

I

(Atos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRETIVA (UE) 2015/719 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 29 de abril de 2015****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****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

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⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

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, para adaptar a legislação aplicável à evolução tecnológica e à evolução das necessidades do mercado e para facilitar as operações de transporte intermodal, assegurando simultaneamente uma concorrência não falseada e protegendo as infraestruturas rodoviárias.
- (2) A evolução tecnológica torna possível instalar dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis na retaguarda dos veículos. Contudo, a instalação desses dispositivos faria ultrapassar os comprimentos máximos autorizados ao abrigo da Diretiva 96/53/CE do Conselho ⁽³⁾. É, pois, necessário prever uma derrogação dos comprimentos máximos. A presente diretiva destina-se a permitir a instalação desses dispositivos logo que seja efetuada a transposição ou a aplicação das alterações necessárias dos requisitos técnicos para a sua homologação, e assim que a Comissão tiver adotado atos de execução que estabeleçam as regras de funcionamento para a sua utilização.
- (3) Uma melhor aerodinâmica da cabina dos veículos a motor permitiria ganhos consideráveis no desempenho energético dos veículos, possivelmente em conjugação com dispositivos aerodinâmicos retráteis ou rebatíveis

⁽¹⁾ JO C 327 de 12.11.2013, p. 133.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 15 de abril de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 16 de outubro de 2014 (JO C 40 de 5.2.2015, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 10 de março de 2015 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 20 de abril de 2015.

⁽³⁾ 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).

instalados na sua retaguarda. No entanto, tendo em conta os atuais comprimentos máximos previstos na Diretiva 96/53/CE, não é possível concretizar esta melhoria sem reduzir a capacidade de carga dos veículos e sem ameaçar o equilíbrio económico do setor dos transportes rodoviários. Por esse motivo, é também necessário prever uma derrogação dos comprimentos máximos. Essa derrogação não deverá ser utilizada para aumentar a capacidade de carga dos veículos.

- (4) No quadro 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 melhoram 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 deverá melhorar a segurança e o conforto dos condutores. Uma vez estabelecidos requisitos de segurança reforçados aplicáveis às cabinas mais compridas, será possível ponderar se é adequado aplicá-los aos veículos que não beneficiam da extensão do comprimento.
- (6) Os grupos motopropulsores alternativos, que incluem 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. A sua utilização em veículos pesados de mercadorias ou em autocarros implica um suplemento de peso, mas reduz a poluição. Esse suplemento de peso não deverá ser contabilizado como carga útil do veículo, pois isso penalizaria economicamente o setor dos transportes rodoviários. Contudo, o suplemento de peso também não deverá fazer aumentar o volume de carga dos veículos.
- (7) Os futuros veículos movidos a combustíveis alternativos (com sistemas de propulsão mais pesados do que os utilizados em 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 das suas redes viárias.
- (9) No setor da contentorização, utilizam-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 desses procedimentos administrativos e facilitar as operações de transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para as infraestruturas viárias ou para outros utentes da estrada. A definição de operação de transporte intermodal da presente diretiva não prejudica os trabalhos de revisão da Diretiva 92/106/CEE do Conselho ⁽²⁾.
- (10) Para continuar a promover as operações de transporte intermodal e para ter em conta a tara dos contentores ou das caixas amovíveis com um comprimento máximo de 45 pés, deverá ser permitida a circulação de veículos de três eixos com semirreboques de dois ou três eixos até um peso total autorizado de 44 toneladas. Os veículos de dois eixos com semirreboques de três eixos que transportem contentores ou caixas amovíveis com um comprimento máximo de 45 pés deverão ser autorizados em operações de transporte intermodal até 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

⁽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).

⁽²⁾ 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).

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.

- (12) A fim de evitar distorções da concorrência e de assegurar a segurança rodoviária, os Estados-Membros deverão tratar adequadamente as infrações relativas ao peso excessivo dos veículos de transporte.
- (13) 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 27 de maio de 2021, para identificar os veículos ou os conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os limites de peso aplicáveis e que, por conseguinte, deverão ser controlados. Essa identificação poderá ser efetuada através de mecanismos de pesagem integrados nas infraestruturas rodoviárias ou de sensores de bordo que comuniquem de forma remota os dados às autoridades competentes. Esses dados de bordo deverão ser disponibilizados também aos condutores. 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 inspecionados anualmente em cada Estado-Membro.
- (14) 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.
- (15) A fim de tornar os controlos do peso dos veículos ou conjuntos de veículos mais eficazes a nível internacional, e de facilitar a sua correta realização, é importante que as autoridades competentes dos Estados-Membros troquem informações entre si. O ponto de contacto designado nos termos do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ deverá ser utilizado para esse intercâmbio de informações.
- (16) O Parlamento Europeu e o Conselho deverão ser periodicamente informados dos controlos do tráfego rodoviário efetuados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros. Essas informações, fornecidas pelos Estados-Membros, permitirão que a Comissão assegure o cumprimento das normas da presente diretiva pelos transportadores e determine se se justifica a adoção de medidas coercivas suplementares.
- (17) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. As referidas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.
- (18) A Comissão não deverá adotar atos de execução relativamente aos requisitos operacionais relacionados com a utilização de dispositivos aerodinâmicos, nem especificações pormenorizadas no que se refere aos equipamentos de pesagem de bordo, caso o comité criado ao abrigo da presente diretiva não emita parecer sobre os projetos de atos de execução apresentados pela Comissão.
- (19) A fim de atualizar a lista de combustíveis alternativos incluídos na presente diretiva tendo em conta a evolução tecnológica mais recente, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE 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.
- (20) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros mas podem, devido ao seu alcance e aos seus 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.
- (21) Por conseguinte, a Diretiva 96/53/CE deverá ser alterada,

⁽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).

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

1) No artigo 1.º, n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- «a) Às dimensões dos veículos a motor das categorias M2 e M3 e dos seus reboques da categoria 0 e dos veículos a motor das categorias N2 e N3 e dos seus reboques da categoria 03 e 04, definidos no anexo II da 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 passa a ter a seguinte redação:

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, compostos por:

- a) Eletricidade consumida em todos os tipos de veículos elétricos;
- b) Hidrogénio;
- c) Gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido — GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito — GNL);
- d) Gás de petróleo liquefeito (GPL);
- e) Energia mecânica do armazenamento a bordo/da fonte a bordo, incluindo o calor residual;

— “Veículo alimentado por combustíveis alternativos”, um veículo a motor total ou parcialmente movido por um combustível alternativo, homologado no quadro da Diretiva 2007/46/CE;

— “Operações de transporte intermodal”:

- a) Operações de transporte combinado definidas no artigo 1.º da Diretiva 92/106/CEE do Conselho (*), utilizadas para o transporte de um ou mais contentores ou caixas amovíveis cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés; ou
- b) Operações de transporte utilizadas para o transporte de um ou mais contentores ou caixas amovíveis cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés, que utilizem o transporte marítimo e por vias navegáveis, desde que o trajeto rodoviário inicial ou final não ultrapasse 150 km no território da União. Essa distância de 150 km pode ser excedida para atingir o terminal de transporte mais próximo adequado ao serviço previsto, caso se trate de:
 - i) veículos que cumpram o disposto no anexo I, ponto 2.2.2, alíneas a) ou b), ou
 - ii) veículos que cumpram o disposto no anexo I, ponto 2.2.2, alíneas c) ou d), se tais distâncias forem autorizadas 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 diferente daquele em que as operações de carregamento ou descarregamento são efetuadas;

— “Expedidor”, uma entidade jurídica ou uma pessoa singular ou coletiva cujo nome figure no documento de embarque ou num documento de transporte equivalente, por exemplo, “através” do documento de embarque, como expedidor, 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 seguinte referência:

«Diretiva 2007/46/CE».

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

- a) No n.º 4, o terceiro e o quarto parágrafos 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 no anexo I, pontos 1.6 e 4.4, cumprem 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 previstos 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, da presente diretiva, a fim de permitir a instalação desses dispositivos na retaguarda dos veículos ou conjunto de veículos. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com esses dispositivos devem cumprir o disposto no anexo I, ponto 1.5, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento do comprimento de carga desses veículos ou conjuntos de veículos.

2. Antes de serem colocados no mercado, os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 que excedam 500 mm de comprimento devem ser homologados de acordo com as regras de homologação no quadro da Diretiva 2007/46/CE.

Até 27 de maio de 2017, a Comissão avalia a necessidade de adotar ou de alterar os requisitos técnicos de homologação dos dispositivos aerodinâmicos estabelecidos nesse quadro, tendo em conta a necessidade de garantir a segurança rodoviária e a segurança das operações de transporte intermodal e, nomeadamente, o seguinte:

- a) A fixação segura dos dispositivos por 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 caso existam dispositivos aerodinâmicos, adaptando os requisitos de visão indireta e, em caso de colisão com a retaguarda de um veículo ou de um conjunto de veículos, não comprometendo a proteção à retaguarda contra o encaixe.

Para esse efeito, a Comissão apresenta, se necessário, uma proposta legislativa para alterar as regras de homologação no quadro da Diretiva 2007/46/CE.

3. Os dispositivos aerodinâmicos referidos no n.º 1 devem cumprir os seguintes requisitos operacionais:

- a) Em circunstâncias em que a segurança dos outros utentes da estrada ou do condutor esteja em risco, devem ser rebatidos, recolhidos ou removidos pelo condutor;
- b) A sua utilização em infraestruturas rodoviárias urbanas e interurbanas deve ter em conta as características especiais das zonas onde o limite de velocidade seja inferior ou igual a 50 km/h e onde sejam mais suscetíveis de estar presentes utentes vulneráveis da estrada; e
- c) A sua utilização deve ser compatível com as operações de transporte intermodal e, em particular, quando recolhidos ou rebatidos, não podem exceder o comprimento máximo autorizado em mais de 20 cm.

4. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas que garantam condições uniformes de aplicação do n.º 3. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-I, n.º 2.

5. 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 4, conforme adequado.

Artigo 9.º-A

1. A fim de melhorar a eficiência energética, em especial no que se refere ao desempenho aerodinâmico das cabinas, bem como a segurança rodoviária, os veículos ou conjuntos de veículos que preencham os requisitos previstos no n.º 2 e que cumpram o disposto na Diretiva 2007/46/CE podem exceder os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, da presente diretiva desde que a configuração da cabina melhore o seu desempenho aerodinâmico, a sua eficiência energética e o seu desempenho de segurança. Os veículos ou conjuntos de veículos equipados com essas cabinas devem cumprir o disposto no anexo I, ponto 1.5, da presente diretiva, e qualquer excesso dos comprimentos máximos não pode dar origem a um aumento da capacidade de carga desses veículos.

2. Antes de serem colocados no mercado, os veículos referidos no n.º 1 devem ser homologados de acordo com as regras de homologação no quadro da Diretiva 2007/46/CE. Até 27 de maio de 2017, a Comissão avalia a necessidade de definir os requisitos técnicos de homologação dos veículos equipados com essas cabinas, estabelecidos nesse quadro, tendo em conta o seguinte:

- a) A melhoria do desempenho aerodinâmico dos veículos ou conjuntos de veículos;
- b) A vulnerabilidade dos utentes da estrada e o aumento da sua visibilidade para os condutores, especialmente reduzindo os ângulos mortos para estes últimos;
- 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 esse efeito, a Comissão apresenta, se necessário, uma proposta legislativa para alterar as regras de homologação no quadro da Diretiva 2007/46/CE.

3. O n.º 1 é aplicável três anos após a data de transposição ou de aplicação das alterações necessárias 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, 2.3.2 e 2.4.

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 nos termos do artigo 6.º.

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 dos 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, incluindo 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 amovíveis de 45 pés, cheios ou vazios, podem exceder em 15 cm os comprimentos máximos previstos no anexo I, ponto 1.1, sob reserva do artigo 9.º-A, n.º 1, se aplicável, e a distância máxima prevista no anexo I, ponto 1.6, desde que o transporte rodoviário do contentor ou da caixa amovível em causa faça parte de uma operação de transporte intermodal.

Artigo 10.º-D

1. Até 27 de maio de 2021, 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 deverão, por isso, ser controlados pelas respetivas autoridades competentes a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva. Essas medições podem ser efetuadas com o apoio de sistemas automáticos instalados nas infraestruturas viárias, ou por meio 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, os sistemas automáticos que sejam utilizados para determinar infrações à presente diretiva e para impor sanções devem ser certificados. Caso esses sistemas automáticos sejam utilizados apenas para efeitos de identificação, não precisam de ser certificados.

2. Em cada ano civil, os Estados-Membros efetuam um número adequado de controlos do peso dos veículos ou dos conjuntos de veículos em circulação, proporcionado em relação 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 ⁽¹⁾*, que as suas autoridades competentes troquem informações sobre as infrações e sanções relacionadas com o presente artigo.

4. O equipamento de pesagem a bordo referido no n.º 1 deve ser preciso, fiável, plenamente interoperável e compatível com todos os tipos de veículos.

5. Até 27 de maio de 2016, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas para garantir condições uniformes de aplicação das regras de interoperabilidade e compatibilidade previstas no n.º 4.

A fim de garantir a interoperabilidade, essas regras pormenorizadas devem permitir que os dados da pesagem sejam comunicados, a qualquer momento, a partir de um veículo em movimento às autoridades competentes e ao seu condutor. Essa comunicação deve ser feita através da interface definida pelas normas CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906. Além disso, essa comunicação deve garantir que as autoridades competentes dos Estados-Membros possam comunicar e trocar informações pela mesma via com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em qualquer Estado-Membro que utilizem equipamento de pesagem a bordo.

A fim de garantir a compatibilidade com todos os tipos de veículos, os sistemas de bordo dos veículos a motor devem poder receber e tratar os dados provenientes de qualquer tipo de reboque ou semirreboque fixado ao veículo a motor.

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

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 essas regras à Comissão.

Artigo 10.º-F

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

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

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

2. Os Estados-Membros estabelecem regras relativas à responsabilidade do expedidor e do transportador, consoante adequado, caso as informações a que se refere o n.º 1 sejam omissas ou inexatas e o veículo ou o 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 detetados em sobrecarga.

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 ⁽²⁾*.

A Comissão analisa as informações recebidas nos termos do presente artigo e inclui a sua análise 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 26 de maio de 2015. 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 os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
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 ^{(3)*}. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ^{(4)*}.
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.

Artigo 10.º-J

Até 8 de maio de 2020, a Comissão apresenta, se for caso disso, ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação das alterações da presente diretiva introduzidas pela Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho ^{(5)*}, tendo nomeadamente em conta as características específicas de certos segmentos do mercado. Com base nos resultados desse relatório, a Comissão apresenta, se for caso disso, uma proposta legislativa devidamente acompanhada de uma avaliação de impacto. O relatório é disponibilizado pelo menos seis meses antes da apresentação de qualquer proposta legislativa.

^{(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 (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).

^{(3)*} 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).

^{(4)*} 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).

^{(5)*} Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, 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 (JO L 115 de 6.5.2015, 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 na 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 amovíveis 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 amovíveis cujo comprimento máximo total não ultrapasse 45 pés: 42 toneladas;»;
- d) Ao 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 amovíveis 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 toneladas, 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 toneladas, ou de 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.»;
- g) O ponto 2.4 passa a ter a seguinte redação:
- «2.4. Autocarros articulados de três eixos: 28 toneladas
- Autocarros articulados de três eixos movidos a combustíveis alternativos: ao peso máximo autorizado de 28 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 7 de maio de 2017. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser 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 nas 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 Estrasburgo, em 29 de abril de 2015.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

A Presidente

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
