

Bruxelles, 26 noiembrie 2025
(OR. en)

15611/25

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

**TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	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 greutății maxime autorizate în traficul internațional – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. Comisia a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului la 11 iulie 2023, ca parte a pachetului privind înverzirea transporturilor.
2. Propunerea 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, denumită în continuare „Directiva privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule rutiere”, urmărește trei obiective: (a) să asigure într-o mai mare măsură circulația liberă și eficace a mărfurilor și concurența loială, (b) să ofere suficiente stimulente astfel încât sectorul să încurajeze investițiile în tehnologii cu emisii zero și (c) să asigure o aplicare mai eficace și mai consecventă a normelor noi și a celor existente.

II. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE ÎN CADRUL ALTOR INSTITUȚII

3. Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de această propunere, iar dna Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) a fost desemnată raportoare. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură în cadrul sesiunii sale plenare din 12 martie 2024.
4. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul privind propunerea în cadrul celei de a 578-a sesiuni plenare, la 27 aprilie 2023. Comitetul Regiunilor și-a adoptat avizul privind propunerea în cadrul celei de a 159-a sesiuni plenare, la 31 ianuarie 2024.

III. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE ÎN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE

5. Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început lucrările la 24 iulie 2023, în timpul președinției spaniole, cu o prezentare generală a propunerii și cu examinarea evaluării impactului. De la prezentarea propunerii, Consiliul a dezbătut pe marginea a trei rapoarte intermediare. Prima dezbateră a avut loc în timpul președinției spaniole, la 4 decembrie 2023 (documentul ST 15663/23), a doua în timpul președinției belgiene, la 18 iunie 2024 (documentul ST 10214/24), iar a treia în timpul președinției poloneze, la 5 iunie 2025 (documentul ST 9156/25).
6. În timpul președinției daneze, lucrările au continuat în cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru la 4 iulie, 18 septembrie, 15 și 31 octombrie și 13 noiembrie 2025.

IV. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE ÎN VEDEREA UNUI COMPROMIS

7. Ținând seama de lucrările președințiilor anterioare, președinția a revenit la propunerea Comisiei și a lucrat pe baza acesteia. Lucrările s-au concentrat pe menținerea obiectivelor principale, cu scopul general de a simplifica directiva, sprijinind totodată adoptarea vehiculelor cu emisii zero. Președinția prezintă soluții pentru aspectele rămase nesoluționate.
8. În continuare este prezentată o imagine de ansamblu cuprinzătoare, care explică modificările aduse propunerii Comisiei în vederea adoptării unei abordări generale.

9. Articolul 1 alineatul (3) referitor la utilizarea autobuzelor articulate și a ansamblurilor de vehicule specifice pentru transportul de călători se modifică pentru a permite statelor membre să utilizeze în continuare ansambluri specifice.
10. Posibilitatea de a se abate de la greutatea și dimensiunile prevăzute în anexă este garantată pentru vehiculele care fac obiectul unor permise speciale destinate transportului de încărcături indivizibile [articolul 4 alineatul (3)], pentru vehiculele care efectuează operațiuni ce nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor [articolul 4 alineatul (4)] și pentru sistemele modulare europene (EMS) [articolul 4 alineatul (4a)]. La articolul 4b, în concordanță cu obiectivele propunerii de modificare de a oferi stimulente pentru vehiculele cu emisii zero și operațiunile de transport intermodal, președinția propune ca autovehiculele cu emisii zero sau ansamblurile de vehicule implicate în operațiuni de transport intermodal să fie, de asemenea, autorizate să traverseze frontiere chiar dacă depășesc greutatea maximă definită în anexă, cu condiția ca greutatea respectivă să nu o depășească pe cea permisă de ambele părți ale frontierei.
11. În ceea ce privește transportul încărcăturilor indivizibile și cerințele lingvistice pentru conducătorul auto [articolul 4 alineatul (3)], statele membre pot solicita măsuri specifice pentru a asigura o comunicare eficientă cu conducătorul auto.
12. S-a introdus posibilitatea ca statele membre să adauge până la 1,380 metri la remorcă atunci când operează servicii de navetă dedicate [articolul 4 alineatul (4aa)], împreună cu un nou considerent, (11c), care explică motivele ce stau la baza lungimii suplimentare.
13. Perioada maximă pentru efectuarea de teste cu EMS, prevăzută la articolul 4 alineatul (5), se prelungește până la șapte ani.
14. Se acordă statelor membre suficient timp pentru a institui funcția de „ghișeu unic” în temeiul articolului 4a.
15. La articolul 7 se introduce posibilitatea ca statele membre să restricționeze utilizarea anumitor drumuri sau structuri de inginerie civilă în funcție de preocupările legate de siguranța rutieră sau de caracteristicile infrastructurii.

16. Din cauza preocupărilor legate de impactul greutăților suplimentare asupra infrastructurii, s-au introdus modificări la articolul 10d în ceea ce privește aplicarea. La alineatul (1) se clarifică faptul că statele membre pot utiliza fie sisteme automate instalate pe infrastructura rutieră a rețelei TEN-T, fie echipamente de cântărire la bord. Începând cu 1 decembrie 2029, vehiculele cu emisii zero ar trebui să poată comunica de la distanță date fiabile privind greutatea prin intermediul sistemelor de măsurare la bord a masei, cu opțiunea de a utiliza tahograful inteligent. Detaliile vor fi stabilite într-un act de punere în aplicare.
17. În cazul crizelor care afectează mai multe state membre, articolul 10k clarifică faptul că Comisia poate adopta acte de punere în aplicare numai la solicitarea statelor membre în cauză.
18. Președinția propune, de asemenea, simplificări administrative prin eliminarea obligației de a impune un sistem de monitorizare pentru testele EMS [articolul 4 alineatul (5) și alineatul (5a)] și prin eliminarea utilizării eFTI pentru a demonstra că o operațiune de transport poate fi considerată o operațiune de transport intermodal [articolul 6 alineatul (7)]. Având în vedere valoarea adăugată limitată a sistemelor de politici de acces inteligent, articolul 10da propus a fost eliminat.
19. În anexă, au fost aduse modificări pentru a reflecta sprijinul pentru adoptarea vehiculelor cu emisii zero, ținând seama totodată de preocupările statelor membre cu privire la uzura infrastructurii:
 - a. s-au adăugat încă 0,90 metri pentru vehiculele articulate care includ un autovehicul cu emisii zero, pentru a permite mai mult spațiu pentru instalarea tehnologiei cu emisii zero (subsecțiunea 1.1);
 - b. s-a eliminat liniuța referitoare la înălțimea suplimentară pentru transportul containerelor-cub înalte, deoarece majoritatea statelor membre au probleme cu pasajele de sub podurile lor (subsecțiunea 1.3);
 - c. o diferențiere între autovehiculele cu cinci osii și cele cu șase osii în ceea ce privește bonusul pentru emisii zero de 2 și, respectiv, 4 tone (subsecțiunea 2.2);

- d. o reducere a greutății maxime la 34 tone la punctul 2.3.6 pentru acest tip special de vehicule scurte și grele, menținând în același timp cele 2 tone suplimentare pentru vehiculele cu emisii zero. S-a introdus o liniuță suplimentară care permite o creștere cu 0,50 tone pentru autobuzele cu două osii cu emisii zero (subsecțiunea 2.3);
- e. greutatea suplimentară pentru osia motoare a vehiculelor cu emisii zero a fost eliminată, deoarece majoritatea statelor membre consideră că o osie motoare mai grea provoacă prea multe daune infrastructurii (subsecțiunea 3.4);
- f. s-a inclus o subsecțiune 3.6 pentru grupurile de trei osii ale autovehiculelor, deoarece acest tip de vehicule are caracteristici specifice;
- g. întrucât există cazuri specifice, s-a adăugat o liniuță pentru autovehiculele cu cinci osii și o altă liniuță cu o formulă de calcul pentru definirea distanței dintre osii pentru ansamblurile de vehicule care depășesc 42 tone (subsecțiunea 4.3).

V. CONCLUZII

- 20. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) este invitat să convină asupra unei abordări generale cu privire la textul de compromis anexat la prezenta notă, în cadrul reuniunii sale din 4 decembrie 2025.

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 greutateii maxime autorizate în traficul internațional

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

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

² JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) Directiva 96/53/CE a Consiliului³ stabilește greutatea și dimensiunile maxime permise ale vehiculelor grele care pot circula pe drumurile Uniunii pentru a garanta siguranța rutieră și buna funcționare a pieței interne, precum și pentru a promova eficiența energetică și operațională a operațiunilor de transport și pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de aceste operațiuni. Evaluarea Directivei 96/53/CE a arătat că aceasta a fost doar parțial eficace în atingerea obiectivelor sale în materie de siguranță rutieră, piață internă și mediu și că este necesară adaptarea dispozițiilor acesteia pentru a reflecta evoluțiile tehnologice și pentru a promova inovarea, pentru a aborda provocările unei piețe a transporturilor în schimbare și pentru a contribui la prioritățile de politică ale Uniunii privind decarbonizarea transporturilor.
- (2) Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”⁴, clarifică faptul că, pentru a contribui la realizarea obiectivului Pactului verde european⁵ de reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi până în 2050, este necesar ca toate modurile de transport să devină mai durabile, să se pună la dispoziție alternative durabile pe scară largă într-un sistem de transport multimodal și să se instituie stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția către un sistem de transport cu poluare zero în Uniune.
- (3) Prin raționalizarea și clarificarea normelor privind greutatea și dimensiunile vehiculelor grele de transport rutier, este necesar să se abordeze ineficiențele energetice și operaționale ale operațiunilor de transport transfrontaliere, să se ofere stimulente puternice operatorilor pentru adoptarea tehnologiilor cu emisii zero, facilitând în același timp utilizarea soluțiilor existente de economisire a energiei, și să se sprijine în continuare operațiunile de transport de mărfuri intermodal. Pentru a reduce la minimum sarcinile administrative, a preveni denaturarea concurenței și a reduce riscurile legate de siguranța rutieră și de deteriorarea infrastructurii rutiere, anumite cerințe privind utilizarea vehiculelor mai grele și mai lungi ar trebui armonizate, iar asigurarea aplicării normelor în vigoare ar trebui consolidată.

³ JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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.
- (5) Tipurile de vehicule grele, precum și valorile greutateii vehiculelor respective au fost definite prin trimitere la legislația Uniunii privind omologarea de tip și supravegherea pieței vehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în special Regulamentele (UE) 2018/858⁶ și (UE) 2019/2144⁷ ale Parlamentului European și ale Consiliului. Prin urmare, este de dorit să se actualizeze trimiterile la aceste acte juridice relevante, pentru a se asigura claritatea cadrului legislativ aplicabil.
- (6) Dispozițiile Directivei 96/53/UE completează Directiva 92/106/CEE a Consiliului⁸ în ceea ce privește promovarea și sprijinirea creșterii transportului intermodal. Prin urmare, definiția operațiunii de transport intermodal ar trebui aliniată la terminologia aplicată în Directiva 92/106/CEE, pentru a permite camioanelor, remorcilor și semiremorcilor utilizate în operațiuni intermodale să beneficieze de aceleași aprobări de greutate suplimentară ca și vehiculele rutiere care transportă containere sau cutii mobile și care sunt utilizate în transportul intermodal containerizat. Un astfel de stimulent în materie de greutate ar trebui să încurajeze operatorii de transport rutier să se implice și în transportul intermodal necontainerizat.

⁶ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

⁷ Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).

⁸ Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).

- (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.
- (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 conducătorului auto, cum ar fi fluența în limba națională a statului membru în cauză. Statele membre ar trebui să ia în considerare posibilitatea de a solicita operatorilor de transport să utilizeze alte instrumente de comunicare, în principal de natură digitală, pentru a asigura o comunicare eficace între conducătorul auto și autoritățile de control. Operatorilor de transport li s-ar putea cere, de exemplu, să organizeze un serviciu apelabil la care conducătorul auto să poată fi asistat în cazul în care este oprit de autoritățile de control și să se asigure că acest serviciu apelabil este disponibil atunci când conducătorul auto conduce, inclusiv pe timp de noapte și la sfârșit de săptămână. 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.

- (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, atunci când sunt aplicate într-un domeniu fizic și operațional adecvat. 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 permite un impact pozitiv mai larg la nivel socioeconomic și de mediu 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 condițiile naționale pentru EMS stabilite de statele membre pe teritoriile acestora. Scopul este de a se asigura că EMS utilizate în operațiunile transfrontaliere respectă limita comună cea mai ridicată de greutate și dimensiune pentru EMS aplicabilă în statele membre respective.
- (10) Statelor membre ar trebui să li se permită în continuare să efectueze teste temporare. Într-adevăr, noile tehnologii care permit încărcarea în mișcare, cum ar fi panourile solare, pantografele și drumurile electrice, sau introducerea progresivă a EMS în statele membre pot necesita depășirea greutății și a dimensiunilor maxime într-un mediu de încercare, inclusiv pe tronsoanele transfrontaliere ale rețelei rutiere. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă în continuare posibilitatea să efectueze astfel de teste și să poată efectua încercări privind compatibilitatea noilor tehnologii și concepte la nivel transfrontalier. Caracterul temporar și inovator al testelor trebuie clarificat prin stabilirea unei perioade maxime pentru desfășurarea acestora. În același timp, pentru a se evita obstrucționarea inovării, nu ar trebui limitat numărul de teste privind noile tehnologii și sistemele inovatoare.

- (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.
- (11a) Traficul transfrontalier între statele membre, care permite greutatea mai mari decât cele din anexa I, poate îmbunătăți eficiența și reduce emisiile de CO₂ prin reducerea numărului total de kilometri parcurși. Astfel de operațiuni ar trebui să fie permise în continuare atât timp cât condițiile naționale ale statelor membre sunt respectate pentru respectivele limite mai ridicate și cât ele sunt efectuate de autovehicule cu emisii zero sau de vehicule implicate în operațiuni de transport intermodal. Acest lucru nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a deroga, în conformitate cu articolul 4, de la limitele de greutate și dimensiune stabilite în anexa I.
- (11b) Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a permite operațiuni de transport specializate care sunt efectuate în circumstanțe în care nu sunt efectuate în mod normal de vehicule din alte state membre, permițând ca astfel de operațiuni să se abată de la greutatea și dimensiunile standard ale vehiculelor, deoarece astfel de transporturi specializate nu au un impact semnificativ asupra concurenței internaționale în sectorul transporturilor. Este necesar să se clarifice conceptul și utilizarea vehiculelor specializate, în special în contextul extinderii acestor operațiuni la traficul internațional, pentru a permite o cooperare fără sincope între statele membre care își dau acordul. Exemple clare sunt operațiunile de transport legate de exploatarea și industria forestieră, transportul efectuat cu ansambluri de vehicule cu mai mult de șase osii și transportul local cu autobuze.

- (11c) Pentru a sprijini eficiența operațională și a promova soluții care să contribuie la limitarea impactului transportului rutier asupra mediului, statelor membre ar trebui să li se permită să autorizeze o lungime suplimentară pentru vehiculele articulate utilizate în transportul de tip navetă, cu condiția ca ceilalți parametri din anexa 1, în special din subsecțiunea 1.5, să fie îndepliniți. Creșterea lungimii vehiculelor articulate ce funcționează în transportul de tip navetă, care este un serviciu regulat, efectuat pe o rută logistică fixă, poate spori în mod semnificativ capacitatea de încărcare, în special pentru mărfurile paletizate, reducând astfel numărul de deplasări necesare.
- (11d) Este esențial pentru tranziția verde a sectorului transportului rutier să existe stimulente pentru vehiculele cu emisii zero. Statele membre sunt încurajate să își armonizeze limitele naționale de greutate astfel încât vehiculele cu emisii zero să fie stimulate fără a împiedica traficul transfrontalier.
- (11e) Deși directiva permite derogări de la greutatea și dimensiunile maxime, statele membre își mențin posibilitatea de a limita, din motive legate de siguranța rutieră sau de caracteristicile infrastructurii, circulația anumitor vehicule pe anumite porțiuni ale rețelei lor rutiere.
- (12) *eliminat*
- (13) *eliminat*
- (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.

- (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.
- (16) Ca și în cazul nevoii de spațiu suplimentar, standardele actuale nu sunt adecvate nici pentru a compensa greutatea suplimentară a vehiculelor grele cu emisii zero, în special în transportul pe distanțe lungi. Greutatea suplimentară și greutatea suplimentară pe osie sunt necesare pentru ansamblurile de vehicule cu emisii zero, precum și pentru cele mai comune vehicule destinate transportului de călători aflate în uz în Uniune. Tehnologiile mai ușoare și o mai bună aerodinamică vor eficientiza utilizarea sistemelor de propulsie cu emisii zero (de exemplu, pentru a permite o rază de acțiune mai lungă și o durată de viață mai lungă a bateriei) prin reducerea consumului de energie al acestora. Pentru a oferi stimulente suplimentare pentru introducerea vehiculelor grele cu emisii zero și pentru a promova dezvoltarea tehnologică, precum și echiparea vehiculelor cu o aerodinamică îmbunătățită, ar trebui, prin urmare, ca aprobările de greutate suplimentară să nu mai fie legate de greutatea tehnologiei cu emisii zero.
- (17) Asigurarea unei aplicări eficiente și consecvente a normelor este extrem de importantă pentru a asigura o concurență nenedaturată 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.

- (17a) Pentru a asigura o aplicare eficace, eficientă și coerentă și pentru a îmbunătăți conformitatea vehiculelor cu o greutate mai mare în vederea adaptării la tehnologia cu emisii zero, vehiculele ar trebui să transmită informații privind greutatea totală actuală a ansamblului de vehicule prin soluții tehnologice la bord, cum ar fi sistemul de monitorizare la bord a masei (OBMM), prin intermediul comunicațiilor dedicate de rază scurtă (DSRC). Informațiile pot fi utilizate de statele membre pentru a identifica vehiculele care ar putea depăși limitele de greutate; cu toate acestea, prezenta directivă nu obligă statele membre să utilizeze DSRC în cadrul aplicării. Acest instrument vine în completarea altor instrumente de aplicare a legii. Pentru a se asigura faptul că astfel de cerințe pot fi îndeplinite, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a permite transmiterea datelor către autoritățile de aplicare a legii.
- (17b) Întrucât introducerea oricăror modificări ale tahografului poate fi complexă și având în vedere că poate fi costisitor pentru operatori să modernizeze vehiculele cu OBMM, această cerință ar trebui să se aplice numai vehiculelor echipate cu OBMM începând cu 1 decembrie 2029. Fără a aduce atingere Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului sau prerogativei statelor membre de a reglementa cerințele de greutate pentru transportul național, prezenta directivă nu dispune modernizarea cu OBMM. În plus, Comisia ar trebui să poată amâna data de 1 decembrie 2029 cu cel mult 18 luni, dacă acest lucru este necesar pentru a asigura capacitatea de transmitere a datelor privind greutatea.
- (18) *eliminat*
- (19) *eliminat*
- (20) Parlamentul European și Consiliul ar trebui informate periodic cu privire la rezultatele controalelor privind conformitatea efectuate de către autoritățile competente ale statelor membre. Aceste informații furnizate de statele membre ar trebui să permită Comisiei să monitorizeze evoluțiile pieței și respectarea Directivei 96/53/CE. Pentru a facilita transmiterea către Comisie a informațiilor necesare de către statele membre și pentru a asigura uniformitatea și comparabilitatea datelor, permițând monitorizarea conformității și evaluarea performanței generale a Directivei 96/53/CE, este de dorit ca Comisia să stabilească un format de raportare uniform și ușor de utilizat.

(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 periclitată siguranța rutieră și fără a aduce atingere legislației specifice aplicabile în contextul transportului militar și al consolidării capacităților de descurajare și răspuns.

(22) *eliminat*

- (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 să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁹.
- (24) Având în vedere numeroasele modificări aduse anexei I la Directiva 96/53/CE în ceea ce privește necesitatea de a oferi stimulente suplimentare pentru introducerea vehiculelor grele cu emisii zero, necesitatea de a armoniza greutatea maximă a autovehiculelor cu cinci osii și necesitatea de a promova transportul intermodal, este oportun, din motive de claritate, ca directiva respectivă să fie înlocuită.
- (25) *eliminat*
- (26) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume asigurarea siguranței rutiere, promovarea unor operațiuni de transport durabile și eficiente și promovarea funcționării pieței interne, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului rutier și al problemelor pe care prezenta directivă intenționează să le abordeze, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

⁹ 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).

- (27) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative¹⁰, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (28) Prin urmare, Directiva 96/53/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 96/53/CE

Directiva 96/53/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) dimensiunile autovehiculelor din categoriile M₂ și M₃ și ale remorcilor acestora din categoria O și cele ale autovehiculelor din categoriile N₂ și N₃ și ale remorcilor acestora din categoriile O₃ și O₄, clasificate la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858 a Parlamentului European și a Consiliului*;;”;

¹⁰ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Toate valorile de greutate indicate în anexa I sunt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare, nu la standardele de producție, care sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului**.

* Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

** Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE) nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei (JO L 325, 16.12.2019, p. 1).”;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Prezenta directivă nu se aplică autobuzelor articulate care cuprind mai mult de o secțiune articulată, ansamblurilor de vehicule formate dintr-un autovehicul cu o remorcă atașată destinate transportului de călători sau ansamblurilor de vehicule formate dintr-un autovehicul cu o semiremorcă atașată destinate transportului de călători.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la a doua liniuță, definiția termenului „remorcă” se înlocuiește cu următorul text:

„—«remorcă» înseamnă un vehicul astfel cum este definit la articolul 3 punctul 17 din Regulamentul (UE) 2018/858;”;

(b) la a treia liniuță, definiția termenului „semiremorcă” se înlocuiește cu următorul text:

„—«semiremorcă» înseamnă un vehicul astfel cum este definit la articolul 3 punctul 33 din Regulamentul (UE) 2018/858;”;

(c) după definiția termenului „ansamblu de vehicule” se introduce următoarea definiție:

„—«sistem modular european» înseamnă un vehicul sau un ansamblu de vehicule cuplate la una sau mai multe remorci sau semiremorci, în cazul căruia ansamblul total depășește lungimea maximă autorizată și poate depăși greutatea maximă autorizată prevăzută în anexa I și în cazul căruia vehiculul individual, remorca (remorcile) și semiremorca (semiremorcile) nu depășesc greutatea sau dimensiunile prevăzute în anexa I;”;

(d) după definiția termenului „vehicul condiționat” se introduce următoarea definiție:

„—«transportator de vehicule» înseamnă un ansamblu de vehicule care este construit sau adaptat permanent pentru transportul altui (altor) vehicul(e);”;

(e) la a paisprezecea liniuță, definiția termenului „vehicul care folosește combustibili alternativi” se înlocuiește cu următorul text:

„—«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;”;

(f) la a cincisprezecea liniuță, la definiția termenului „operațiune de transport intermodal”, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) operațiunile de transport combinat definite la articolul 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului*; sau

* Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38).”;

(h) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Toate dimensiunile maxime autorizate specificate în anexa I se verifică în raport cu valorile declarate corespunzătoare pentru vehiculul respectiv din fișa de informații care însoțește omologarea UE de tip a întregului vehicul, întocmită în conformitate cu anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei*, fără nicio toleranță pozitivă.

* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 163, 26.5.2020, p. 1).”

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) se adaugă următoarea literă (c):

„(c) a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule pentru transportul internațional de mărfuri sau de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute în anexa I.”;

(b) alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Se poate permite circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule care depășesc greutatea și/sau dimensiunile maxime numai pe baza permiselor speciale eliberate de autoritățile competente sau pe baza unor aranjamente similare convenite de la caz la caz cu respectivele autorități, în cazul în care vehiculele sau ansamblurile de vehicule respective transportă sau sunt destinate transportului unor încărcături indivizibile.

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 a evita multiplicarea marcajelor și a semnalizării vehiculelor și pentru a favoriza utilizarea pictogramelor în detrimentul textului. Statele membre nu impun conducătorului auto obligația de a cunoaște limba (limbile) oficială (oficiale) a (ale) statelor membre în care are loc operațiunea. Cu toate acestea, statele membre pot impune alte măsuri pentru a asigura o comunicare eficientă între conducătorul auto și autoritățile de control, inclusiv instrumente de comunicare digitale.

(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 greutate și dimensiuni care se abat de la cele stabilite în secțiunile 1, 2 și 4 din 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;

(b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având greutate și/sau 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.”;

(c) se introduc alineatele (4aa) și (4a) cu următorul text:

„(4aa) Statele membre pot permite vehiculelor articulate utilizate pentru transportul de tip navetă în cadrul operațiunilor de transport național sau internațional să circule pe teritoriul lor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite în subsecțiunea 1.1 din anexa I, dacă lungimea suplimentară nu depășește 1,380 metri.

(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) 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.

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 respecte condițiile aplicabile la nivel național, inclusiv 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.”;

(d) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Statele membre pot permite, pentru o perioadă limitată, efectuarea de teste cu vehicule sau ansambluri 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 testelor. În special, testele cu sisteme modulare europene sunt permise pentru o perioadă maximă de șapte ani. Numărul de teste nu este limitat. Statele membre informează Comisia în acest sens.”;

(f) alineatul (7) se elimină.

4. Se introduc articolele 4a și 4b cu următorul text:

„Articolul 4a

(1) Statele membre instituie și gestionează un sistem electronic de informare și comunicații care să aibă cel puțin următoarele funcții de «ghișeu unic»:

(a) un punct național unic de intrare prin care solicitantul să își depună cererea de permis special sau de aranjament similar, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (3), într-un format standardizat;

(b) un punct național unic de acces prin care solicitanții să obțină informații privind cerințele pentru solicitarea de permise speciale sau de aranjamente similare, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (3) și privind informațiile necesare pentru a-și planifica rutelor într-un mod clar, accesibil și transparent;

(ba) un punct național unic de acces la informațiile privind greutatea și dimensiunile maxime permise într-un stat membru în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a), al articolului 4 alineatul (4) și al articolului 4b, după caz;

(c) un punct național unic de acces la informațiile menționate la articolul 4 alineatul (4a) literele (a) și (b), după caz, pentru operatorii de sisteme modulare europene.

Punctele naționale de intrare de tip «ghișeu unic» și punctele naționale de acces pot fi consolidate într-un singur site web disponibil publicului, care să ofere un punct de intrare unificat și să le permită utilizatorilor să interacționeze cu organul de decizie național sau regional relevant fără a fi nevoie de mai multe cereri.

(2) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care să stabilească elementele minime ale formularului 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 procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).

Articolul 4b

(1) Ori de câte ori, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (a), un stat membru permite circulația pe teritoriul său a ansamblurilor de vehicule cu o greutate maximă care depășește limitele stabilite în secțiunile 2, 3 sau în subsecțiunea 4.3 din anexa I, acesta nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său în traficul internațional a ansamblurilor de vehicule care respectă valorile de greutate stabilite pentru transportul național de mărfuri, dacă ansamblurile de vehicule respective includ autovehicule cu emisii zero sau dacă ansamblurile de vehicule respective sunt implicate într-o operațiune de transport intermodal.”

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că vehiculele menționate la articolul 1 și care respectă prezenta directivă dețin una dintre următoarele dovezi:

(a) o combinație a următoarelor două plăcuțe:

(i) «plăcuța regulamentară a producătorului» stabilită și fixată în conformitate cu anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei*,

(ii) plăcuța privind dimensiunile, în conformitate cu anexa III la prezenta directivă, stabilită și fixată în conformitate cu anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535;

(b) o singură plăcuță stabilită și fixată în conformitate cu anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 și conținând informațiile de pe cele două plăcuțe menționate la litera (a) de la prezentul alineat;

(c) un document unic emis de autoritățile competente ale statului membru în care vehiculul este înmatriculat sau pus în circulație. Documentul respectiv conține aceleași rubrici și informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și este protejat în mod adecvat.

* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei din 31 martie 2021 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a autovehiculelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește caracteristicile lor de construcție generale și siguranța generală a acestora (JO L 117, 6.4.2021, p. 1).”;

(b) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea conține, după caz, standardele de greutate ale Uniunii aplicabile vehiculului respectiv.”

5a. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta directivă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, ceea ce permite limitarea greutateii și/sau a dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de inginerie civilă pe baza preocupărilor legate de siguranța rutieră și a caracteristicilor infrastructurii, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul în care au fost puse în circulație aceste vehicule.

Aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau greutateii maxime autorizate pentru vehiculele care pot fi utilizate în anumite zone sau pe anumite drumuri unde infrastructura nu este adecvată pentru vehicule lungi sau grele, cum ar fi centrele orașelor, satele mici sau locurile de interes natural deosebit.”

6. Articolul 8b se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) În scopul îmbunătățirii eficienței lor energetice, vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3) și care sunt conforme Regulamentului (UE) 2018/858 pot depăși lungimile maxime prevăzute în subsecțiunea 1.1 din anexa I la prezenta directivă, cu scopul de a permite atașarea unor asemenea dispozitive în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitivele respective trebuie să fie conforme cu subsecțiunea 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.

(2) Înainte de a fi introduse pe piață, dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) trebuie să obțină o omologare de tip în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Regulamentul (UE) 2018/858 și de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535.”;

(b) alineatul (5) se elimină.

7. Se introduce articolul 8c cu următorul text:

„Articolul 8c

Transportatoarele de vehicule cu caroserii deschise pot depăși lungimile maxime prevăzute în subsecțiunea 1.1 din anexa I atunci când sunt încărcate, până la un total de 20,75 metri, utilizând suportți 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 0,50 metri, cu condiția ca prima osie a vehiculului transportat să se afle pe structura remorcii. Încărcătura poate depăși în partea din spate cu până la maximum 1,50 metri, cu condiția ca ultima osie a vehiculului transportat să se afle pe structura remorcii, iar osia cea mai din spate din spate a vehiculului transportat să nu depășească suportul de încărcătură.”

8. Articolul 9a se modifică după cum urmează:

- (a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Vehiculele sau ansamblurile de vehicule care se conformează Regulamentului (UE) 2018/858 pot depăși lungimile maxime prevăzute în subsecțiunea 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 subsecțiunea 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.

(2) Înainte de a fi introduse pe piață, vehiculele menționate la alineatul (1) trebuie să fie omologate în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Regulamentul (UE) 2018/858 și de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535.”;

- (b) alineatul (3) se elimină.

9. Articolul 10b se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10b

(1) Greutățile maxime autorizate ale vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero sunt cele stabilite în subsecțiunile 2.2, 2.3 și 2.4 din anexa I.

Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, altele decât vehiculele cu emisii zero, se stabilește pe baza documentației furnizate de către producătorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Greutatea suplimentară se indică în dovada oficială cerută în conformitate cu articolul 6.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a completa prezenta directivă prin actualizarea listei menționate la articolul 2 cu combustibilii alternativi care necesită o greutate suplimentară. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea actelor delegate respective, Comisia să urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experți din statele membre.

(2) Lungimile maxime prevăzute în subsecțiunea 1.1 din anexa I pentru vehiculele articulate, atunci când acestea includ autovehicule cu emisii zero, pot fi depășite cu lungimea suplimentară necesară pentru încorporarea tehnologiei cu emisii zero, limitată la 0,90 metri, pentru a permite adăugarea dispozitivelor respective. Aceste vehicule sau ansambluri de vehicule cu emisii zero trebuie să fie conforme cu subsecțiunile 1.5 și 1.6 din anexa I la prezenta directivă, iar o depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a respectivelor ansambluri de vehicule, pentru a se asigura compatibilitatea semiremorcilor cu cerințele aplicabile operațiunilor de transport intermodal.

Lungimea suplimentară necesară vehiculelor cu emisii zero se stabilește pe baza documentației furnizate de producătorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Lungimea suplimentară se indică în dovada oficială cerută în conformitate cu articolul 6.”

10. Articolul 10c se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10c

Dimensiunile maxime stabilite în subsecțiunea 1.1 din anexa I, sub rezerva, după caz, a articolului 9a alineatul (1) și a articolului 10b alineatul (2), și distanța maximă stabilită în subsecțiunea 1.6 din anexa I pot fi depășite cu 0,150 metri 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.”

11. Articolul 10d se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Statele membre iau măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de 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 pot fi luate cu ajutorul unor sisteme automate instalate pe infrastructura rutieră a rețelei transeuropene de transport rutier în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679*.

Pe lângă utilizarea sistemelor automate amplasate pe infrastructura rutieră, statele membre pot identifica, cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor în conformitate cu alineatul (4), vehicule sau ansambluri de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate.

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.

(1a) Pentru a fi eligibile în ceea ce privește greutatea suplimentară acordată vehiculelor cu emisii zero la punctele 2.2.1 și 2.2.2 din anexa I, vehiculele echipate cu sisteme de monitorizare la bord a masei conforme cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2161 al Comisiei și înmatriculate pentru prima dată începând cu 1 decembrie 2029 sunt în măsură să comunice de la distanță date fiabile privind greutatea ansamblurilor de vehicule în circulație autorităților de aplicare a legii din trafic. Informațiile transmise pot fi utilizate de statele membre numai pentru a identifica vehiculele care ar putea depăși greutatea maximă autorizată.

(1b) Se poate utiliza un tahograf inteligent, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) nr. 165/2014, în scopul transmiterii datelor menționate la alineatul (1a).

(1c) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în cazul în care acest lucru este necesar pentru a permite transmiterea către autoritățile de aplicare a legii a datelor menționate la alineatul (1a). Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).

(1d) Comisia poate adopta acte delegate în conformitate cu articolul 10h prin care să amâne cu 18 luni data menționată la alineatul (1a), în cazul în care acest lucru este necesar pentru a se asigura că vehiculele nou înmatriculate sunt în măsură să transmită date privind greutatea prin comunicare la distanță.

(2) Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic un număr adecvat de controale ale vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri și care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive pe teritoriul său, cu privire la greutatea acestor vehicule sau ansambluri de vehicule, indiferent de țara de înmatriculare sau de țara în care acestea au fost puse în circulație.

* Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L 2024/1679, 28.6.2024).”;

(b) la alineatul (5), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate care să asigure condiții uniforme pentru punerea în aplicare a normelor privind interoperabilitatea și compatibilitatea stabilite la alineatul (4).”

12. *eliminat*

13. *eliminat*

14. Articolul 10g se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10g

(1) Din doi în doi ani și cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză, statele membre trimit Comisiei informațiile necesare privind:

- (a) numărul de controale efectuate în ultimii doi ani calendaristici;
- (b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate;
- (c) numărul de sisteme 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;

(d) eliminat;

(e) numărul de permise naționale eliberate pentru transportul anormal în temeiul articolului 4 alineatul (3) și durata acestora (permise cu caracter excepțional sau permise pe termen lung).

Aceste informații trebuie să fie defalcate pe ani.

(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.

(3) Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, un formular de raportare în format electronic care să fie utilizat de statele membre pentru transmiterea către Comisie a informațiilor menționate la alineatul (1). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).”

15. La articolul 10h, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10b alineatul (1) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [*OP este rugat să introducă data intrării în vigoare a prezentei directive*]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin 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.”

16. La articolul 10i, se introduce alineatul (4) cu următorul text:

„(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”

17. Articolul 10j se elimină.

18. Se introduce articolul 10k cu următorul text:

„Articolul 10k

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, care pot fi reînnoite numai atunci când criza persistă.

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

În cazul în care o criză afectează mai multe state membre, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare, la solicitarea statelor membre în cauză, pentru a stabili derogări temporare de la aplicarea limitelor de greutate și de dimensiuni stabilite în anexa I pentru vehiculele utilizate în traficul internațional între statele membre afectate. Perioada acestei derogări nu poate depăși șase luni și poate fi reînnoită numai în cazul în care criza persistă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 10i alineatul (4).

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.

Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere legislației specifice aplicabile transportului militar în situații de consolidare a capacităților de descurajare și pregătire.”

19. Anexa I se înlocuiește cu anexa la prezenta directivă.
20. În anexa III, cuvintele „Directiva 76/114/CEE” se înlocuiesc cu cuvintele „anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei”.

[...]

[...]

Articolul 3

Transpunere

- (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.
- (2) Statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 4

Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4a alineatul (1) se aplică de la [*a se introduce data: patru ani de la încheierea perioadei de transpunere*].

Articolul 5

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președinta

Președintele

ANEXĂ

GREUTATEA MAXIMĂ, DIMENSIUNILE MAXIME ȘI CARACTERISTICILE AFERENTE
ALE VEHICULELOR

1. Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)		
1.1 Lungimea maximă		
	— autovehicul, 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
	În cazul vehiculelor articulate, atunci când acestea includ autovehicule cu emisii zero, lungimea maximă autorizată prevăzută în subsecțiunea 1.1 poate fi depășită cu 0,90 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
1.4 Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate în subsecțiunile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4.		
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 în subsecțiunea 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 în subsecțiunea 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 sau autovehicule cu trei osii cuplate cu remorci cu două osii	40 de tone	
		(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 de tone	
	2.2.2	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii sau autovehicule cu trei osii cuplate cu semiremorci cu două osii	40 de tone	
		(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii	40 de tone	
		(c) autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii sau autovehicule cu trei osii cuplate cu semiremorci cu două osii implicate în operațiuni de transport intermodal	42 de tone	
		(d) autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu 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 este:		
		2.2.4.1	egală cu 1,3 m sau mai mare și egală cu 1,80 m sau mai mică ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 de tone
		2.2.4.2	mai mare de 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	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 subsecțiunea 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 la punctul 2.2.1 litera (b) și la punctul 2.2.2 litera (b) din subsecțiunea 2.2 se majorează cu 4 tone.
		În cazul ansamblurilor de vehicule care includ autovehicule cu emisii zero, greutatea maximă autorizată prevăzută la punctul 2.2.1 litera (a), la punctul 2.2.2 literele (a), (c) și (d) și la punctele 2.2.3 și 2.2.4 din subsecțiunea 2.2 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	19,50 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 9,50 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 9,50 tone.	32 de tone

2.3.6	Autovehicule cu cinci osii cu cel puțin două axe de direcție și cu cel puțin o osie motoare echipată cu 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 9,50 tone.	34 de tone
În cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, altele decât vehiculele cu emisii zero, greutățile 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 vehiculelor cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute la punctele 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 și 2.3.6 din subsecțiunea 2.3 se majorează cu 2 tone.		
În cazul autobuzelor cu două osii cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute la punctul 2.3.2 din subsecțiunea 2.3 se majorează cu 0,50 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.		
3. 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 ($d < 1$)	11 tone

	3.2.2	egală cu 1 m sau mai mare și mai mică de 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tone
	3.2.3	egală cu 1,30 m sau mai mare și mai mică de 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 tone
	3.2.4	egală cu 1,80 m sau mai mare ($1,80 \leq d$)	20 de tone
3.3 Grup de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor			
	Suma greutateilor pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.3.1	mai mică de 1,30 m ($d < 1,30$)	21 de tone
	3.3.2	egală cu 1,30 m sau mai mare și mai mică de 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 de tone
3.4 Osie motoare			
	3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate în subsecțiunile 2.2, 2.3 și 2.4	11,5 tone
3.5 Tandem de osii ale autovehiculelor			
	Suma greutateilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.5.1	mai mică de 1 m ($d < 1$)	11,5 tone
	3.5.2	egală cu 1 m sau mai mare și mai mică de 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tone
	3.5.3	egală cu 1,30 m sau mai mare și mai mică de 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	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 9,50 tone.	19 tone

3.6 Grup de trei osii ale autovehiculelor		
	Suma greutăților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.6.1	mai mică de 1,30 m ($d < 1,30$)	21 de tone
3.6.2	egală cu 1,30 m sau mai mare și mai mică de 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 de 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 a 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.	
	Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu cinci osii nu poate să depășească de patru ori distanța în metri dintre osia cea mai din față și osia cea mai din spate a vehiculului, în cazul în care greutatea depășește 32 de tone.	
	În cazul în care greutatea maximă autorizată a unui ansamblu de vehicule, astfel cum este specificat în subsecțiunea 2.2, depășește 42 de tone, aceasta nu trebuie să depășească greutatea calculată utilizând următoarea formulă: $\text{Greutatea în tone} \leq 2,7 \times A + 13,5$ unde A este distanța în metri dintre osia cea mai din față și osia cea mai din spate a ansamblului de vehicule.	

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.
