

Bruxelles, 3 iulie 2024
(OR. en)

10645/24

**Dosar interinstituțional:
2023/0265(COD)**

**CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161**

NOTĂ DE INFORMARE

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateții maxime autorizate în traficul internațional – Rezultatul primei lecturi a Parlamentului European (Strasbourg, 11-14 martie 2024)

I. INTRODUCERE

Raportorul, Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES), a prezentat, în numele Comisiei pentru transport și turism (TRAN), un raport privind propunerea de directivă sus-menționată, care conținea 51 de amendamente (amendamentele 1-51) la propunere.

În plus, grupul Verts/ALE a depus nouă amendamente (amendamentele 52-60), iar un număr de deputați în Parlamentul European din diferite grupuri politice au depus cinci amendamente (amendamentele 61-65).

II. VOT

Cu ocazia votului din 12 martie 2024, plenul Parlamentului European a adoptat amendamentele 1-51 la propunerea de directivă. Nu au fost adoptate alte amendamente.

Propunerea Comisiei astfel modificată reprezintă poziția Parlamentului în primă lectură, care este cuprinsă în rezoluția legislativă a acestuia, astfel cum figurează în anexa la prezenta notă.

P9_TA(2024)0126

Dimensiunile și greutatea pentru anumite vehicule rutiere

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 12 martie 2024 referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional. (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0445),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0306/2023),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 26 octombrie 2023¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0047/2024),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ JO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(4) Pentru a atinge aceste obiective, ar trebui realizat echilibrul corect între aspectele legate de eficiența economică, durabilitatea mediului, protecția infrastructurii rutiere și siguranța rutieră.

Amendamentul

(4) Pentru a atinge aceste obiective, ar trebui realizat echilibrul corect între aspectele legate de eficiența economică, durabilitatea mediului, protecția infrastructurii rutiere și siguranța rutieră.
În plus, pentru a asigura coerența legislativă și securitatea juridică, prezenta directivă ar trebui să fie aliniată, pe cât posibil, la Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele și cu Directiva privind transporturile combinate.

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6a) Prezenta directivă vizează îmbunătățirea competitivității sectorului transportului rutier prin promovarea unor operațiuni de transport mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și mai durabile, precum și prin încurajarea intermodalității. Deși noile dispoziții se vor traduce printr-o reducere a numărului de vehicul-kilometri parcurși, se preconizează că deficitul acut de conducători auto din Uniune va persista. Pentru a remedia această penurie, este esențial să se îmbunătățească condițiile de muncă ale conducătorilor auto de vehicule grele. Lipsa locurilor de parcare de calitate pentru camioane în UE contribuie la deteriorarea condițiilor de

muncă ale șoferilor de camioane, ceea ce reprezintă o problemă în cazul călătoriilor pe distanțe lungi.

Pentru a aborda această situație și a spori atractivitatea sectorului, lărgirea dimensiunilor necesare pentru instalarea de tehnologii cu emisii zero în vehicule ar trebui să îmbunătățească confortul conducătorilor auto, fără să-i priveze de un spațiu suficient în cabină. Acolo unde este posibil, ar trebui studiate și stimulate concepte care să permită un spațiu suplimentar în cabine pentru instalarea instalațiilor sanitare la bord.

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Pentru a se asigura o înțelegere comună și o punere în aplicare uniformă a dispozițiilor prezentei directive în traficul național și internațional, este necesar să se clarifice faptul că ***derogările naționale*** de la anumite limite maxime permise de greutate și dimensiune pentru anumite tipuri de vehicule care ***circulă în traficul național nu se aplică în mod automat vehiculelor utilizate în operațiuni transfrontaliere.***

Amendamentul

(7) Pentru a se asigura o înțelegere comună și o punere în aplicare uniformă a dispozițiilor prezentei directive în traficul național și internațional, este necesar să se clarifice faptul că ***în prezent există derogări specifice, bazate adesea pe acorduri bilaterale între state membre vecine***, de la anumite limite maxime permise de greutate și dimensiune pentru anumite tipuri de vehicule ***specializate*** care ***efectuează operațiuni de transport, care ar trebui menținute atât timp cât nu afectează concurența internațională.***

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 8

(8) Transportul de încărcături indivizibile este un segment de piață important legat de domeniile strategice ale energiei din surse regenerabile, ingineriei civile și infrastructurii, petrolului și gazelor, industriei grele și sectoarelor producătoare de energie electrică. În pofida valorii recunoscute a orientărilor europene existente privind cele mai bune practici pentru transportul anormal, adoptate de experți desemnați de statele membre, s-au înregistrat foarte puține progrese în direcția simplificării și armonizării normelor și procedurilor pentru obținerea permiselor pentru transportul de încărcături indivizibile. Fără a se aduce atingere dreptului statelor membre de a stabili condițiile necesare pentru a asigura transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor indivizibile pe teritoriile lor, statele membre ar trebui să coopereze pentru a armoniza, în măsura posibilului, cerințele respective astfel încât să se evite multiplicarea condițiilor divergente care servesc aceluiași scop. Statele membre ar trebui, de asemenea, să se asigure că cerințele naționale sunt proporționale și nediscriminatorii, abținându-se de la impunerea unor cerințe nejustificate, cum ar fi fluența în limba națională a statului membru în cauză. Pentru a reduce sarcina administrativă a operatorilor și pentru a asigura operațiuni eficiente, echitabile și sigure, este esențial să se instituie un sistem transparent, armonizat și ușor de utilizat pentru obținerea permiselor.

(8) Transportul de încărcături indivizibile este un segment de piață important legat de domeniile strategice ale energiei din surse regenerabile, ingineriei civile și infrastructurii, petrolului și gazelor, industriei grele și sectoarelor producătoare de energie electrică. În pofida valorii recunoscute a orientărilor europene existente privind cele mai bune practici pentru transportul anormal, adoptate de experți desemnați de statele membre, s-au înregistrat foarte puține progrese în direcția simplificării și armonizării normelor și procedurilor pentru obținerea permiselor pentru transportul de încărcături indivizibile. Fără a se aduce atingere dreptului statelor membre de a stabili condițiile necesare pentru a asigura transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor indivizibile pe teritoriile lor, statele membre ar trebui să coopereze pentru a armoniza, în măsura posibilului, cerințele respective astfel încât să se evite multiplicarea condițiilor divergente care servesc aceluiași scop. Statele membre ar trebui, de asemenea, să se asigure că cerințele naționale sunt proporționale și nediscriminatorii, abținându-se de la impunerea unor cerințe nejustificate, cum ar fi fluența în limba națională a statului membru în cauză. Pentru a reduce sarcina administrativă a operatorilor și pentru a asigura operațiuni eficiente, echitabile și sigure, este esențial să se instituie un sistem transparent, armonizat și ușor de utilizat pentru obținerea permiselor, ***care să fie disponibil în toate limbile UE și ușor accesibil prin mijloace de comunicare electronică. Aceste permise ar trebui eliberate în format electronic și ar trebui să se bazeze pe documentul de înregistrare specială europeană a camioanelor și a remorcilor, care vizează armonizarea informațiilor tehnice referitoare la vehicule, cum ar fi înmatricularea remorcilor sau a***

remorcilor modulare. Operatorilor de transport ar trebui să li se permită să efectueze operațiuni de transport de încărcături indivizibile utilizând acest document electronic.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Sistemele modulare europene (EMS) au fost utilizate și încercate pe larg și s-au dovedit a fi o soluție interesantă pentru îmbunătățirea eficienței economice și energetice a operațiunilor de transport, care asigură în același timp siguranța rutieră și protecția infrastructurii, datorită limitării lor la părți adecvate ale rețelelor rutiere. Având în vedere particularitățile naționale, interesele economice diferitele, nevoile de transport și capacitățile diverse ale infrastructurii de transport din statele membre, acestea sunt cele mai în măsură să evalueze și să autorizeze circulația EMS pe teritoriile lor. În același timp, pentru a extinde impactul socioeconomic și de mediu pozitiv al utilizării EMS, este esențial să se elimine barierele inutile din calea utilizării lor în operațiunile transfrontaliere dintre statele membre învecinate care permit astfel de ansambluri de vehicule pe teritoriile lor, fără limitarea numărului de frontiere traversate, atât timp cât ele respectă greutatea și dimensiunile maxime autorizate pentru EMS stabilite de statele membre pe teritoriile acestora. Scopul este de a se asigura că EMS utilizate în operațiunile transfrontaliere respectă limita minimă comună de greutate și dimensiune pentru EMS aplicabilă în statele membre respective. În interesul siguranței operațiunilor, al transparenței și

Amendamentul

(9) Sistemele modulare europene (EMS) au fost utilizate și încercate pe larg și s-au dovedit a fi o soluție interesantă pentru îmbunătățirea eficienței economice și energetice a operațiunilor de transport, care asigură în același timp siguranța rutieră și protecția infrastructurii, datorită limitării lor la părți adecvate ale rețelelor rutiere. Având în vedere particularitățile naționale, interesele economice diferitele, nevoile de transport și capacitățile diverse ale infrastructurii de transport din statele membre, acestea sunt cele mai în măsură să evalueze și să autorizeze circulația EMS pe teritoriile lor. ***Înainte de a autoriza EMS, statele membre ar trebui să efectueze o evaluare prealabilă, pentru noile rute, a eventualei lor impact asupra siguranței rutiere, a infrastructurii, a cooperării modale, transferului modal și a mediului.*** În același timp, pentru a extinde impactul socioeconomic și de mediu pozitiv al utilizării EMS, este esențial să se elimine barierele inutile din calea utilizării lor în operațiunile transfrontaliere dintre statele membre învecinate care permit astfel de ansambluri de vehicule pe teritoriile lor, fără limitarea numărului de frontiere traversate, atât timp cât ele respectă greutatea și dimensiunile maxime autorizate pentru EMS stabilite de statele membre pe teritoriile acestora. Scopul este

al clarității juridice, ar trebui stabilite condiții comune pentru circulația EMS în traficul național și internațional, **inclusiv furnizarea de** informații clare privind limitele de greutate și dimensiune pentru EMS și privind părțile rețelei rutiere compatibile cu specificațiile unor astfel de vehicule, **precum și monitorizarea impactului** utilizării EMS asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale și monitorizarea impactului sistemelor modulare europene asupra sistemului de transport, inclusiv a impactului asupra ponderii modale.

de a se asigura că EMS utilizate în operațiunile transfrontaliere respectă limita minimă comună de greutate și dimensiune pentru EMS aplicabilă în statele membre respective. În interesul siguranței operațiunilor, al transparenței și al clarității juridice, ar trebui stabilite condiții comune pentru circulația EMS în traficul național și internațional. **Aceste condiții ar trebui, printre altele, să asigure circulația EMS pe drumurile pe care este garantată siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Statele membre ar trebui să furnizeze** informații clare privind limitele de greutate și dimensiune pentru EMS și privind părțile rețelei rutiere compatibile cu specificațiile unor astfel de vehicule. **Statele membre ar trebui să stabilească un sistem de monitorizare pentru a evalua impactul** utilizării EMS asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale și monitorizarea impactului sistemelor modulare europene asupra sistemului de transport, inclusiv a impactului asupra ponderii modale. **Definiția clară a EMS din prezenta directivă garantează că EMS sunt compuse din unități de vehicule standard pentru a asigura compatibilitatea cu alte moduri de transport, în special cu transportul feroviar. Pentru a stimula în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, EMS implicate în traficul internațional ar trebui, de îndată ce acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și operațional, să fie compus din vehicule sau combinații de vehicule cu emisii zero.**

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 9 a (nou)

(9a) Pentru a maximiza siguranța rutieră și condițiile de muncă adecvate, este important să se asigure că conducătorii auto de EMS dispun de o formare adecvată și de calificările necesare pentru manipularea vehiculelor și ansamblurilor de vehicule mai grele și mai lungi. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili cerințe minime sau un sistem de certificare pentru conducătorii de EMS. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile care să asigure egalitatea de tratament și nediscriminarea conducătorilor auto și a operatorilor de EMS, statele membre ar trebui să garanteze că acestea sunt recunoscute reciproc în statele membre în cauză.

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 10 a (nou)

(10a) Noile norme armonizate pentru EMS în traficul național și internațional din statele membre, care permit circulația acestora, ar trebui să implice colectarea de date privind siguranța rutieră în statele membre respective, inclusiv ponderea deceselor și a vătămarilor cauzate de coliziuni. Ținând seama de faptul că utilizatorii vulnerabili ai drumurilor reprezintă aproape o treime din decesele în coliziunile în care sunt implicate vehicule grele, statele membre ar trebui să se asigure că EMS nu are un impact negativ asupra siguranței rutiere, în special asupra siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi

pietonii și bicicliștii, precum și motocicliștii și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și orientare reduse.

Amendamentul 8

Propunere de directivă Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Transportul de încărcături indivizibile efectuat cu vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea sau dimensiunile maxime și utilizarea EMS, având în vedere necesitatea unor elemente de siguranță suplimentare și a unei infrastructuri adecvate, necesită acordarea unei atenții speciale unor aspecte precum transparența informațiilor relevante, securitatea juridică și armonizarea procedurilor de obținere a permiselor. Prin urmare, este necesar ca statele membre să instituie un sistem electronic unic de informare și comunicare care să conțină toate informațiile relevante privind condițiile operaționale și administrative pentru transportul încărcăturilor indivizibile și pentru utilizarea EMS, într-un mod clar și ușor accesibil. Acest sistem național ar trebui, de asemenea, să permită operatorilor să obțină informațiile și să transmită pe cale electronică, într-un format standardizat, cererea de permise speciale pentru transportul de încărcături indivizibile în statul membru în cauză.

Amendamentul

(11) Transportul de încărcături indivizibile efectuat cu vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea sau dimensiunile maxime și utilizarea EMS, având în vedere necesitatea unor elemente de siguranță suplimentare și a unei infrastructuri adecvate, necesită acordarea unei atenții speciale unor aspecte precum transparența informațiilor relevante, securitatea juridică și armonizarea procedurilor de obținere a permiselor. Prin urmare, este necesar ca statele membre să instituie un sistem electronic unic de informare și comunicare care să conțină toate informațiile relevante privind condițiile operaționale și administrative pentru transportul încărcăturilor indivizibile și pentru utilizarea EMS, într-un mod clar și ușor accesibil. Acest sistem național ar trebui, de asemenea, să permită operatorilor să obțină informațiile și să transmită pe cale electronică, într-un format standardizat la nivelul UE, cererea de permise speciale pentru transportul de încărcături indivizibile în statul membru în cauză. ***În plus, sistemul național respectiv ar trebui să furnizeze informații privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate la nivel național ale vehiculelor și ale ansamblurilor de vehicule, informații privind eventualele restricții, în special în ceea ce privește înălțimea. Pentru a se asigura că operatorii și cetățenii pot avea***

acces la toate informațiile relevante într-un singur loc, Comisia ar trebui să creeze, cel târziu până la [6 luni de la data transpunerii prezentei directive], un portal web european dedicat care să conecteze sistemele electronice și de comunicare naționale și care să ofere, printre altele, o prezentare grafică clară a drumurilor pe care EMS și, atunci când există informații disponibile, vehiculele care transportă încărcături indivizibile, sunt autorizate să circule în statele membre relevante.

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Barierele artificiale existente în calea transportului transfrontalier cu camioane mai grele utilizate în principal în transportul pe distanțe lungi (cum ar fi ansamblurile de vehicule cu 5 și 6 osii) ar trebui eliminate într-un mod armonizat pentru a profita pe termen scurt de eficiența operațională, energetică și de mediu legată de capacitatea de încărcare mai mare acordată de statele membre, inclusiv pentru transportul intermodal. Pentru a impulsiona în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, este necesar să se elimine treptat utilizarea unor astfel de camioane mai grele care funcționează **pe bază de combustibili fosili**, începând din 2035, **când se preconizează că** pătrunderea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero **va crește semnificativ până la aproximativ 50 % din noile înmatriculări de vehicule grele**. După eliminarea treptată, camioanele mai grele ar trebui să fie permise în continuare în traficul național, în timp ce, în traficul internațional, acestea ar trebui să respecte greutatea maximă

Amendamentul

(12) Barierele artificiale existente în calea transportului transfrontalier cu camioane mai grele utilizate în principal în transportul pe distanțe lungi (cum ar fi ansamblurile de vehicule cu 5 și 6 osii) ar trebui eliminate într-un mod armonizat pentru a profita pe termen scurt de eficiența operațională, energetică și de mediu legată de capacitatea de încărcare mai mare acordată de statele membre, inclusiv pentru transportul intermodal. Pentru a impulsiona în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero **și pentru a maximiza efectele legislației relevante existente în domeniul mediului**, este necesar să se elimine treptat utilizarea unor astfel de camioane mai grele care funcționează **cu combustibili fosili**, începând din 2035, **pentru a consolida securitatea juridică pentru investiții și a încuraja mai mult** pătrunderea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero **mai eficiente**. După eliminarea treptată, camioanele mai grele ar trebui să fie permise în continuare în traficul național, în timp ce, în traficul

autorizate stabilite în anexa I la Directiva 96/53/CE, care limitează aprobarea de greutate suplimentară la vehiculele cu emisii zero și la vehiculele implicate într-o operațiune de transport intermodal.

internațional, acestea ar trebui să respecte greutatea maximă autorizată stabilite în anexa I la Directiva 96/53/CE, care limitează aprobarea de greutate suplimentară la vehiculele cu emisii zero și la vehiculele implicate într-o operațiune de transport intermodal.

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) Transportatoarele de vehicule **cu** caroserii deschise au un potențial foarte limitat de a-și reduce consumul de energie prin îmbunătățirea aerodinamicii. Normele naționale divergente privind încărcăturile care depășesc marginea în cazul transportatoarelor de vehicule produc denaturări ale concurenței și limitează în mod semnificativ potențialul acestora de a îmbunătăți eficiența operațională și performanța energetică a traficului internațional. Prin urmare, este necesară armonizarea normelor privind încărcăturile care depășesc marginea în cazul transportatoarelor de vehicule cu caroserii deschise, astfel încât să se asigure că aceste obiective sunt îndeplinite în mod corespunzător.

Amendamentul

(14) Transportatoarele de vehicule, **dintre care multe au** caroserii deschise, au un potențial foarte limitat de a-și reduce consumul de energie prin îmbunătățirea aerodinamicii. Normele naționale divergente privind încărcăturile care depășesc marginea în cazul transportatoarelor de vehicule produc denaturări ale concurenței și limitează în mod semnificativ potențialul acestora de a îmbunătăți eficiența operațională și performanța energetică a traficului internațional. Prin urmare, este necesară armonizarea normelor privind încărcăturile care depășesc marginea în cazul transportatoarelor de vehicule cu caroserii deschise, astfel încât să se asigure că aceste obiective sunt îndeplinite în mod corespunzător.

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Au început să intre pe piață vehicule grele cu cabine cu formă alungită, combinate cu sisteme de propulsie cu emisii zero. Utilizarea sistemelor de propulsie cu emisii zero necesită, în funcție de tehnologie, spațiu suplimentar care nu ar trebui luat în calcul în detrimentul sarcinii efective a vehiculului, astfel încât sectorul transportului rutier cu emisii zero să nu fie penalizat din punct de vedere economic. Prin urmare, ar trebui să se clarifice faptul că depășirea lungimilor maxime prevăzute pentru cabinele cu formă alungită poate fi de așa natură încât să ofere spațiul necesar pentru încorporarea tehnologiilor cu emisii zero, cum ar fi bateriile și rezervoarele de hidrogen, cu condiția să nu fie periclitată siguranța, eficiența și caracteristicile de confort ale cabinelor aerodinamice.

Amendamentul

(15) Au început să intre pe piață vehicule grele cu cabine cu formă alungită, combinate cu sisteme de propulsie cu emisii zero. Utilizarea sistemelor de propulsie cu emisii zero necesită, în funcție de tehnologie, spațiu suplimentar care nu ar trebui luat în calcul în detrimentul sarcinii efective a vehiculului, astfel încât sectorul transportului rutier cu emisii zero să nu fie penalizat din punct de vedere economic. Prin urmare, ar trebui să se clarifice faptul că depășirea lungimilor maxime prevăzute pentru cabinele cu formă alungită poate fi de așa natură încât să ofere spațiul necesar pentru încorporarea tehnologiilor cu emisii zero, cum ar fi bateriile și rezervoarele de hidrogen, cu condiția să nu fie periclitată siguranța, eficiența și caracteristicile de confort ale cabinelor aerodinamice **și ca vehiculul în cauză să respecte „regula cercului de rotație”**.

Amendamentul 12

**Propunere de directivă
Considerentul 16 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16a) Multitudinea de marcaje și semnalizări diferite ale vehiculelor în statele membre poate crea confuzii pentru utilizatorii drumurilor și poate afecta siguranța rutieră în Uniune. Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, ar trebui stabilită la nivelul Uniunii o etichetă UE standardizată pentru lungimea autovehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule utilizate în EMS sau care se abat de la dimensiunile standard. Această etichetă UE i-ar ajuta pe utilizatorii

drumurilor să identifice și să se familiarizeze cu astfel de vehicule și ar reduce orice riscuri care rezultă din restricțiile de vizibilitate sau din unghiurile moarte, de exemplu atunci când depășesc astfel de vehicule lungi sau ansambluri de vehicule.

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 16 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16b) Vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen au un potențial ridicat de a decarboniza anumite segmente ale sectorului transportului cu vehicule grele, iar dezvoltarea lor ar trebui să fie încurajată, ținându-se seama totodată de faptul că nu există nicio tehnologie fără impact asupra mediului. În cazurile în care electrificarea nu este posibilă sau este mai puțin eficientă și vehiculele cu hidrogen nu sunt adecvate sau nu sunt competitive din punctul de vedere al costurilor, principiul neutralității tehnologice permite asigurarea unor condiții de concurență echitabile cu alte tehnologii mai mature.

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 17

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17) Asigurarea unei aplicări eficace,

(17) Asigurarea unei aplicări eficace,

eficiente și consecvente a normelor este extrem de importantă pentru a asigura o concurență nenenaturată între operatori și pentru a elimina riscurile la adresa siguranței rutiere și a infrastructurii rutiere prezentate de vehiculele care depășesc în mod ilegal greutatea sau dimensiunile aplicabile. Pentru a direcționa mai bine controalele în trafic asupra vehiculelor supraîncărcate **și dacă aleg să utilizeze sisteme automate pe infrastructura rutieră, statele membre ar trebui să asigure cel puțin implementarea unor astfel de sisteme în rețeaua transeuropeană de transport rutier.** În plus, pentru a se asigura fiabilitatea și consecvența aplicării în întreaga Uniune, nivelul minim obligatoriu al controalelor care trebuie efectuate de statele membre ar trebui să fie stabilit proporțional cu nivelul traficului pe teritoriile lor al vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, incluzând un număr adecvat de controale pe timp de noapte.

eficiente și consecvente a normelor este extrem de importantă pentru a asigura o concurență nenenaturată între operatori și pentru a elimina riscurile la adresa siguranței rutiere și a infrastructurii rutiere prezentate de vehiculele care depășesc în mod ilegal greutatea sau dimensiunile aplicabile. Pentru a direcționa mai bine controalele în trafic asupra vehiculelor supraîncărcate, **statele membre ar trebui să asigure cel puțin implementarea unor sisteme automate în rețeaua transeuropeană de transport rutier, inclusiv sistemele certificate pe rețeaua centrală TEN-T. În plus, ar trebui să fie posibilă și utilizarea unor echipamente de cântărire la bord exacte și complet interoperabile. Aceste sisteme automate certificate ar trebui să fie capabile să recunoască vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depășesc greutatea maximă autorizată, dar care beneficiază de o derogare bazată pe un permis special valabil sau pe un acord similar. De asemenea, sistemele ar trebui să fie capabile să detecteze dacă sunt îndeplinite cerințele permiselor speciale. Se preconizează că astfel se vor evita sancțiuni nejustificate și se vor reduce costurile administrative atât pentru operatori, cât și pentru statele membre.** În plus, pentru a se asigura fiabilitatea și consecvența aplicării în întreaga Uniune, nivelul minim obligatoriu al controalelor care trebuie efectuate de statele membre ar trebui să fie stabilit proporțional cu nivelul traficului pe teritoriile lor al vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, incluzând un număr adecvat de controale pe timp de noapte.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Considerentul 18

(18) Pentru a intensifica în continuare asigurarea aplicării legislației și monitorizarea circulației vehiculelor grele pe drumurile Uniunii, pentru a reduce congestionarea traficului, pentru a spori siguranța rutieră, pentru a reduce riscurile de deteriorare a infrastructurii și pentru a promova operațiunile de transport durabile, statele membre ar trebui să fie încurajate să instituie sisteme de politici de acces inteligent care să asigure respectarea normelor privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate. ***Atunci când instituie astfel de sisteme***, statele membre ar trebui să aplice cerințe comune minime pentru a garanta armonizarea și interoperabilitatea în întreaga ***UE***, în special în ceea ce privește accesibilitatea și formatul datelor relevante care urmează să fie transmise. Aceste sisteme ar trebui să contribuie la asigurarea faptului că vehiculul potrivit, cu încărcătura potrivită, funcționează pe drumul potrivit și la momentul potrivit pentru a asigura un impact minim asupra mediului, a infrastructurii, a siguranței și sănătății umane și a societății. Instituirea unor astfel de sisteme ar trebui să utilizeze sisteme de transport inteligente avansate, cum ar fi comunicarea dintre vehicul și infrastructură, comunicarea dintre vehicul și rețea, schimbul de date în timp real și monitorizarea de la distanță, pentru a asigura un trafic sigur și fără probleme al vehiculelor grele și nu ar trebui să conducă la restricții de trafic disproporționate sau discriminatorii.

(18) Pentru a intensifica în continuare asigurarea aplicării legislației și monitorizarea circulației vehiculelor grele pe drumurile Uniunii, pentru a reduce congestionarea traficului, pentru a spori siguranța rutieră, pentru a reduce riscurile de deteriorare a infrastructurii și pentru a promova operațiunile de transport durabile, statele membre ar trebui să fie încurajate să instituie sisteme de politici de acces inteligent care să asigure respectarea normelor privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate. Statele membre ar trebui să aplice cerințe comune minime ***acestor sisteme*** pentru a garanta armonizarea și interoperabilitatea în întreaga ***Uniune***, în special în ceea ce privește accesibilitatea și formatul datelor relevante care urmează să fie transmise. ***Datele relevante ar trebui să fie accesibile în timp real și în limbile oficiale ale Uniunii.*** Aceste sisteme ar trebui să contribuie la asigurarea faptului că vehiculul potrivit, cu încărcătura potrivită, funcționează pe drumul potrivit și la momentul potrivit pentru a asigura un impact minim asupra mediului, a infrastructurii, a siguranței și sănătății umane și a societății. Instituirea unor astfel de sisteme ar trebui să utilizeze sisteme de transport inteligente avansate, cum ar fi comunicarea dintre vehicul și infrastructură, comunicarea dintre vehicul și rețea, schimbul de date în timp real și monitorizarea de la distanță, pentru a asigura un trafic sigur și fără probleme al vehiculelor grele și nu ar trebui să conducă la restricții de trafic disproporționate sau discriminatorii.

Amendamentul 16

Propunere de directivă
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) Asigurarea respectării Directivei 96/53/CE este o parte esențială a sistemelor consacrate de monitorizare și asigurare a respectării legislației la nivelul Uniunii și la nivel național, care contribuie la punerea în aplicare a normelor de piață, sociale și tehnice ale Uniunii aplicabile transportului rutier. Atunci când se constată nerespectarea cerințelor privind greutatea și dimensiunile, autoritățile naționale competente trebuie să ia măsuri de asigurare a respectării legislației. Statele membre ar trebui să se asigure că sancțiunile sunt nediscriminatorii atât în ceea ce privește tipurile de sancțiuni alese, cât și nivelurile acestora și că sunt eficace, disuasive și proporționale cu gravitatea încălcării comise. Aceste încălcări ar trebui înregistrate în registrul național al întreprinderilor de transport rutier, comunicate prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și reflectate în punctajul de risc al întreprinderilor în conformitate cu Regulamentul 1071/2009. Se preconizează că punerea în aplicare transfrontalieră a sancțiunilor care intră în domeniul de aplicare al Directivei 96/53/CE va fi facilitată prin Directiva 2015/413 privind asigurarea respectării normelor la nivel transfrontalier modificată.

Amendamentul 17

Propunere de directivă
Considerentul 18 b (nou)

(18b) Pentru a înregistra progrese în ceea ce privește tranziția verde și cea digitală și pentru a respecta obiectivele stabilite în Pactul verde european și în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, în special în ceea ce privește reducerile emisiilor de GES din sectorul transporturilor, statele membre ar trebui să fie încurajate să utilizeze veniturile generate de sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentei directive sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri, pentru a sprijini utilizarea mijloacelor de transport durabile și pentru a atenua astfel costurile externe generate de operațiunile de transport, pentru a încuraja intermodalitatea și pentru a face operațiunile de transport transfrontalier mai sustenabile.

Amendamentul 18

Propunere de directivă Considerentul 19

(19) Pentru a promova dezvoltarea sistemului de transport multimodal, transportul containerizat ar trebui facilitat în continuare, permițându-se vehiculelor rutiere să aibă o înălțime suplimentară pentru a transporta **containere-cub înalte**.

(19) Pentru a promova dezvoltarea sistemului de transport multimodal, transportul containerizat, **inclusiv al celui care utilizează containere de 45 sau 48 de picioare, cutii mobile de 45 de picioare sau containere-cub înalte**, ar trebui facilitat în continuare, permițându-se vehiculelor rutiere să aibă o înălțime **și o lungime** suplimentară pentru a transporta **aceste containere**.

Amendamentul 19

Propunere de directivă Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19a) Comisia ar trebui să revizuiască legislația actuală privind omologarea de tip pentru a consolida compatibilitatea tehnică și operațională a vehiculelor grele noi și a ansamblurilor de vehicule, printre altele în ceea ce privește greutatea, forma, dimensiunea, capacitatea de ridicare și retractabilitatea și pliabilitatea dispozitivelor proeminente, cu cerințele operațiunilor de transport combinat, precum și pentru a facilita utilizarea și adoptarea remorcilor și semiremorcilor cu emisii zero;

Amendamentul 20

Propunere de directivă Considerentul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21) Pentru a facilita un răspuns rapid al sectorului transportului rutier la orice criză, cum ar fi dezastrele naturale, pandemiile, conflictele militare sau avariile infrastructurii, este necesar să se introducă în Directiva 96/53/CE o clauză de urgență, care să permită temporar circulația vehiculelor grele care depășesc greutatea și/sau dimensiunile maxime permise, pentru a asigura furnizarea continuă a bunurilor și serviciilor necesare. O astfel de clauză excepțională ar trebui aplicată numai în cazul în care interesul public impune acest lucru și cu condiția să nu fie

(21) Pentru a facilita un răspuns rapid al sectorului transportului rutier la orice criză, cum ar fi dezastrele naturale, pandemiile, conflictele militare sau avariile infrastructurii, este necesar să se introducă în Directiva 96/53/CE o clauză de urgență, care să permită temporar circulația vehiculelor grele care depășesc greutatea și/sau dimensiunile maxime permise, pentru a asigura furnizarea continuă a bunurilor și serviciilor necesare. O astfel de clauză excepțională ar trebui aplicată numai în cazul în care interesul public impune acest lucru, cu condiția să nu fie

periclitată siguranța rutieră.

periclitată siguranța rutieră *și ca eventuala sa reînnoire să fie condiționată de persistența crizei.*

Amendamentul 21

Propunere de directivă Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili un formular de cerere comun și pentru a armoniza normele și procedurile de eliberare a permiselor naționale sau a acordurilor similare pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea și/sau dimensiunile maxime și care sunt destinate să transporte încărcături indivizibile, pentru a stabili un format de raportare prin care statele membre să își respecte obligațiile de raportare și pentru a stabili excepții temporare de la aplicarea limitelor de greutate și dimensiune utilizate în traficul internațional dintre statele membre afectate de o criză. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁵.

⁴⁵ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul

(23) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili un formular de cerere comun **la nivelul UE** și pentru a armoniza normele și procedurile de eliberare a permiselor naționale sau a acordurilor similare pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea și/sau dimensiunile maxime și care sunt destinate să transporte încărcături indivizibile, pentru a stabili un format de raportare prin care statele membre să își respecte obligațiile de raportare și pentru a stabili excepții temporare de la aplicarea limitelor de greutate și dimensiune utilizate în traficul internațional dintre statele membre afectate de o criză. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁵.

⁴⁵ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Amendamentul 22

Propunere de directivă Considerentul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Pentru a evalua eficacitatea și eficiența prezentei directive și pentru a măsura progresele înregistrate în raport cu obiectivele sale specifice, este important să se evalueze periodic punerea sa în aplicare și impactul său. Prin urmare, Comisia ar trebui să prezinte rapoarte periodice de evaluare privind aplicarea prezentei directive, pe baza condițiilor favorizante pentru introducerea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero, cum ar fi disponibilitatea și capacitatea infrastructurii adecvate pentru combustibili alternativi, impactul sistemului european asupra transportului rutier, precum și taxele de utilizare a drumurilor diferențiate în funcție de emisiile de CO₂ în statele membre. Aceste rapoarte ar trebui să conțină informații detaliate cu privire la aceste condiții favorizante și la evoluția transportului rutier național și internațional, la impactul asupra siguranței rutiere și a infrastructurii rutiere, la transferul modal, la utilizarea sistemelor inteligente de aplicare și la progresele tehnologice în domeniul transportului rutier. În plus, rapoartele ar trebui să ia în considerare scalabilitatea măsurilor în conformitate cu obiectivele pe termen lung ale directivei. Pe baza rezultatelor acestor evaluări, raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentei directive și obligațiile stabilite de aceasta.

Amendamentul 23

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera e
Directiva 96/53/CE

Articolul 2 – paragraful 1 – liniuța 14

Textul propus de Comisie

— «vehicul care utilizează combustibili alternativi» înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul cadrului oferit de Regulamentul (UE) 2018/858;

Amendamentul

— «vehicul care utilizează combustibili alternativi» înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate **sau parțial** cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul cadrului oferit de Regulamentul (UE) 2018/858;

Amendamentul 24

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b
Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 3 – paragrafele 2, 3 și 3 a (noi)

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că procedura de obținere a permiselor sau a unor aranjamente similare pentru transportul încărcăturilor indivizibile este ușoară, eficientă și nediscriminatorie, reducând la minimum sarcinile administrative și evitând întârzierile inutile.

Statele membre garantează că condițiile în care sunt eliberate permisele sau aranjamentele similare legate de transportul de încărcături indivizibile sunt proporționale și nediscriminatorii. În special, statele membre cooperează pentru

Amendamentul

Statele membre se asigură că procedura de obținere a permiselor sau a unor aranjamente similare pentru transportul încărcăturilor indivizibile este ușoară, eficientă și nediscriminatorie, **furnizând un formular de cerere standard comun la nivelul UE și** reducând la minimum sarcinile administrative și evitând întârzierile inutile.

Statele membre garantează că condițiile în care sunt eliberate permisele sau aranjamentele similare legate de transportul de încărcături indivizibile sunt proporționale și nediscriminatorii. În special, statele membre **eliberează**

a evita multiplicarea marcajelor și a semnalizării vehiculelor și pentru a favoriza utilizarea pictogramelor în detrimentul textului. ***Statele membre nu impun cerințe lingvistice referitoare la transportul încărcăturilor indivizibile.***

autorizații sau dispoziții similare în format electronic și cooperează pentru a armoniza în continuare termenele de eliberare a autorizațiilor. Statele membre cooperează, de asemenea, pentru a evita multiplicarea marcajelor și a semnalizării vehiculelor și pentru a favoriza utilizarea pictogramelor în detrimentul textului. În plus, statele membre cooperează în vederea armonizării normelor relevante privind escortarea transportului de încărcături indivizibile, cum ar fi utilizarea prevăzută, marcajele și semnele pentru vehiculele de escortă. Statele membre nu impun cerințe lingvistice referitoare la conducătorii auto ai transportului de încărcături indivizibile.

Statele membre se asigură că vehiculele care transportă încărcături indivizibile afișează eticheta UE prevăzută la articolul 10ca.

Amendamentul 25

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule utilizate pentru transport care efectuează anumite operațiuni de transport național și nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului să circule pe teritoriul lor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, **4.2 și 4.4 din anexa I.**

Amendamentul

4. Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule utilizate pentru transport care efectuează anumite operațiuni de transport național **sau internațional** și nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului să circule pe teritoriul lor cu **greutăți sau** dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.4-1.8, 2, 4.1, 4.2 și 4.4 din

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

- (a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule sau ansambluri de vehicule specializate, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și de industria forestieră;
- (b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I permite și circulația sistemelor modulare europene în temeiul alineatului (4a), în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru și astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență.

anexa I.

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă este îndeplinită una dintre următoarele condiții:

- (a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule sau ansambluri de vehicule specializate, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și de industria forestieră;
- (b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I permite și circulația sistemelor modulare europene în temeiul alineatului (4a), în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru și astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență.

Amendamentul 26

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera c

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 4 a

Textul propus de Comisie

(4a) Statele membre pot permite circulația pe teritoriile lor a sistemelor modulare europene în traficul național și internațional, sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

Amendamentul

(4a) Statele membre pot permite circulația pe teritoriile lor a sistemelor modulare europene în traficul național și internațional, sub rezerva îndeplinirii tuturor condițiilor următoare:

(-a) În ceea ce privește noile rute EMS, statele membre stabilesc realizează o evaluare prealabilă a eventualului impact al sistemelor modulare europene asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale, precum și impactul de mediu al sistemelor modulare europene asupra sistemului de transport, inclusiv impactul asupra repartiției modale. Evaluarea este pusă la dispoziția publicului. Statele membre care au stabilit deja rute EMS pe teritoriul lor la data intrării în vigoare a prezentei directive nu sunt obligate să efectueze o evaluare prealabilă pentru aceste rute deja stabilite;

(a) statele membre pun la dispoziția publicului, într-un mod accesibil și transparent, informațiile referitoare la greutatea și dimensiunile maxime aplicabile circulației sistemelor modulare europene pe teritoriile lor;

(b) statele membre pun la dispoziția publicului, într-un mod accesibil și transparent, informațiile referitoare la partea rețelei rutiere în care pot circula sistemele modulare europene;

(c) statele membre asigură conectivitatea părții rețelei în care sistemele modulare europene pot circula pe teritoriile lor cu rețeaua rutieră a statelor membre învecinate care permit, de asemenea, circulația sistemelor modulare europene, pentru a facilita traficul transfrontalier;

(d) statele membre stabilesc un sistem de monitorizare **și evaluează impactul** sistemelor modulare europene asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale, precum și impactul de mediu al sistemelor modulare europene asupra sistemului de transport, inclusiv impactul asupra repartiției modale.

(a) statele membre pun la dispoziția publicului, într-un mod accesibil și transparent, informațiile referitoare la greutatea și dimensiunile maxime aplicabile circulației sistemelor modulare europene pe teritoriile lor;

(b) statele membre pun la dispoziția publicului, într-un mod accesibil și transparent, informațiile referitoare la partea rețelei rutiere în care pot circula sistemele modulare europene;

(c) statele membre asigură conectivitatea părții rețelei în care sistemele modulare europene pot circula pe teritoriile lor cu rețeaua rutieră a statelor membre învecinate care permit, de asemenea, circulația sistemelor modulare europene, pentru a facilita traficul transfrontalier;

(d) statele membre stabilesc un sistem de monitorizare **al impactului** sistemelor modulare europene asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale, **volumelor de trafic**, precum și impactul de mediu al sistemelor modulare europene asupra sistemului de transport, inclusiv impactul asupra repartiției modale, **luând în considerare evaluarea prealabilă realizată în conformitate cu litera (-a);**

(da) statele membre se asigură că se iau măsuri adecvate pentru a evita orice efecte negative asupra siguranței rutiere,

inclusiv siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cauzate de utilizarea sistemelor modulare europene;

Statele membre pot stabili cerințe minime sau un sistem de certificare pentru conducătorii de sisteme modulare europene, cu condiția ca acestea să asigure proporționalitatea și nediscriminarea. Statele membre cooperează în vederea recunoașterii reciproce a certificărilor.

Ori de câte ori un stat membru permite, în temeiul prezentului alineat, circulația sistemelor modulare europene în traficul național, acesta nu poate respinge sau interzice circulația pe teritoriul său a sistemelor modulare europene în traficul internațional, cu condiția ca aceste sisteme să nu depășească greutatea și dimensiunile maxime stabilite pentru sistemele modulare europene în traficul național.

Statele membre **informează** Comisia în cazul în care permit circulația pe teritoriile lor a sistemelor modulare europene.;

Ori de câte ori un stat membru permite, în temeiul prezentului alineat, circulația sistemelor modulare europene în traficul național, acesta nu poate respinge sau interzice circulația pe teritoriul său a sistemelor modulare europene în traficul internațional, cu condiția ca aceste sisteme să nu depășească greutatea și dimensiunile maxime stabilite pentru sistemele modulare europene în traficul național.

Statele membre **notifică** Comisia în cazul în care permit circulația pe teritoriile lor a sistemelor modulare europene **și o informează cu privire la modul în care îndeplinesc condițiile prevăzute la literele (-a)-(da) de la prezentul alineat. În urma acestor notificări, Comisia emite, după caz, recomandări statelor membre respective pentru a asigura respectarea acestor condiții. În cazul în care Comisia emite astfel de recomandări, statul membru în cauză informează Comisia, în termen de 6 luni, cu privire la modul în care intenționează să pună în aplicare aceste recomandări. Recomandările Comisiei și răspunsurile din partea statului membru sunt puse la dispoziția publicului.**

Amendamentul 27

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

Statele membre pot permite, pentru o perioadă limitată, trialuri ale vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi care nu pot respecta cerințele prezentei directive. Aceste vehicule sau ansambluri de vehicule trebuie să fie autorizate să efectueze anumite operațiuni de transport național sau internațional în perioada trialului. În special, trialurile cu sisteme modulare europene sunt permise pentru o perioadă maximă de cinci ani. Numărul de trialuri nu este limitat. Statele membre informează Comisia în acest sens.

Amendamentul

Statele membre pot permite, pentru o perioadă limitată, trialuri ale vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi care nu pot respecta cerințele prezentei directive. Aceste vehicule sau ansambluri de vehicule trebuie să fie autorizate să efectueze anumite operațiuni de transport național sau internațional în perioada trialului, ***numai după ce se demonstrează că activitățile de transport vizate nu pot fi efectuate prin orice altă modalitate de transport care oferă beneficii similare sau superioare în materie de siguranță și de mediu. Trebuie să se demonstreze că acest lucru nu are un impact semnificativ asupra concurenței intermodale în industria transporturilor în ansamblu.*** În special, trialurile cu sisteme modulare europene sunt permise pentru o perioadă maximă de cinci ani ***și pot fi reînnoite o dată, pentru o perioadă de maximum trei ani. În cazul în care un stat membru reînnoiește un trial, acesta trebuie să furnizeze Comisiei o justificare suficientă.*** Numărul de trialuri nu este limitat. Statele membre informează Comisia în acest sens.

Amendamentul 28

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera e

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 – alineatul 5 a

Textul propus de Comisie

5a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea seturilor minime de date și de indicatori de performanță care trebuie furnizate de sistemele de monitorizare instituite de statele membre, astfel cum se menționează la alineatul (4a) **litera** (d) și la alineatul (5) de la prezentul articol.;

Amendamentul

5a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea seturilor minime de date și de indicatori de performanță care trebuie furnizate de **evaluări prealabile și** sistemele de monitorizare instituite de statele membre, astfel cum se menționează la alineatul (4a) **literale (-a) și** (d) și la alineatul (5) de la prezentul articol.;

Amendamentul 29

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 a – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) un punct național unic de acces pentru a obține informații, într-un mod clar, accesibil și transparent, privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate la nivel național ale vehiculelor, precum și orice restricții, inclusiv privind înălțimea, în zone sau pe drumuri specifice.

Amendamentul 30

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Până la [6 luni de la data transpunerii prezentei directive], Comisia creează și, ulterior, gestionează un portal web european dedicat și actualizat, disponibil în toate limbile oficiale ale Uniunii, care conectează în mod clar, accesibil și transparent, sistemele electronice și de comunicare naționale menționate la alineatul (1). Portalul european pune la dispoziția publicului, într-un mod accesibil și transparent, părțile rețelei rutiere în care pot circula sistemele modulare europene și, atunci când sunt disponibile, vehiculele care transportă încărcături indivizibile;

Amendamentul 31

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 4

Directiva 96/53/CE

Articolul 4 a – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Comisia ***poate adopta*** acte de punere în aplicare prin care să stabilească un formular comun de cerere și să armonizeze normele și procedurile de eliberare a permiselor naționale sau a aranjamentelor similare menționate la alineatul (1) ***de la*** prezentul articol și la articolul 4 alineatul (3). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu

2. Comisia ***adoptă*** acte de punere în aplicare prin care să stabilească un formular comun de cerere ***de permis standard comun al UE*** și să armonizeze normele și procedurile, ***inclusiv în ceea ce privește informațiile necesare privind înmatricularea vehiculelor***, de eliberare, ***inclusiv în format digital***, a permiselor naționale sau a aranjamentelor similare

procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).

menționate la alineatul (1) **din** prezentul articol și la articolul 4 alineatul (3), **precum și pentru armonizarea normelor relevante pentru escortarea transportului de încărcături indivizibile**. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).

Amendamentul 32

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera aa (nouă)

Directiva 96/53/CE

Articolul 6 – alineatul 4

Textul în vigoare

4. Vehiculele care dețin certificatul de conformitate **pot fi** supuse:
- în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj;
 - în privința standardelor comune privind dimensiunile, **numai** unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.

Amendamentul

(aa) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

- „4.** Vehiculele care dețin certificatul de conformitate **sunt** supuse:
- în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj;
 - în privința standardelor comune privind dimensiunile, unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.”

Amendamentul 33

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 7

Directiva 96/53/CE

Articolul 8 c

Textul propus de Comisie

Articolul 8c

Transportatoarele de vehicule **cu caroserii deschise** pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I atunci când sunt încărcate, până la un total de 20,75 metri, utilizând suporti de încărcătură **autorizați**.

Partea care depășește marginea sau suportul de încărcătură al transportatoarelor de vehicule nu trebuie să depășească încărcătura. Încărcătura poate depăși vehiculul tractor în partea din față a acestuia cu până la maximum 0,5 metri, cu condiția ca **prima axă a** vehiculului transportat să se afle pe structura **remorcii**. Încărcătura poate depăși în partea din spate cu până la maximum 1,5 metri, cu condiția ca **ultima** axă a vehiculului transportat să se afle pe **structura remorcii**.

Amendamentul

Articolul 8c

Transportatoarele de vehicule pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I atunci când sunt încărcate, până la un total de 20,75 metri, utilizând suporti de încărcătură, **cum ar fi suporti de încărcătură extensibili pentru partea din spate**.

Suportul de încărcătură al transportatoarelor de vehicule nu trebuie să depășească încărcătura **care depășește marginea**. Încărcătura poate depăși vehiculul tractor în partea din față a acestuia cu până la maximum 0,5 metri, cu condiția ca **toate axele** vehiculului transportat să se afle pe structura **vehiculului**. Încărcătura poate depăși în partea din spate cu până la maximum 1,5 metri, cu condiția ca **maximum o** axă a vehiculului transportat să se afle pe **suportul de încărcătură pentru partea din spate**.

Amendamentul 34

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 8 – litera a

Directiva 96/53/CE

Articolul 9 a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule care se conformează Regulamentului (UE) 2018/858 pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă în cazul în

Amendamentul

1. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule care se conformează Regulamentului (UE) 2018/858 pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă în cazul în

care cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, **precum și** performanțe în materie de siguranță. Orice depășire a lungimilor maxime permise în temeiul prezentului articol poate fi utilizată și pentru instalarea de tehnologii cu emisii zero. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.

care cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, performanțe în materie de siguranță **și confortul conducătorului auto**. Orice depășire a lungimilor maxime permise în temeiul prezentului articol poate fi utilizată și pentru instalarea de tehnologii cu emisii zero. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.

Amendamentul 35

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 9

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 b – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I pentru vehiculele cu emisii zero sau ansamblurile de vehicule care includ vehicule cu emisii zero pot fi depășite cu lungimea suplimentară necesară pentru încorporarea tehnologiei cu emisii zero, **cu maximum 90 cm**, pentru a permite adăugarea dispozitivelor respective. Aceste vehiculele sau ansambluri de vehicule cu emisii zero trebuie să fie conforme cu punctele 1.5 și 1.5a din anexa I la prezenta directivă, iar o depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a respectivelor vehicule sau ansambluri de vehicule, pentru a se asigura compatibilitatea remorcilor și a semiremorcilor cu cerințele aplicabile operațiunilor de transport intermodal.

Amendamentul

Lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I pentru vehiculele cu emisii zero sau ansamblurile de vehicule care includ vehicule cu emisii zero pot fi depășite cu lungimea suplimentară necesară pentru încorporarea tehnologiei cu emisii zero, pentru a permite adăugarea dispozitivelor respective. Aceste vehiculele sau ansambluri de vehicule cu emisii zero trebuie să fie conforme cu punctele 1.5 și 1.5a din anexa I la prezenta directivă, iar o depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a respectivelor vehicule sau ansambluri de vehicule, pentru a se asigura compatibilitatea remorcilor și a semiremorcilor cu cerințele aplicabile operațiunilor de transport intermodal.

Amendamentul 36

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 10

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 c – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Dimensiunile maxime stabilite la punctul 1.1 din anexa I, sub rezerva, după caz, a articolului 9a alineatul (1) și a articolului 10b alineatul (2), și distanța maximă stabilită la punctul 1.6 din anexa I ***pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere de 45 de picioare sau un transport de cutii mobile de 45 de picioare, încărcate sau neîncărcate, dacă transportul rutier al containerului sau al cutiei mobile în cauză face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.***

Amendamentul

În cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează o operațiune de transport intermodal, lungimea maximă stabilită la punctul 1.1 din anexa I ***pentru un vehicul articulat***, sub rezerva, după caz, a articolului 9a alineatul (1) și a articolului 10b alineatul (2), ***este de 18,00 m*** și distanța maximă stabilită la punctul 1.6 din anexa I ***este de 13,50 m;***

Amendamentul 37

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 12 a (nou)

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 ca (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) se introduce următorul articol

10ca:

Articolul 10ca

- 1. Pentru a crește siguranța rutieră și pentru a evita multiplicarea marcajelor și a semnalizării vehiculelor, se instituie o etichetă UE unică pentru lungimea autovehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule în circulație utilizate în operațiunile EMS sau cu dimensiuni diferite de cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.*
- 2. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate autovehiculele sau ansamblurile de vehicule menționate la alineatul (1) afișează eticheta UE în mod clar și vizibil în spatele autovehiculului sau al ansamblului de vehicule.*
- 3. În termen de [un an de la data intrării în vigoare], Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 10h pentru a completa prezenta directivă stabilind standarde, cerințe și alte dispoziții detaliate pentru etichete, precum și pentru emiterea și afișarea lor, preferând utilizarea pictogramelor în locul textului.*

Amendamentul 38

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 13 – litera a

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 d – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre iau măsuri specifice în scopul **identificării** vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație **asupra cărora există suspiciuni de**

Amendamentul

1. Statele membre iau măsuri specifice în scopul **detectării** vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație care **depășesc greutatea maximă autorizată în**

depășire a greutății maxime autorizate și care, prin urmare, ar trebui verificate de autoritățile lor competente în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de prezenta directivă. Măsurile respective se pot lua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor în conformitate cu alineatul (4).

În cazul în care un stat membru alege să amplaseze sisteme automate pe infrastructura rutieră, acesta asigură cel puțin implementarea acestor sisteme în rețeaua transeuropeană de transport rutier prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.*

Un stat membru nu impune instalarea de echipamente de cântărire la bord pe vehicule sau ansambluri de vehicule care sunt înmatriculate în alt stat membru.

Fără a se aduce atingere dreptului Uniunii și celui național, *în cazul în care sunt utilizate sisteme automate de stabilire a încălcărilor prezentei directive și de aplicare de sancțiuni, aceste sisteme automate trebuie să fie certificate. În cazul în care sistemele automate sunt utilizate doar în scopuri de identificare, acestea nu necesită certificare.*

vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de prezenta directivă, *inclusiv a respectării cerințelor permiselor speciale. Măsurile respective includ instalarea unor sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră care să asigure cel puțin implementarea în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1315/2013*. Statele membre instalează sisteme automate certificate de-a lungul rețelei centrale în cadrul rețelei transeuropene de transport rutier definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.*

Pe lângă utilizarea sistemelor automate instalate pe infrastructura rutieră, statele membre pot identifica vehiculele sau ansamblurile de vehicule aflate în circulație care sunt susceptibile de a fi depășit greutatea maxime autorizată cu ajutorul echipamentelor de cântărire la bord instalate pe vehicule în conformitate cu alineatul (4) sau prin controalele în trafic.

Un stat membru nu impune instalarea de echipamente de cântărire la bord pe vehicule sau ansambluri de vehicule care sunt înmatriculate în alt stat membru.

Fără a aduce atingere dreptului Uniunii și celui național, *statele membre pot utiliza sistemele automate certificate pentru a impune sancțiuni în cazul încălcării prezentei directive.*

Sistemele automate certificate sunt conectate la punctul național unic de intrare pentru permisele speciale sau aranjamentele similare prevăzute la articolul 4a, pentru a putea recunoaște vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depășesc greutatea maximă autorizată și care dețin un permis special, precum și pe cele care depășesc greutatea autorizată în temeiul permisului special.

Amendamentul 39

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 da

Textul propus de Comisie

Articolul 10da

1. Statele membre pot pune în aplicare pe teritoriile lor sisteme de politici de acces inteligent (PAI) pentru a reglementa, monitoriza și facilita accesul vehiculelor grele la anumite drumuri sau zone.

În sensul prezentului articol, o „politică de acces inteligent” înseamnă un cadru tehnic și funcțional de gestionare a accesului vehiculelor grele la rețeaua rutieră, prin utilizarea telematicii, pentru a asigura conformitatea cu normele aplicabile privind greutatea și dimensiunile.

2. ***Atunci când un stat membru pune în aplicare PAI în temeiul alineatului (1), acesta*** se asigură că sistemele ***sale*** PAI sunt conforme cu Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului*. În special, statele membre se asigură că datele legate de sistemul PAI și care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2010/40/UE, inclusiv restricțiile privind greutatea, lungimea, lățimea sau înălțimea, sunt disponibile într-un format digital prelucrabil automat și sunt puse la dispoziție prin intermediul punctelor de acces naționale instituite în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2022/670**.

Amendamentul

Articolul 10da

1. Statele membre pot pune în aplicare pe teritoriile lor sisteme de politici de acces inteligent (PAI) pentru a reglementa, monitoriza și facilita accesul vehiculelor grele la anumite drumuri sau zone.

În sensul prezentului articol, o „politică de acces inteligent” înseamnă un cadru tehnic și funcțional de gestionare a accesului vehiculelor grele la rețeaua rutieră, prin utilizarea telematicii, pentru a asigura conformitatea cu normele aplicabile privind greutatea și dimensiunile.

2. ***Statele membre*** se asigură că sistemele ***lor*** PAI sunt conforme cu Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului*. În special, statele membre se asigură că datele legate de sistemul PAI și care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2010/40/UE, inclusiv restricțiile privind greutatea, lungimea, lățimea sau înălțimea, sunt disponibile într-un format digital prelucrabil automat și sunt puse la dispoziție prin intermediul punctelor de acces naționale instituite în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2022/670**. ***Statele membre se asigură, de asemenea, că sistemul PAI este conectat la punctul național unic de intrare pentru permisele speciale sau aranjamentele similare prevăzute la articolul 4a, pentru a putea recunoaște vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depășesc greutatea maximă autorizată și/sau dimensiunile***

3. Atunci când **un stat membru pune** în aplicare sisteme PAI în temeiul alineatului (1), **acesta**:

- (a) **definește** criteriile de acordare a accesului pentru vehiculele grele, inclusiv, dar fără a se limita la greutatea vehiculului, lungimea, specificațiile tehnice și conformitatea cu standardele specifice de siguranță;
- (b) favorizează utilizarea sistemelor de transport inteligente avansate pentru a spori siguranța și eficiența și pentru a reduce congestionarea în operațiunile de transport rutier afectate de sistemele PAI;
- (c) instituie un sistem cuprinzător de informare și comunicații pentru a informa operatorii de vehicule grele cu privire la cerințele sistemului PAI, la procedurile de depunere a cererilor și la orice actualizări sau modificări ale sistemului;

4. Instituirea de sisteme PAI de către un stat membru nu trebuie să dea naștere unor restricții discriminatorii sau disproporționate privind libera circulație a bunurilor și serviciilor și nu trebuie să împiedice în mod nejustificat buna funcționare a pieței interne.

maxime autorizate și care dețin un permis special.

3. Atunci când **statele membre pun** în aplicare sisteme PAI în temeiul alineatului (1), **acestea**:

- (a) **definesc** criteriile de acordare a accesului pentru vehiculele grele, inclusiv, dar fără a se limita la greutatea vehiculului, lungimea, **înălțimea**, specificațiile tehnice și conformitatea cu standardele specifice de siguranță;
- (b) favorizează utilizarea sistemelor de transport inteligente avansate pentru a spori siguranța și eficiența și pentru a reduce congestionarea în operațiunile de transport rutier afectate de sistemele PAI;
- (c) instituie un sistem cuprinzător de informare și comunicații pentru a informa operatorii de vehicule grele cu privire la cerințele sistemului PAI, la procedurile de depunere a cererilor și la orice actualizări sau modificări ale sistemului;

(ca) nu impun restricții discriminatorii sau disproporționate privind libera circulație a bunurilor și serviciilor și nu împiedică în mod nejustificat buna funcționare a pieței interne.

Amendamentul 40

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 14 a (nou)

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 e – paragraful 1 a (nou)

(14a) La articolul 10e, se adaugă următorul paragraf nou:

Statele membre sunt încurajate să folosească veniturile generate de aceste sancțiuni sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri pentru a dezvolta și sprijini introducerea pe piață a unor mijloace de transport durabile, pentru a-și finanța infrastructura și sistemele inteligente de asigurare a respectării legii, pentru a încuraja operațiunile de transport intermodal și pentru a spori sustenabilitatea operațiunilor de transport transfrontalier.

Amendamentul 41

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 g – alineatul 1 – paragraful 1 – litera c

(c) numărul și amplasarea sistemelor automate instalate pe infrastructura rutieră în conformitate cu articolul 10d alineatul (1) **și dacă acestea sunt destinate exclusiv identificării sau** sunt certificate în vederea aplicării directe;

(c) numărul și amplasarea sistemelor automate instalate pe infrastructura rutieră în conformitate cu articolul 10d alineatul (1) sunt certificate în vederea aplicării directe;

Amendamentul 42

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 16

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 g – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Comisia efectuează o analiză a informațiilor primite în temeiul alineatului (1) și, pe baza informațiilor primite, prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind ***punerea în aplicare a*** prezentei directive, în termen de cel mult **13** luni de la primirea informațiilor de la toate statele membre. Acest raport trebuie să includă informații cu privire la evoluțiile relevante din domeniile în cauză.

Amendamentul

2. Comisia efectuează o analiză a informațiilor primite în temeiul alineatului (1) și, pe baza informațiilor primite, ***emite, după caz, recomandări adresate statelor membre. În cazul în care Comisia emite astfel de recomandări, statul membru în cauză informează Comisia, în termen de șase luni de la emiterea acestora, cu privire la modul în care intenționează să pună în aplicare aceste recomandări.*** Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind ***respectarea cerințelor*** prezentei directive, în termen de cel mult **12** luni de la primirea informațiilor de la toate statele membre. Acest raport trebuie să includă informații cu privire la evoluțiile relevante din domeniile în cauză.

Amendamentul 43

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 h – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(17) La articolul 10h, ***alineatul*** (2) se ***înlocuiește*** cu următorul text:

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (5a) ***și*** la

Amendamentul

(17) La articolul 10h, ***alineatele*** (2), (3) ***și*** (5) se ***înlocuiesc*** cu următorul text:

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (5a), la

articolul 10b alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [OP este rugat să introducă data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

articolul 10b alineatul (1) **și articolul 10ca** se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [OP este rugat să introducă data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul 44

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 h – alineatul 3

Textul în vigoare

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 10b poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

Amendamentul

3. Delegarea de competențe menționată la articolul **4 alineatul (5a), la articolul 10b alineatul (1) și la articolul 10ca** poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.”

Amendamentul 45

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 17

Directiva 96/53/CE

Articolul 10h – alineatul 5

Textul în vigoare

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10b intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul

5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului **4 alineatul (5a), al articolului 10b alineatul (1) și al articolului 10ca** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

Amendamentul 46

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 19

Directiva 96/53/CE

Articolul 10j

Textul propus de Comisie

(19) Articolul 10j se **elimină**.

Amendamentul

(19) Articolul 10j se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 10j

Până în 2027 și, ulterior, o dată la patru ani, Comisia prezintă Parlamentului

European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. Raportul conține o evaluare detaliată a evoluției transportului rutier național și internațional, inclusiv a caracteristicilor specifice ale anumitor segmente de piață și a impactului acestei evoluții asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere, a funcționării pieței interne a transportului rutier, a competitivității sectorului, a conectivității și a transferului modal. Raportul poate include elemente din raportul menționat la articolul 10g alineatul (2). În acest raport, Comisia analizează în special dacă sunt îndeplinite în mod satisfăcător condițiile favorabile necesare pentru a introduce pe piața din Uniune vehicule grele cu emisii zero până la data menționată la articolul 4b alineatul (3). În special, acest raport evaluează, printre altele, următoarele condiții favorabile: numărul de înmatriculări de vehicule grele cu emisii zero în statele membre, disponibilitatea și capacitatea infrastructurii adecvate pentru combustibili alternativi și impactul sistemului european de comercializare a certificatelor de emisii asupra transportului rutier, precum și taxele de utilizare a drumurilor, diferențiate în funcție de emisiile de CO₂ din statele membre. În plus, această analiză evaluează condițiile favorabile pentru introducerea pe piață a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule care sunt sisteme modulare europene angajate în traficul internațional în statele membre respective, permițând circulația acestora pe teritoriile lor.

În plus, raportul analizează utilizarea sistemelor de politici de acces inteligent (PAI) în ceea ce privește punerea în aplicare, ținând seama de disponibilitatea și eficiența acestora din punctul de vedere al costurilor. În plus, raportul informează cu privire la progresele tehnologice relevante în domeniul transportului rutier, inclusiv în ceea ce privește noile tehnologii sau concepte și dispozitivele

aerodinamice, precum și remorcile sau semiremorcile cu tehnologie cu emisii zero.

În cadrul acestui raport, Comisia evaluează, de asemenea eficacitatea și impactul directivei, în ce măsură punerea în aplicare a prezentei directive și-a îndeplinit obiectivele și a interacționat și a fost compatibilă cu alte acte legislative relevante ale Uniunii.

Pe baza rezultatelor evaluărilor menționate mai sus, raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentei directive.

Amendamentul 47

Propunere de directivă

Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 20

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 k – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În caz de criză, atunci când interesul public impune acest lucru și cu condiția să nu fie periclitată siguranța rutieră, statele membre pot acorda derogări temporare de la aplicarea limitelor de greutate și de dimensiuni stabilite în anexa I pentru vehiculele utilizate în traficul național, pentru o perioadă de maximum două luni.

Amendamentul

În caz de criză, atunci când interesul public impune acest lucru și cu condiția să nu fie periclitată siguranța rutieră, statele membre pot acorda derogări temporare de la aplicarea limitelor de greutate și de dimensiuni stabilite în anexa I pentru vehiculele utilizate în traficul național, pentru o perioadă de maximum două luni.
Perioada poate fi reînnoită numai dacă criza persistă.

Amendamentul 48

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 20

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 k – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Orice astfel de prelungire se motivează în mod corespunzător și se notifică imediat Comisiei. Comisia publică imediat informațiile privind derogarea acordată pe site-ul său oficial.

Amendamentul

Orice astfel de prelungire se motivează în mod corespunzător și se notifică imediat Comisiei. Comisia publică imediat informațiile privind derogarea acordată pe site-ul său oficial **și pe portalul web european dedicat menționat la articolul 4a alineatul (1a).**

Amendamentul 49

Propunere de directivă
Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 20

Directiva 96/53/CE

Articolul 10 k – paragraful 4

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului articol, o criză înseamnă un eveniment excepțional, neașteptat și brusc, natural sau provocat de om, având o natură și o amploare extraordinare, care are loc în interiorul sau în afara Uniunii, cu un impact direct sau indirect semnificativ asupra domeniului transportului rutier sau asupra economiei sau bunăstării cetățenilor Uniunii, în cazul căruia funcționarea normală a societății este perturbată în mod semnificativ, iar interesul public impune luarea unor măsuri urgente.

Amendamentul

În sensul prezentului articol, o criză înseamnă un eveniment excepțional, neașteptat și brusc, natural sau provocat de om, având o natură și o amploare extraordinare, care are loc în interiorul sau în afara Uniunii, cu un impact direct sau indirect semnificativ asupra domeniului transportului rutier sau asupra economiei sau bunăstării, **inclusiv a siguranței** cetățenilor Uniunii, în cazul căruia funcționarea normală a societății este perturbată în mod semnificativ, iar interesul public impune luarea unor măsuri urgente.

Amendamentul 50

Propunere de directivă Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre adoptă și publică, până la [data adoptării + **2 ani**], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Amendamentul

1. Statele membre adoptă și publică, până la [data adoptării + **un an**], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

Amendamentul 51

Propunere de directivă Anexa I – tabel

Textul propus de Comisie

1. Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)		
1.1 Lungimea maximă:		
	— vehicul, care nu este un autobuz	12,00 m
	— remorcă	12,00 m

	— vehicul articulat	16,50 m
	— autotren	18,75 m
	— autobuz articulat	18,75 m
	— autobuz cu două osii	13,50 m
	— autobuz cu mai mult de două osii	15,00 m
	— autobuz + remorcă	18,75 m
1.2 Lățimea maximă:		
	(a) toate vehiculele, cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m
	(b) suprastructuri de vehicule condiționate sau containere sau cutii mobile condiționate transportate de vehicule	2,60 m
1.3 Înălțimea maximă		
	— orice vehicul	4,00 m
	— vehicule sau ansambluri de vehicule care transportă în transport intermodal unul sau mai multe containere cu o înălțime exterioară standard de 9' 6'' (containere-cub înalte)	4,30 m
1.4 Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4.</u>		
1.4a Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, cum ar fi compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia, inclusiv aceste dispozitive, nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la punctul 1.1.		
1.5 Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule care este în mișcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m și raza interioară de 5,30 m.		
1.5a Cerințe suplimentare pentru autobuze		

	Când vehiculul este în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se stabilește un plan vertical tangent la latura vehiculului și orientat către exteriorul cercului. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să se alinieze cu planul.		
	Când vehiculul se deplasează după o traiectorie dreaptă, intrând pe suprafața circulară descrisă la punctul 1.5, nicio parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m.		
1.6 Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semiremorci.			12,00 m
1.7 Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului, minus distanța dintre partea din spate a vehiculului tractor și partea frontală a remorcii.			15,65 m
1.8 Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului.			16,40 m
2. Greutatea maximă autorizată a vehiculului			
2.1 Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule			
	2.1.1	Remorcă cu două osii	18 tone
	2.1.2	Remorcă cu trei osii	24 de tone
2.2 Ansambluri de vehicule			
	2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii	
		(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 de tone
		(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 de tone

	2.2.2	Vehicule articulate cu cinci sau șase osii		
	(a)	autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii	40 de tone	
	(b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii	40 de tone	
	(c)	autovehicul cu două osii cu semiremorcă cu trei osii implicat în operațiuni de transport intermodal	42 de tone	
	(d)	autovehicul cu trei osii cu semiremorcă cu două sau trei osii implicat în operațiuni de transport intermodal	44 de tone	
	2.2.3	Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii		36 de tone
	2.2.4	Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorcii:		
	2.2.4.1	este de 1,3 m sau mai mare, dar nu peste 1,8 m		36 de tone
	2.2.4.2	este mai mare de 1,8 m		36 de tone
		În cazul în care se respectă greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 de tone), iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, greutatea maximă autorizată prevăzută la punctul 2.2.4.2 se majorează cu 2 tone.		
În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule care utilizează combustibili alternativi altele decât vehiculele cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în secțiunea 2.2 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară a tehnologiei combustibililor alternativi.				
În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule cu emisii zero, greutatea maximă				

autorizate prevăzute în subsecțiunile 2.2.1 și 2.2.2 se majorează cu 4 tone.			
În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzute în subsecțiunile 2.2.3 și 2.2.4 se majorează cu 2 tone.			
2.3 Autovehicule			
	2.3.1	Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor:	18 tone
	2.3.2	Autobuze cu două osii:	19,5 tone
	2.3.3	Autovehicule cu trei osii:	25 de tone
	2.3.4	Autovehicule cu trei osii, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	26 de tone
	2.3.5	Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	32 de tone
	2.3.6	Autovehicule cu cinci osii cu două axe de direcție, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	40 de tone

În cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, altele decât vehiculele cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută la punctele 2.3.1, 2.3.3 și 2.3.4 din subsecțiunea 2.3 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară a tehnologiei combustibililor alternativi.			
În cazul vehiculelor cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în subsecțiunea 2.3 se majorează cu 2 tone.			
2.4 Autobuze articulate cu trei osii		28 de tone	
În cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, altele decât vehiculele cu emisii zero, greutatea maximă autorizată de 28 de tone prevăzută în subsecțiunea 2.4 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară necesară impusă de tehnologia combustibililor alternativi.			
În cazul vehiculelor cu emisii zero, greutatea maximă autorizată de 28 de tone prevăzută în subsecțiunea 2.4 se majorează cu 2 tone.			
Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (b)			
3.1 O singură osie			
	O singură osie nemotoare	10 tone	
3.2 Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor			
	Suma greutăților pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.2.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11 tone
	3.2.2	de cel puțin 1,0 m și mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
	3.2.3	de cel puțin 1,3 m și mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
	3.2.4	1,8 m sau mai mult ($1,8 \leq d$)	20 de tone
3.3 Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor			

	Suma greutăților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.3.1	1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 de tone
	3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 de tone
3.4 Osie motoare			
	3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2, 2.3 și 2.4, altele decât vehiculele cu emisii zero	11,5 tone
	3.4.2	Osia motoare a vehiculelor cu emisii zero menționate la punctele 2.2.1 și 2.2.2	12,5 tone
	3.4.3	Autobuze cu două osii cu emisii zero	12,5 tone
3.5 Tandem de osii ale autovehiculelor			
	Suma greutăților pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.5.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tone
	3.5.2	de 1,0 m sau mai mare, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
	3.5.3	de 1,3 m sau mai mare, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
		În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate, iar greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone	19 tone
4. Caracteristici aferente ale vehiculelor menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (b)			
4.1 Toate vehiculele			

	Greutatea suportată de osia motoare sau de osiile motoare ale unui vehicul sau ale unui ansamblu de vehicule trebuie să nu fie mai mică de 25 % din greutatea totală încărcată a vehiculului sau ansamblului de vehicule, atunci când sunt utilizate în traficul internațional.
4.2 Autotrenuri	
	Distanța dintre osia din spate a unui autovehicul și osia din față a unei remorci nu trebuie să fie mai mică de 3,00 m.
4.3 Greutatea maximă autorizată în funcție de ampatament	
	Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu patru osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre osia cea mai din față și osia cea mai din spate a vehiculului.
4.4 Semiremorci	
	Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m.

Amendamentul

1. Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)		
1.1 Lungimea maximă:		
	— vehicul, care nu este un autobuz	12,00 m
	— remorcă	12,00 m
	— vehicul articulat	16,50 m
	— autotren	18,75 m
	— autobuz articulat <i>cu trei osii</i>	18,75 m

	— <i>autobuz articulat cu patru osii</i>	21,00 m
	— autobuz cu două osii	13,50 m
	— autobuz cu mai mult de două osii	15,00 m
	— autobuz + remorcă	18,75 m
1.2 Lăţimea maximă:		
	(a) toate vehiculele, cu excepţia vehiculelor menţionate la litera (b)	2,55 m
	(b) suprastructuri de vehicule condiţionate sau containere sau cutii mobile condiţionate transportate de vehicule	2,60 m
1.3 Înălţimea maximă		
	— orice vehicul	4,00 m
	— vehicule sau ansambluri de vehicule care transportă în transport intermodal unul sau mai multe containere cu o înălţime exterioară standard de 9' 6'' (containere-cub înalte)	4,30 m
1.4 Suprastructurile demontabile şi componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 şi 4.4.</u>		
1.4a Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detaşabile exterioare, cum ar fi compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia, inclusiv aceste dispozitive, nu trebuie să depăşească lungimea maximă prevăzută la punctul 1.1.		
1.5 Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule care este în mişcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m şi raza interioară de 5,30 m.		
1.5a Cerinţe suplimentare pentru autobuze		
	Când vehiculul este în staţionare, prin trasarea unei linii pe sol, se stabileşte un plan vertical tangent la latura vehiculului şi orientat către exteriorul cercului. În cazul unui vehicul articulat, cele două părţi rigide ale acestuia trebuie să se alinieze cu planul.	

	Când vehiculul se deplasează după o traiectorie dreaptă, intrând pe suprafața circulară descrisă la punctul 1.5, nicio parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m.		
1.6 Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semiremorci.			12,00 m
1.7 Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului, minus distanța dintre partea din spate a vehiculului tractor și partea frontală a remorcii.			15,65 m
1.8 Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului.			16,40 m
2. Greutatea maximă autorizată a vehiculului			
2.1 Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule			
	2.1.1	Remorcă cu două osii	18 tone
	2.1.2	Remorcă cu trei osii	24 de tone
2.2 Ansambluri de vehicule			
	2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii	
		(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 de tone
		(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 de tone
	2.2.2	Vehicule articulate cu cinci sau șase osii	
		(a) autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii	40 de tone

	(b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii	40 de tone
	(c)	autovehicul cu două osii cu semiremorcă cu trei osii implicat în operațiuni de transport intermodal	44 de tone
	(d)	autovehicul cu trei osii cu semiremorcă cu două sau trei osii implicat în operațiuni de transport intermodal	44 de tone
2.2.3	Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii		36 de tone
2.2.4	Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorcii:		
	2.2.4.1	este de 1,3 m sau mai mare, dar nu peste 1,8 m	36 de tone
	2.2.4.2	este mai mare de 1,8 m	36 de tone
		În cazul în care se respectă greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 de tone), iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, greutatea maximă autorizată prevăzută la punctul 2.2.4.2 se majorează cu 2 tone.	
În cazul ansamblurilor de autovehicule care includ autovehicule care utilizează combustibili alternativi altele decât autovehiculele cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în secțiunea 2.2 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară a tehnologiei combustibililor alternativi.			
În cazul ansamblurilor de vehicule care includ autovehicule cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în subsecțiunile 2.2.1 și 2.2.2 se majorează cu 4 tone.			
În cazul ansamblurilor de vehicule care includ autovehicule cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în subsecțiunile 2.2.3 și 2.2.4 se majorează cu 2 tone.			

	<i>În cazul ansamblurilor de vehicule care includ remorci sau semiremorci cu tehnologie cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută în subsecțiunile 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 și 2.2.4 se majorează cu 2 tone.</i>
	<i>Dacă mai mult de una dintre majorările pentru ansamblurile de vehicule menționate mai sus se aplică unui singur ansamblu de vehicule, aceste majorări se aplică cumulativ.</i>

2.3 Autovehicule

2.3.1	Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor:	18 tone
2.3.2	Autobuze cu două osii:	19,5 tone
2.3.3	Autovehicule cu trei osii:	25 de tone
2.3.4	Autovehicule cu trei osii, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	26 de tone
2.3.5	Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	32 de tone
2.3.6	Autovehicule cu cinci osii cu două axe de direcție, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	40 de tone

În cazul autovehiculelor care utilizează combustibili alternativi, altele decât autovehiculele cu emisii zero, greutateile maxime autorizate prevăzute la punctele 2.3.1, 2.3.3 și 2.3.4 din subsecțiunea 2.3 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară a tehnologiei combustibililor alternativi.		
În cazul autovehiculelor cu emisii zero, greutateile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunea 2.3 se majorează cu 2 tone.		
2.4 Autobuze articulate cu trei osii		28 de tone
2.5 Autobuze articulate cu patru osii		32 de tone
În cazul autovehiculelor care utilizează combustibili alternativi, altele decât autovehiculele cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunile 2.4 și 2.5 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară necesară impusă de tehnologia combustibililor alternativi.		
În cazul autovehiculelor cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunile 2.4 și 2.5 se majorează cu 2 tone.		
Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (b)		
3.1 O singură osie		
	O singură osie nemotoare	10 tone
3.2 Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor		
	Suma greutateilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.2.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11 tone
3.2.2	de cel puțin 1,0 m și mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
3.2.3	de cel puțin 1,3 m și mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
3.2.4	1,8 m sau mai mult ($1,8 \leq d$)	20 de tone

3.3 Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor			
	Suma greutăților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.3.1	1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 de tone
	3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 de tone
3.4 Osie motoare			
	3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2, 2.3 și 2.4, altele decât vehiculele cu emisii zero	11,5 tone
	3.4.2	Osia motoare a vehiculelor cu emisii zero menționate la punctele 2.2.1 și 2.2.2	12,5 tone
	3.4.3	Autobuze cu două osii cu emisii zero	12,5 tone
	3.4.4	Autobuze cu trei osii cu emisii zero	12,5 tone
3.5 Tandem de osii ale autovehiculelor			
	Suma greutăților pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.5.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tone
	3.5.2	de 1,0 m sau mai mare, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
	3.5.3	de 1,3 m sau mai mare, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
		În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate, iar greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone. În cazul autovehiculelor cu emisii zero, suma maximă a greutăților pe osie per tandem	19 tone

		<i>de osii se majorează cu 1 tonă.</i>		
3.6 Grupuri de trei osii ale autovehiculelor				
	<i>Suma greutateților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:</i>			
	3.6.1	<i>mai mică de 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 de tone</i>	
	3.6.2	<i>de 1,3 m sau mai mare, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 de tone</i>	
4. Caracteristici aferente ale vehiculelor menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (b)				
4.1 Toate vehiculele				
	Greutatea suportată de osia motoare sau de osiile motoare ale unui vehicul sau ale unui ansamblu de vehicule trebuie să nu fie mai mică de 25 % din greutatea totală încărcată a vehiculului sau ansamblului de vehicule, atunci când sunt utilizate în traficul internațional.			
4.2 Autotrenuri				
	Distanța dintre osia din spate a unui autovehicul și osia din față a unei remorci nu trebuie să fie mai mică de 3,00 m.			
4.3 Greutatea maximă autorizată în funcție de ampatament				
	Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu patru osii <i>sau cu cinci osii</i> nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre osia cea mai din față și osia cea mai din spate a vehiculului.			
4.4 Semiremorci				
	Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m.			