumento da capacidade de carga desses veículos. A alteração 28 foi aceite quanto ao fundo.

O Parlamento Europeu mantém a delegação de poderes na Comissão tal como prevista na proposta da Comissão. Uma vez que o Conselho decidiu adotar uma abordagem diferente, as alterações 30, 31 e 41 não foram tomadas em conta.

v) *Aplicação (artigo 1.º, pontos 11 e 12; artigos 12.º e 13.º)*

De acordo com a posição do Conselho relativamente à aplicação, os Estados-Membros devem tomar medidas específicas para identificar os veículos que excedem o peso máximo autorizado seis anos após a entrada em vigor da presente diretiva. Além disso, o texto do Conselho contém uma disposição não quantitativa para controlar o peso dos veículos. O texto também esclarece que os controlos do peso dos veículos podem ser efetuados por meio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas ou de equipamentos de pesagem a bordo: o Conselho assume uma posição de neutralidade tecnológica.

Além disso, o texto do Conselho refere claramente que os Estados-Membros não devem impor a instalação de sistemas de pesagem a bordo nos veículos matriculados noutros Estados-Membros. O texto do Conselho prevê atos de execução para estabelecer as especificações técnicas pormenorizadas de modo a assegurar que os sistemas de pesagem a bordo são precisos, fiáveis e plenamente interoperáveis. O Conselho não aceitou a lista de medidas propostas pela Comissão para os veículos com excesso de peso, mas manteve a obrigação de as autoridades competentes trocarem informações sobre as infrações e as sanções.

O Conselho não pôde seguir a abordagem da Comissão em termos de classificação das infrações em categorias (artigo 13.º). O texto foi substituído pela obrigação de os Estados-Membros estabelecerem regras sobre as sanções aplicáveis às infrações previstas na Diretiva.

O Conselho não pode aceitar a alteração 50 segundo a qual os novos veículos N2 e N3 devem estar equipados com sistemas de pesagem a bordo cinco anos após a entrada em vigor da presente diretiva. Além disso, o Conselho não aceitou as alterações 46, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 e 59.

vi) *Obrigação de prestar informações (artigo 1.º, ponto 14; artigo 15.º)*

O Conselho sugere que se simplifique a obrigação de prestar informações proposta inicialmente pela Comissão no artigo 15.º. Na abordagem do Conselho solicita-se que os Estados-Membros enviem à Comissão informações sobre o número de controlos efetuados nos dois anos civis anteriores e sobre o número de veículos detetados com sobrecarga. Estas informações podem ser enviadas juntamente com as informações apresentadas à Comissão em conformidade com o Regulamento 561/2006/CE.

vii) *Data de transposição (artigo 2.º)*

O Conselho prevê um regime transitório de 36 meses. O regime inicialmente previsto pela Comissão era de 18 meses. Além disso, os artigos 8.º-B, n.º 1 e 9.º-A, n.º 1 contêm pré-requisitos específicos para a sua aplicação (vide subalínea (ii) aos dispositivos aerodinâmicos na retaguarda do veículo e à nova conceção das cabinas).

viii) *Estrutura do ato jurídico (atos delegados/atos de execução)*

O Conselho considera que a Comissão deve ser habilitada a adotar atos delegados para atualizar a lista de combustíveis alternativos constante da presente diretiva de modo a refletir eventuais inovações na tecnologia de combustíveis.

Contudo, o Conselho decidiu alterar a delegação de poderes na Comissão (substituindo os atos delegados por atos de execução) relativamente aos dispositivos aerodinâmicos na retaguarda, à nova conceção das cabinas e ao estabelecimento das especificações técnicas para a interoperabilidade. Dado que o Conselho propõe uma estrutura diferente para os artigos 8.º-B e 9.º-A, a delegação de poderes na Comissão foi alterada (vide subalínea (iv)).

III. CONCLUSÃO

Ao definir a sua posição em primeira leitura, o Conselho atendeu plenamente à proposta da Comissão e ao parecer emitido pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. No que respeita às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho faz notar que já integrou determinadas alterações – quanto ao fundo, no todo ou em parte – na sua posição em primeira leitura.

ISSN 1977-1010 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2482 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT