



Bruxelas, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

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 Comunidade¹, contribuiu durante muitos anos de forma satisfatória para o bom funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário, fixando as dimensões e os pesos máximos para os veículos que efetuam transportes nacionais e internacionais de mercadorias e de passageiros. A diretiva também especifica em que condições podem ser concedidas derrogações para o tráfego de veículos que excedam os limites dimensionais estabelecidos.

Tendo em conta a evolução do mercado e as tecnologias disponíveis, levanta-se a questão de saber se as escolhas feitas aquando da adoção da diretiva, em 1996, continuam a ser pertinentes. Em especial, a necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de produtos petrolíferos tornou-se um elemento crucial no setor dos transportes, sobretudo para o transporte rodoviário, que representa cerca de 82 % do consumo de energia neste setor. O aumento contínuo do preço dos combustíveis agrava constantemente a fatura energética da Europa, aconselhando a procura de soluções para reduzir o consumo dos veículos. O Livro Branco sobre a política de transportes,² publicado em 2011, fixou como objetivo a redução de 60 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2050, relativamente aos níveis de 1990.

Neste contexto, o Livro Branco anunciou a revisão da diretiva relativa aos pesos e dimensões máximos dos veículos de transporte rodoviário, a fim de permitir a introdução no mercado de veículos mais aerodinâmicos, com maior eficiência energética. Com efeito, tendo em conta as dimensões e os pesos máximos autorizados pela atual diretiva, a melhoria da eficiência aerodinâmica dos veículos, bem como a instalação de sistemas de tração alternativos, híbridos ou elétricos, só são possíveis em detrimento da capacidade de carga do veículo. Os motores de tração híbrida, ou as baterias, implicam um suplemento de peso considerável. As cabinas, mais arredondadas à frente para aumentar o aerodinamismo, serão mais compridas. A instalação, na retaguarda do veículo, de dispositivos aerodinâmicos perfilados também aumenta o seu comprimento. Esta redução da capacidade desencoraja os transportadores, os carregadores e os construtores de utilizarem e conceberem veículos com maior eficiência energética.

A revisão da diretiva constitui igualmente uma oportunidade para melhorar a segurança rodoviária graças ao aperfeiçoamento do perfil da cabina, que possibilitará a redução dos ângulos mortos de visão do condutor e a instalação de estruturas de absorção de energia em caso de colisão e oferecerá maior segurança e conforto ao condutor. Em especial, permitirá poupar a vida a muitos utentes vulneráveis, como os peões e os ciclistas, que não são necessariamente visíveis pelo condutor quando este manobra.

Por conseguinte, é necessário alterar a Diretiva 96/53/CE para melhorar o aerodinamismo dos veículos e a sua eficiência energética, continuando a aumentar a segurança rodoviária, dentro dos limites impostos pela geometria das infraestruturas viárias.

¹ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

² Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transporte competitivo e eficiente em recursos - COM(2011) 0144

A título de exemplo, segundo alguns estudos³, a instalação, na retaguarda do veículo, de dispositivos aerodinâmicos de comprimento entre 1 e 2 m permite poupar 5 a 10 % do consumo de combustível em autoestrada, a uma velocidade média de 80/90 km/h

Além disso, desde a adoção da Diretiva 96/53/CE, aumentou o peso médio do passageiro de autocarro. Acresce que a legislação da União Europeia impôs a presença a bordo de dispositivos de segurança cujo peso reduz a capacidade de carga útil do veículo e, por conseguinte, o número de passageiros. Esta situação não é consentânea com o objetivo de reduzir o consumo de combustível por pessoa transportada, nem com o objetivo de promover o transporte coletivo, claramente mais respeitador do ambiente, em detrimento da utilização do veículo individual.

As economias de combustível e a redução das emissões poluentes não são os únicos motivos a justificar uma proposta de revisão da Diretiva 96/53/CE.

Com efeito, a Diretiva 96/53/CE não tem em conta a recente evolução da contentorização e do transporte intermodal. De facto, hoje em dia, alguns contentores utilizados no transporte ferroviário e fluvial, no transporte marítimo intercontinental e na cabotagem marítima só podem concluir a sua viagem por estrada com autorizações especiais, que agravam os encargos administrativos dos transportadores e das administrações. Ora, em relação aos mais comuns destes contentores, cujo comprimento é de 45 pés, ou seja, 13,72 m, o aumento de comprimento dos camiões necessário para evitar o recurso a estas autorizações seria apenas de 15 cm, o que não levanta problemas nem de segurança rodoviária nem de geometria das infraestruturas.

Por último, dado que a atual diretiva não prevê disposições relativas aos controlos dos veículos e às sanções aplicáveis, numerosas infrações ficam impunes, esvaziando da sua substância as exigências da diretiva. A principal infração cometida é a sobrecarga do veículo. Em média, um em cada três veículos controlados circula com excesso de carga, ultrapassando muitas vezes 10 ou mesmo 20 % do peso máximo autorizado. A circulação nestas condições causa o desgaste prematuro do pavimento e aumenta o risco de acidentes na estrada. Além disso, provoca distorções de concorrência entre empresas de transporte, visto que os prevaricadores podem obter ilegalmente vantagens competitivas indevidas. Ora, existem atualmente soluções técnicas de filtragem que permitem assegurar um maior número de controlos, mais rápidos e mais eficazes, sem obrigar à paragem de todos os veículos a controlar. Existem também sistemas de pesagem embarcados que permitem ao próprio condutor verificar o cumprimento das normas aplicáveis. Por conseguinte, é necessário dotar a Diretiva 96/53/CE de disposições relativas aos controlos e às sanções, a fim de restabelecer o respeito das regras de concorrência entre transportadoras e assegurar um bom nível de segurança rodoviária e a longevidade das infraestruturas.

Algumas partes interessadas manifestaram dúvidas quanto à interpretação do artigo 4.º da Diretiva 96/53/CE. Tendo em conta essas interrogações, a 13 de junho de 2012, o Vice Presidente Sim Kallas enviou uma carta ao Presidente da Comissão dos Transportes do Parlamento Europeu com orientações sobre esta matéria, considerando lícita a utilização transfronteiriça de veículos mais longos para trajetos que cruzem uma só fronteira, se os dois Estados-Membros interessados já o permitirem e estiverem reunidas as condições para as derrogações previstas no artigo 4.º, n.ºs 3, 4 ou 5, da Diretiva 96/53/CE. Essa utilização não deve afetar significativamente a concorrência internacional. A fim de refletir as orientações constantes da carta, a presente revisão contempla, no texto da diretiva, as disposições relativas ao artigo 4.º, n.º 4.

³ Estudo TU Delft de 2011 sobre o aerodinamismo dos veículos pesados de mercadorias.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Em 2011 e 2012 realizaram-se consultas públicas e setoriais sob a égide da Comissão.

A consulta pública, organizada entre dezembro de 2011 e fevereiro de 2012, permitiu recolher mais de mil respostas de cidadãos, Estados-Membros e organizações profissionais e não-governamentais. Da consulta extraíram-se as seguintes conclusões:

- i) A melhoria do desempenho aerodinâmico dos pesados de mercadorias é unanimemente saudada como um progresso e a maioria dos participantes na consulta considera necessário alterar a Diretiva 96/53/CE para permitir essa melhoria.
- ii) A ideia de facilitar a introdução de motores de tração híbrida ou elétrica, bem como o desenvolvimento da contentorização e da intermodalidade, alterando a Diretiva 96/53/CE, recebeu ampla aprovação.
- iii) Os profissionais do setor acolhem favoravelmente a instauração de medidas para controlar a sobrecarga dos veículos, na medida em que restabelece uma concorrência leal entre transportadores, afigurando-se indispensável dotar os Estados-Membros de meios para efetuarem esses controlos, sem aumentar os seus encargos financeiros nem perturbar ou provocar atrasos no tráfego.

Com base nos resultados da consulta pública, a Comissão organizou seminários que reuniram construtores de veículos, transportadores e carregadores, operadores de transporte combinado, organismos de fiscalização rodoviária e agentes da segurança rodoviária. Estas consultas suscitaram um consenso sobre os objetivos de redução da poluição e do consumo de combustível e de melhoria da segurança rodoviária, assim como um acordo para uma abertura às novas possibilidades do transporte intermodal. Também se registou a um consenso sobre a necessidade de reforçar os controlos, nomeadamente da eventual sobrecarga dos veículos. No que respeita ao desempenho aerodinâmico, os participantes manifestaram-se a favor de cabinas mais perfiladas e da instalação, na retaguarda dos veículos, de equipamentos que reduzam o efeito de resistência ao avanço. A adaptação dos pesos e dimensões máximos, limitada e acompanhada de sinalização adequada das dimensões, não parece apresentar risco para a segurança rodoviária.

As medidas apresentadas nesta revisão resultam dessa concertação.

As medidas foram apreciadas no quadro de uma avaliação de impacto que permitiu selecionar as melhores opções no plano da eficiência económica e ambiental. O cenário adotado, detalhado no ponto 4, combina os trabalhos de harmonização técnica levados a efeito com um grupo de peritos, com vista à adoção de atos delegados, e uma abordagem regulamentar moderada, a fim de não impor obrigações desproporcionadas ou inviáveis, que penalizam em especial as pequenas e médias empresas.

A consulta incidiu também no artigo 4.º da Diretiva 96/53/CE, que determina as condições a respeitar para beneficiar de derrogações aos limites impostos pela diretiva, cuja determinação incumbe aos Estados-Membros em determinados casos bem definidos. Surgiram divergências quanto ao tráfego internacional de veículos de dimensões superiores às fixadas na diretiva. A Comissão decidiu publicar as suas próprias orientações relativas à atual diretiva (carta de 13 de junho de 2012 dirigida ao presidente da Comissão dos Transportes do Parlamento Europeu). As orientações relativas ao artigo 4.º, n.º 4, estão contempladas no artigo 1.º, n.º 2, da proposta.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A proposta de alteração da Diretiva 96/53/CE baseia-se no artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Com efeito, a melhoria da eficiência e do desempenho ambiental do transporte rodoviário é um objetivo essencial da política comum de transportes. A harmonização das regras a nível europeu é, aliás, uma exigência sistemática dos profissionais do setor.

Esta proposta respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. Considerando a importância da atividade de transporte para o funcionamento do mercado interno e o seu alcance transnacional cada vez maior, o aumento do custo dos combustíveis e o crescimento das emissões de gases com efeito de estufa, são indispensáveis medidas que melhorem a eficiência energética e reduzam o impacto ambiental do transporte rodoviário e que assegurem o cumprimento das regras.

A proposta deixa aos Estados-Membros a liberdade de decidirem as derrogações às regras nela previstas no que respeita ao transporte nacional, institui um comité encarregado de assistir a Comissão na definição dos requisitos de aerodinamismo e das orientações sobre os procedimentos de fiscalização e prevê sanções adaptadas às infrações cometidas. Por conseguinte, a proposta não vai além do necessário para se alcançarem os seus objetivos.

O instrumento proposto é uma diretiva, uma vez que o objetivo é alterar uma diretiva existente. A proposta versa uma matéria de interesse para o Espaço Económico Europeu, pelo que lhe deve ser aplicável.

Por último, esta proposta não tem implicações para o orçamento da União.

4. EXPLICAÇÃO PORMENORIZADA DA PROPOSTA

A proposta da Comissão prevê, em primeiro lugar, derrogações às dimensões máximas dos veículos, tendo em vista a instalação de dispositivos aerodinâmicos na retaguarda dos veículos ou a redefinição da geometria das cabinas. Essas derrogações abrem novas perspetivas aos construtores de veículos tratores, camiões e reboques, mas devem respeitar certas exigências, sendo uma delas a de não aumentar a capacidade de carga dos veículos. A Comissão, assistida por um comité, definirá posteriormente estes requisitos, que devem assegurar o respeito das regras de segurança rodoviária e das limitações associadas às infraestruturas, sem prejudicar a fluidez do tráfego. Para além da redução do consumo de combustível e das emissões de gases com efeito de estufa, o perfil das cabinas deverá também permitir melhorar o campo de visão do condutor e, por conseguinte, poupar cerca de 400 vidas por ano na Europa. O conforto e a segurança dos condutores serão igualmente reforçados.

A Comissão alterará o Regulamento (UE) n.º 1230/2012, de 12 de dezembro de 2012, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 661/2009 no que respeita às prescrições para a homologação dos veículos a motor, a fim de as tornar compatíveis com a presente proposta de diretiva.

A proposta de diretiva autoriza o aumento do peso dos veículos elétricos ou híbridos numa tonelada, para ter em conta o peso das baterias elétricas ou do motor duplo, sem prejuízo para a capacidade de carga do veículo. Além disso, o peso máximo dos autocarros é aumentado de uma tonelada para ter em conta várias evoluções, tais como o aumento do peso médio dos passageiros e respetiva bagagem, os novos equipamentos impostos pela regulamentação de segurança ou a nova classe Euro VI.

A alteração da Diretiva 96/53/CE facilitará o desenvolvimento do transporte intermodal, autorizando um aumento de 15 cm do comprimento dos camiões para o transporte de contentores de 45 pés, cada vez mais utilizados no transporte intercontinental e na Europa.

A proposta confirma igualmente 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 estiverem preenchidas as condições de derrogação nos termos do artigo 4.º, n.os 3, 4 ou 5, da diretiva. Em relação ao artigo 4.º, n.º 4, estas operações de transporte não afetam significativamente a concorrência internacional se essa utilização se limitar a dois Estados-Membros e se a infraestrutura existente e as condições de segurança rodoviária o permitirem. O artigo 4.º, n.º 4, é alterado em conformidade.

São aditadas novas disposições à Diretiva 96/53/CE, a fim de permitir uma melhor deteção das infrações pelas autoridades de fiscalização e a harmonização das sanções administrativas que se lhes aplicam. A Comissão publicará orientações sobre os procedimentos de fiscalização, a fim de garantir a harmonização dos métodos em todos os Estados-Membros. Estes últimos deverão efetuar um número mínimo de medições, por meio de sistemas de pesagem com o veículo em andamento, integrados no pavimento, ou por meio de sensores de bordo que comunicam à distância com os agentes da autoridade posicionados na berma da estrada. Estas medições permitirão que os agentes filtrem os veículos e mandem parar apenas aqueles que suspeitem estarem em infração, para os controlarem manualmente. A Comissão definirá as normas técnicas dos dispositivos de pesagem embarcados que podem transmitir dados às autoridades de fiscalização, nomeadamente as normas da interface de comunicação eletromagnética. Incentivar-se-á, assim, a generalização desses dispositivos, que oferecem, de facto, a vantagem suplementar de permitir aos condutores um melhor controlo do peso dos seus veículos.

Além disso, as infrações à Diretiva 96/53/CE são classificadas consoante o grau de gravidade, a fim de harmonizar os tipos de sanções administrativas aplicáveis na União.

Com vista a acelerar a introdução no mercado de veículos mais aerodinâmicos e de motores de tração híbrida, a Comissão recorrerá aos orçamentos à sua disposição, em especial os atribuídos às redes transeuropeias e aos programas europeus de investigação, desenvolvimento e inovação, a fim de impulsionar a investigação industrial e o equipamento das frotas de veículos.

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

(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 Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (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.
- (2) Nesse contexto, o Livro Branco preconizava a adaptação da 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 vista a reduzir o consumo de energia e as emissões de gases com efeito de estufa, adaptar a legislação à evolução tecnológica e às novas necessidades do mercado e facilitar o transporte intermodal.
- (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

⁴ JO C de ..., p..

⁵ JO C de ..., p..

⁶ COM(2011) 144.

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.

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

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

- (9) O Livro Branco dos Transportes salientava igualmente a necessidade de se acompanhar a evolução do transporte intermodal, em especial da contentorização, setor que utiliza cada mais contentores de 45 pés, transportados por caminho de ferro ou por via navegável. Contudo, hoje em dia, os trajetos rodoviários das operações de transporte intermodal só podem efetuar-se com recurso a procedimentos administrativos obrigatórios tanto para os Estados-Membros como para os transportadores, ou se esses contentores tiverem peças de canto chanfradas patenteadas, cujo custo é proibitivo. Um aumento de 15 cm do comprimento dos veículos que os transportam pode dispensar os transportadores dos procedimentos administrativos e facilitar o transporte intermodal, sem riscos nem prejuízo para os outros utentes das infraestruturas viárias e para estas últimas. O acrescento de apenas 15 cm ao comprimento de um pesado de mercadorias articulado (16,50 m) não representa risco suplementar para a segurança rodoviária. Contudo, na esteira das linhas de orientação traçadas no Livro Branco dos Transportes, este aumento só é autorizado para o transporte intermodal em que o trajeto rodoviário não excede 300 km nas operações que envolvem o modo ferroviário, fluvial ou marítimo. Esta distância parece suficiente para ligar um sítio industrial ou comercial a um terminal de mercadorias ou a um porto fluvial. A fim de ligar um porto marítimo e apoiar o desenvolvimento das autoestradas do mar, é autorizado um trajeto maior para operações de transporte marítimo intraeuropeu de curta distância.
- (10) Para continuar a promover o transporte intermodal e ter em conta a tara dos contentores de 45 pés, afigura-se necessário alargar aos veículos que transportam contentores de 45 pés a disposição que autoriza a circulação de conjuntos de veículos de 5 ou 6 eixos com 44 toneladas de peso que transportam contentores de 40 pés em operações intermodais.
- (11) Desde a adoção da Diretiva 96/53/CE, o peso médio dos passageiros dos autocarros e das respetivas bagagens aumentou substancialmente, acarretando uma redução progressiva do número de passageiros transportados, dados os limites de peso impostos pela diretiva. A necessidade de privilegiar o transporte coletivo em relação ao transporte individual, no intuito de obter maior eficiência energética, impõe o restabelecimento do número anterior de passageiros por autocarro, tendo, porém, em conta o aumento do peso dos passageiros e das respetivas bagagens. É possível fazê-lo aumentando o peso autorizado dos autocarros de dois eixos, mas dentro de limites que obviem à deterioração das infraestruturas devido a um desgaste mais rápido.
- (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.
- (13) Existem atualmente soluções tecnológicas simples, fixas ou móveis, que permitem pré-selecionar os veículos suspeitos de infração, sem os obrigar a parar, ou seja, um

método menos penalizante para a fluidez do tráfego, menos dispendioso e que permite condições de segurança ótimas. Nos pesados de mercadorias podem ser instalados dispositivos de autocontrolo, que permitem ao condutor verificar se o veículo respeita a legislação. Estes dispositivos embarcados podem igualmente comunicar os seus dados, aos agentes ou sistemas automáticos de controlo posicionados na berma da estrada, utilizando uma interface de comunicação micro-ondas, sem necessidade de obrigar o veículo a parar. No caso da pré-seleção, afigura-se adequado, para garantir a eficácia da fiscalização rodoviária no território da União, o limiar de uma pesagem por 2000 veículos.km porque permite controlar cada veículo, em média estatística, de três em três dias.

- (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.
- (15) As autoridades de fiscalização dos Estados-Membros devem poder trocar informações para tornar os controlos do peso dos veículos ou conjuntos de veículos mais eficazes à escala internacional e facilitar a sua boa execução, em particular no que respeita à identificação dos infratores, à descrição das infrações e às sanções aplicadas, bem como à idoneidade da empresa. O ponto de contacto designado nos termos do artigo 18.º, n.º 1, do 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 Conselho⁹, poderá servir de plataforma para o intercâmbio de informações.
- (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.
- (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 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.
- (18) Dado que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, podendo, pois, pelo alcance e efeitos da presente diretiva, ser melhor alcançados a nível da União, esta pode tomar as medidas necessárias, em

⁹ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, enunciado no mesmo artigo, a presente diretiva não vai além do necessário para se atingir esse objetivo.

(19) Importa, por conseguinte, alterar a Diretiva 96/53/CE em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1º

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

- 1) Ao artigo 2.º, primeiro parágrafo, são aditadas as seguintes definições:
 - «– “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;
 - “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;
 - “unidade de transporte intermodal”, qualquer unidade de transporte que se inscreva nas seguintes categorias: contentor, caixa móvel ou semirreboque.»
- 2) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) No n.º 1, alíneas a) e b), é suprimido o termo «nacional».
 - (b) No n.º 4, segundo parágrafo, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«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):»
- 3) São suprimidos o n.º 6 do artigo 4.º, a alínea b) do artigo 5.º e o artigo 8.º-A.
- 4) No artigo 5.º, é suprimida a frase «sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 4.º»
- 5) As referências à Diretiva 70/156/CEE do Conselho são substituídas pela referência à Diretiva 2007/46/CE¹².

¹⁰ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹¹ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

¹² Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho 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.

- 6) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

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.
2. Os requisitos de desempenho e de segurança que os dispositivos mencionados no n.º 1 devem satisfazer são os seguintes:
 - melhoria significativa do desempenho aerodinâmico do veículo;
 - em termos de segurança rodoviária e de segurança do transporte intermodal:
 - i) fixação e durabilidade adequadas para limitar o risco de se soltarem,
 - ii) sinalética diurna e noturna, eficaz em condições meteorológicas desfavoráveis, que permita aos outros utentes da estrada aperceberem-se do gabarito exterior do veículo,
 - iii) conceção que limite os riscos para os outros veículos e seus passageiros em caso de colisão,
 - iv) presença do dispositivo não aumenta significativamente o risco de desequilíbrio do veículo por ação de ventos laterais;
 - inserção nas redes existentes:
 - i) manutenção da manobrabilidade do veículo ou conjunto de veículos nas infraestruturas viárias urbanas e interurbanas,
 - ii) tratando-se de um reboque ou semirreboque, inserção na unidade ferroviária, marítima ou fluvial quando de operações de transporte intermodal,
 - iii) facilidade de rebatimento, recolhimento ou remoção pelo condutor.

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

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.
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.
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.»

7) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

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.
2. Os requisitos de desempenho e de segurança que as cabinas mencionadas no n.º 1 devem satisfazer são os seguintes:
 - melhoria do desempenho aerodinâmico do veículo;
 - reforço da segurança rodoviária e da segurança no transporte intermodal, assegurando que a configuração da parte dianteira da cabina
 - i) melhora a visibilidade dos utentes vulneráveis pelo condutor, nomeadamente graças à redução do ângulo morto abaixo do para-brisas,
 - ii) limita os estragos em caso de colisão;
 - manobrabilidade do veículo ou conjunto de veículos nas infraestruturas e sem impor restrições à utilização do veículo nos terminais intermodais;
 - conforto e segurança do condutor.

O aumento do comprimento máximo não deve implicar o aumento da capacidade de carga do veículo ou conjunto de veículos.
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.
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.»
- 8) No artigo 10.º, a frase «A partir da data indicada no artigo 11.º, as directivas enumeradas na parte A do anexo IV são revogadas,» é substituída por «As directivas enumeradas na parte A do anexo IV são revogadas em 17 de setembro de 1997,».

- 9) O artigo 10.º-A passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º-A

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

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

- 10) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

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.

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

- 11) O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

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.
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.
3. Os Estados-Membros devem efetuar um número de medições de pré-seleção representativo de, pelo menos, uma pesagem por 2000 veículos.km em média anual.

4. Os Estados-Membros assegurarão que as autoridades competentes procedem à troca das informações necessárias para tornar esses controlos mais eficazes à escala da União e facilitar a sua execução, nomeadamente através do ponto de contacto nacional encarregado do intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros. As informações necessárias compreendem, em especial, a identificação dos infratores, a descrição das infrações cometidas e das sanções aplicadas e a indicação da idoneidade da empresa em causa. O ponto de contacto é designado em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1071/2009/CE.
5. Os veículos suspeitos de excesso de peso, na sequência da pré-seleção efetuada em conformidade com o n.º 2, serão objeto de, pelo menos, uma das seguintes medidas:
 - i) controlo na estrada com equipamento de medição homologado, após interceção do veículo;
 - ii) envio da informação sobre as suspeitas de sobrecarga do veículo à empresa de transporte;
 - iii) inspeção da empresa de transporte nas suas instalações, nomeadamente em caso de reincidência, após o envio da informação mencionada em ii).
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 CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 e ISO 14906.
7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, no que diz respeito:
 - Às especificações técnicas complementares destinadas a garantir a interoperabilidade total, ao nível da União, dos dispositivos de pesagem embarcados, mencionados no n.º 6, para que as autoridades de todos os Estados-Membros possam comunicar do mesmo modo com os veículos e conjuntos de veículos matriculados em todos os Estados-Membros e, se for caso disso, trocar as informações recebidas com as autoridades de outros Estados-Membros.
 - Aos procedimentos para os controlos de pré-seleção a que se refere o n.º 2, às especificações técnicas dos meios materiais a utilizar para estes controlos e aos requisitos de exatidão e regras de utilização desses meios. Esses procedimentos, especificações e regras de utilização devem ter por objetivo assegurar que os controlos são efetuados de forma idêntica em todos os Estados-Membros, garantindo assim o tratamento equitativo de todos os transportadores no território da União.»

¹³ DSRC: comunicações específicas de pequeno alcance.

12) O artigo 13.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

1. As infrações à presente diretiva são classificadas em diferentes categorias consoante a sua gravidade.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
8. Um excesso de comprimento ou largura da carga ou do veículo superior a 20 % das dimensões máximas indicadas no anexo 1, ponto 1, é considerado uma infração muito grave na aceção da presente diretiva, 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.

¹⁴ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

9. As sanções pecuniárias referidas nos n.ºs 3, 4, 5, 7 e 8 devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.»

13) É aditado o seguinte artigo 14.º:

«Artigo 14.º

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.»

14) É aditado o seguinte artigo 15.º:

«Artigo 15.º

De dois em dois anos, no primeiro trimestre do ano civil, os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório sobre os controlos efetuados nos dois anos civis precedentes, os resultados destes controlos e as sanções aplicadas aos infratores. A Comissão elabora uma análise destes relatórios e transmite-a ao Parlamento Europeu e ao Conselho no segundo trimestre do ano civil.»

15) É aditado o seguinte artigo 16.º:

«Artigo 16.º

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

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].

3. A delegação de poderes 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, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão 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 prejudica 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.

5. Os atos delegados adotados em aplicação do artigo 8.º, n.º 4, do artigo 9.º, n.º 5, e do artigo 12.º, n.º 7, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da data de notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»

16) O anexo I é alterado do seguinte modo:

– a) O ponto 1.2 b) passa a ter a seguinte redação:

– «Superestruturas dos veículos de transporte condicionado ou que transportam unidades de transporte intermodal condicionadas: 2,60 m».

- b) O ponto 2.2.2 c) passa a ter a seguinte redação:
«Veículo a motor de 3 eixos com semirreboque de 2 ou 3 eixos, que transporte, numa operação de transporte intermodal, uma ou mais unidades de transporte intermodal com um comprimento máximo total de 40 ou 45 pés: 44 toneladas».
- c) O ponto 2.3.1 passa a ter a seguinte redação:
«Veículos a motor de 2 eixos, com exceção dos autocarros: 18 toneladas»
Veículos a motor de 2 eixos, com exceção dos autocarros, e veículos híbridos ou elétricos: 19 toneladas»
Autocarros de 2 eixos: 19 toneladas».

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, o mais tardar 18 meses após a publicação da presente diretiva no Jornal Oficial da União Europeia, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para lhe dar cumprimento. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 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 Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente