

**TABEL DE CONCORDANȚĂ**  
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea  
proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative  
(modul de administrare a drumurilor)

1	<b>Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse</b> Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 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 (JO L 235, 17.09.1996, p. 59), așa așa cum a fost rectificată prin JO L 277, 27.10.2022, p. 314						
2	<b>Titlul proiectului de act normativ național</b> Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (modul de administrare a drumurilor)						
3	<b>Gradul general de compatibilitate</b> Parțial Compatibil						
<b>Actul Uniunii Europene</b>							
Articolul 1	4	5	6	7	8	9	
(1) Prezentă directivă se aplică pentru: ▼M2 (a) dimensiunile autovehiculelor din categoriile M2 și M3 și ale remorcilor acestora din categoria 0 și cele ale autovehiculelor din categoriile N2 și N3 și ale remorcilor acestora din categoriile O3 și O4, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ( 1 ) ; ▼B (b) greutatea și anumite alte caracteristici ale vehiculelor definite la litera (a) și specificate în anexa I alineatul (2) la prezenta directivă.			Prevederi UE neaplicabile				

<p>(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 vor fi definite într-o directivă ulterioară.</p> <p>▼M1</p> <p>(3) Prezentă directivă nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.</p> <p>▼B</p>		<p>Parțial Compatibil</p>	<p>Toate valorile de masă specificate în Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, sînt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare și nu la standarde de producție.</p>		
<p>Articolul 2</p> <p>În înțelesul prezentei directive :</p> <p>— „autovehicul” înseamnă orice autovehicul care circulă pe drumuri prin propriile sale mijloace ;</p> <p>— „remorcă” înseamnă orice vehicul destinat cuplării cu un autovehicul, excluzând semiremorele, construit și echipat pentru transportul de mărfuri;</p> <p>— „semiremorcă” înseamnă orice vehicul construit și echipat pentru transportul de mărfuri, destinat cuplării la un autovehicul, astfel încât o parte a sa se sprijină pe autovehicul, o parte substanțială a greutății sale și a greutății încărcăturii sale fiind suportată de autovehicul;</p> <p>— „un ansamblu de vehicule” înseamnă fie:</p>		<p>Parțial Compatibil</p>	<p>Proiectul nu transpune noțiunile din Directiva 96/53/CE.</p> <p>Noțiunile din directivă au fost anterior transpuse parțial în actele naționale.</p> <p>- art. 5 din Codul transporturilor, aprobat prin Legea nr.150/2014</p> <p>- art. 2 din Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131/2007</p> <p>- pct. 3 din Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022</p> <p>- pct. 7 din Regulamentul circulației</p>		

<p>— un autotren constând dintr-un autovehicul cuplat cu o remorcă; fie</p> <p>— un vehicul articulat constând dintr-un autovehicul cuplat la o semiremorcă;</p> <p>— „vehicul condiționat” înseamnă orice vehicul ale cărui structuri fixe sau mobile sunt special echipate pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai căror pereți laterali, inclusiv izolația, au fiecare o grosime de cel puțin 45 mm;</p> <p>— „autobuz” înseamnă un vehicul având peste nouă locuri, inclusiv locul șoferului, construit și echipat pentru transportul de călători și de bagaje ale acestora. Acesta poate avea una sau două platforme și poate, de asemenea, tracta o remorcă pentru bagaje;</p> <p>— „autobuz articulat” înseamnă un autobuz constând din două secțiuni rigide conectate între ele printr-o secțiune articulată. În cazul acestui tip de vehicul, compartimentele pentru călători din fiecare dintre cele două secțiuni rigide comunică între ele. Secțiunea articulată permite deplasarea liberă a călătorilor între secțiunile rigide. Conectarea și deconectarea celor două secțiuni este posibilă numai într-un atelier;</p>		<p>rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009</p>	
---	--	--	--

<p>— „dimensiuni maxime autorizate” înseamnă dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa I la prezenta directivă;</p> <p>— „greutate maximă autorizată” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unui vehicul încărcat;</p> <p>— „greutate maximă autorizată pe osie” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină;</p> <p>— „încărcătură indivizibilă” înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără costuri inutile sau riscul deteriorării și care, datorită dimensiunilor sau masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un autotren sau de un vehicul articulat în așa fel încât acesta să îndeplinească în orice privință cerințele prezentei directive;</p> <p>- „tonă” înseamnă greutatea exercitată de o masă de o tonă și corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);</p>	
--	--

<p>— „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, și care constau în:</p> <p>—</p> <p>(a) energia electrică consumată în toate tipurile de vehicule electrice;</p> <p>(b) hidrogenul;</p> <p>(c) gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);</p> <p>(d) gazul petrolier lichefiat (GPL);</p> <p>(e) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care și căldura reziduală;</p> <p>— „vehicul care folosește combustibili alternativi” înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul cadrului oferit de Directiva 2007/46/CE;</p> <p>▼M4</p> <p>— „vehicul cu emisii zero” înseamnă vehicul greu cu emisii zero, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2019/1242 al</p>			
--	--	--	--

<p>Parlamentului European și al Consiliului ( 2 );</p> <p>▼M2</p> <p>— „operațiune de transport intermodal” înseamnă:</p> <p>—</p> <p>(a) operațiunile de transport combinat definite la articolul 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului ( 3 ) aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare; sau</p> <p>(b) operațiunile de transport aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare, care utilizează o cale navigabilă, cu condiția ca lungimea parcursului rutier inițial sau final să nu depășească 150 km pe teritoriul Uniunii. Distanța de 150 km menționată anterior poate fi depășită pentru a ajunge la cel mai apropiat terminal de transport adecvat pentru serviciul avut în vedere, în cazul:</p> <p>(i) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (a) sau (b) din anexa I; sau</p> <p>(ii) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (c) sau (d) din anexa I, dacă astfel de distanțe sunt permise în statul membru în cauză.</p>				
--	--	--	--	--

<p>— Pentru operațiunile de transport intermodal, cel mai apropiat terminal de transport adecvat care oferă servicii poate fi situat în alt stat membru decât statul membru în care marfa a fost încărcată sau descărcată.</p> <p>— „agent de expediție” înseamnă o entitate juridică sau o persoană fizică sau juridică înscrisă pe conosament sau pe un alt document de transport echivalent, de exemplu un conosament „direct”, ca agent de expediție și/sau care a încheiat un contract de transport cu o societate de transport, sau în numele sau în contul căreia s-a încheiat respectivul contract.</p> <p>▼B</p> <p>Toate dimensiunile maxime autorizate, specificate în anexa I, se măsoară în conformitate cu anexa I la ►M2 Directiva 2007/46/CE ◀ , fără nici o toleranță pozitivă.</p>					
<p><i>Articolul 3</i></p> <p>(1) Un stat membru nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său:</p> <p>— în traficul internațional, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în oricare alt stat membru, din motive referitoare la greutatea și dimensiunile lor;</p> <p>▼M1</p> <p>— în trafic intern, a vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație în</p>		Parțial Compatibil	art. 8, alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995		

<p>orice alt stat membru din motive care țin de dimensiunile acestora;</p> <p><b>▼B</b></p> <p>cu condiția ca aceste vehicule să respecte valorile limită specificate în anexa I.</p> <p> Această dispoziție se aplică fără a aduce atingere faptului că:</p> <p>(a) vehiculele menționate mai sus nu sunt conforme cu cerințele respectivului stat membru cu privire la anumite caracteristici referitoare la greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I;</p> <p>(b) autoritatea competentă din statul membru în care sunt înregistrate sau puse în circulație vehiculele a autorizat limite care nu sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (1) și care depășesc limitele stabilite în anexa I.</p> <p>(2) Cu toate acestea, alineatul (1) litera (a) nu afectează dreptul statelor membre, respectându-se în mod adecvat legislația comunitară, de a cere ca vehiculele înregistrate sau puse în circulație pe propriul lor teritoriu să fie conforme cu cerințele lor naționale privind caracteristicile de greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I.</p> <p>(3) Statele membre pot solicita ca vehiculele condiționate să aibă un certificat ATP sau o plăcuță de certificare ATP prevăzute în Acordul din 1 septembrie 1970 privind transportul internațional de produse alimentare perisabile și echipamentul</p>	<p>Compatibil</p>	<p>art. 8, alin. (8) din Legea drumurilor nr. 509/1995</p>		
	<p>Compatibil</p>	<p>Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022</p>		



special ce urmează să fie utilizat pentru astfel de transporturi.				
<p>Articolul 4</p> <p>▼M1</p> <p>(1) Statele membre nu autorizează circulația normală pe teritoriile lor:</p> <p>(a) a vehiculelor sau a combinațiilor de vehicule pentru transportul național de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I;</p> <p>(b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 și 1.5a din anexa I.</p> <p>(2) Totuși, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor:</p> <p>(a) a vehiculelor sau combinațiilor de vehicule pentru transportul intern de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I;</p> <p>(b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I.</p> <p>▼B</p> <p>(3) Se poate permite circulația vehiculelor sau ansamblului de vehicule care depășesc dimensiunile maxime numai pe baza permiselor speciale eliberate fără discriminare de către</p>	Compatibil	art. 8 alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995		
	Compatibil	art. 8 alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995		
	Compatibil	art. 8, alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995 art.62 <sup>1</sup> alin.(2) din Codul transporturilor rutiere,		

<p>autoritățile competente sau pe baza unor aranjamente nediscriminatorii similare convenite de la caz la caz cu respectivele autorități, în cazul în care aceste vehicule sau ansambluri de vehicule transportă sau sunt destinate transportului unor încărcături indivizibile.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>aprobat prin Legea nr.150/2014.</p>	
<p>(4) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de ► M1 vehicule sau combinații 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 la 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.</p>				
<p>Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):</p>				
<p>(a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule specializate sau ansambluri specializate de vehicule, 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 industria forestieră;</p>				
<p>(b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având dimensiuni care se</p>				

<p>abat de la cele stabilite în anexa I permite și utilizarea în astfel de ansambluri a autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor care respectă dimensiunile stabilite în anexa I, în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru, astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență (conceptul modular).</p>					
<p>▼M2 _____ ▼B _____ (5) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu pot respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei directive, să efectueze anumite operațiuni de transport local pentru o perioadă de probă. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			
<p>▼M2 _____ ▼M1 _____ (7) Până la 31 decembrie 2020, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor a autobuzelor înmatriculate sau puse în circulație înainte de data punerii în aplicare a prezentei directive, dar ale căror dimensiuni le depășesc pe cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.5 și 1.5a din anexa I.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			
<p>▼M2 _____ Articolul 5 Se consideră că vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1</p>	-	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>În legislația națională nu sunt prevăzute excepții</p>		

ianuarie 1991 care nu respectă specificațiile prevăzute la punctele 1.6 și 4.4 din anexa I respectă aceste specificații în înțelesul articolului 3 dacă acestea nu depășesc o lungime totală de 15,50 m. ▼B			de la masele și dimensiunile legale		
<p>Articolul 6</p> <p>(1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că vehiculele menționate la articolul 1 care respectă prezenta directivă dețin unul dintre certificatele prevăzute la literele (a), (b) și (c):</p> <p>(a) o combinație a următoarelor două plăcuțe:</p> <p>— „plăcuța fabricantului” stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE (1),</p> <p>— plăcuța privind dimensiunile, în conformitate cu anexa III, stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE;</p> <p>(b) o singură plăcuță stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE și conținând informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la litera (a);</p> <p>(c) un document unic emis de către autoritățile competente ale statului membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulație. Acest document are 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.</p>		Prevederi UE neaplicabile			

<p>(2) În cazul în care caracteristicile vehiculului nu mai corespund cu cele indicate în certificatul de conformitate, statul membru în care este înregistrat vehiculul ia măsurile necesare pentru a se asigura că certificatul de conformitate a fost modificat.</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>(3) Plăcuțele și documentele prevăzute în alineatul 1 sunt recunoscute de statele membre ca dovezi ale faptului că vehiculul respectă cerințele prevăzute în prezenta directivă.</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>(4) Vehiculele care dețin certificatul de conformitate pot fi supuse:</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>— în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj;</p> <p>— în privința standardelor comune privind dimensiunile, numai unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>(5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea conține, dacă este cazul, standardele de greutate comunitare aplicabile vehiculului respectiv. În privința vehiculelor menționate la punctul 2.2.2 litera (c) din anexa I, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica greutatea maximă autorizată a combinației de vehicule.</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>(6) Fiecare stat membru poate decide cu privire la orice vehicul înregistrat sau pus în circulație pe teritoriul său, că greutatea maximă</p>	Prevederi UE neaplicabile			

<p>autorizate de legislația sa internă sunt indicate, în certificatul de conformitate, în coloana din stânga, iar greutatețile permise din punct de vedere tehnic, în coloana din dreapta.</p> <p>▼ M1</p>					
<p>Articolul 7</p> <p>Prezenta directivă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație.</p> <p>Aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau maselor maxime admise 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.</p> <p>▼ M2 — ▼ M2</p>		Parțial Compatibil	<p>Anexa nr. II din Legea drumurilor nr. 509/1995 - Nota 1 - Lista drumurilor clasificate din punct de vedere al capacității portante se aprobă de către organul central de specialitate în domeniul drumurilor.</p>		

<p>Articolul 8b</p> <p>(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 Directivei 2007/46/CE pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 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 punctul 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.</p> <p>(2) Înainte de introducerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) care depășesc 500 mm în lungime trebuie omologate de tip în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.</p> <p>Până la 27 mai 2017, Comisia evaluează necesitatea de a adopta sau modifica orice cerințe tehnice pentru omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice prevăzute în respectivul cadru ținând seama de necesitatea de a asigura siguranța rutieră și siguranța</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			
<p>(2) Înainte de introducerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) care depășesc 500 mm în lungime trebuie omologate de tip în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.</p> <p>Până la 27 mai 2017, Comisia evaluează necesitatea de a adopta sau modifica orice cerințe tehnice pentru omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice prevăzute în respectivul cadru ținând seama de necesitatea de a asigura siguranța rutieră și siguranța</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			

<p>operațiunilor de transport intermodal și, în special, următoarele aspecte:</p> <p>(a) fixarea în siguranță a dispozitivelor, pentru a limita riscul de desprindere a acestora în timp, inclusiv în cadrul unei operațiuni de transport intermodal;</p> <p>(b) siguranța altor participanți la trafic, în special a participanților la trafic vulnerabili, asigurând printre altele, vizibilitatea marcajelor de contur atunci când sunt montate dispozitive aerodinamice, adaptând cerințele de vizibilitate indirectă și, în caz de coliziune cu partea din spate a unui vehicul sau a unui ansamblu de vehicule, fără compromiterea protecției antiîmpănare spate.</p>				
<p>În acest scop, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a normelor relevante referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			
<p>(3) Dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) îndeplinesc următoarele cerințe operaționale:</p> <p>(a) în situații în care siguranța altor participanți la trafic sau a conducătorului auto este periclitată, respectivele dispozitive sunt pliate, retractate sau demontate de conducătorul auto;</p> <p>(b) utilizarea lor pe infrastructurile rutiere urbane sau interurbane ține seama de caracteristicile speciale ale zonelor în care limita de viteză este mai mică sau</p>				



<p>egală cu 50 km/h și unde este mai mare probabilitatea să fie prezenți participanți la trafic vulnerabili; și</p> <p>(c) utilizarea lor este compatibilă cu operațiunile de transport intermodal și, în special atunci când sunt retractate/pliate, acestea nu pot să depășească cu mai mult de 20 cm lungimea maximă autorizată.</p> <p>(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate care să asigure condiții uniforme pentru punerea în aplicare a alineatului (3). Respectiv cele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).</p> <p>(5) Alineatul (1) se aplică de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2) și după adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (4), după caz.</p> <p>▼M2 _____</p> <p>▼M2</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>Articolul 9a</p> <p>(1) În scopul îmbunătățirii eficienței energetice, în special în ceea ce privește performanțele aerodinamice ale cabinelor, precum și a siguranței rutiere, vehiculele sau ansamblurile de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) și care se conformează Directivei 2007/46/CE, pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta</p>	Prevederi UE neaplicabile			

<p>directivă în cazul în care cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, precum și performanțe în materie de siguranță. 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.</p> <p>(2) Înainte de a fi introduse pe piață, vehiculele menționate la alineatul (1) sunt omologate în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE. Până la 27 mai 2017, Comisia evaluează necesitatea de a elabora cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor dotate cu astfel de cabine astfel cum sunt prevăzute în respectivul cadru, luând în considerare următoarele:</p> <p>(a) performanța aerodinamică sporită a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule;</p> <p>(b) participanții la trafic vulnerabili și posibilitatea observării mai ușoare a acestora de către conducătorul auto, în special prin reducerea unghiurilor moarte;</p> <p>(c) reducerea pagubelor sau a vătămărilor corporale ale altor participanți la trafic produse în caz de coliziune;</p> <p>(d) siguranța și confortul conducătorilor auto.</p> <p>▼ M3</p>	Prevederi UE neaplicabile			
--	---------------------------	--	--	--

În acest scop, Comisia adoptă măsurile necesare, în cadrul Directivei 2007/46/CE, pentru a reglementa omologarea de tip a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule menționate la alineatul (1) de la prezentul articol până la 1 noiembrie 2019. (3) Alineatul (1) se aplică de la 1 septembrie 2020. ▼B	Prevederi UE neaplicabile			
<p>Articolul 10</p> <p>Directiva enunțată în anexa IV partea A se abrogă de la data menționată în articolul 11, fără să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunere stabilite în anexa IV partea B.</p> <p>Trimiterile la directivele abrogate se consideră trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corelare din anexa V.</p> <p>▼M2 — ▼M4</p>	Prevederi UE neaplicabile	-		
<p>Articolul 10b</p> <p>Greutățile maxime autorizate ale vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero sunt cele stabilite la punctele 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa I.</p> <p>De asemenea, vehiculele care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero trebuie să respecte și limitele de greutate maximă autorizată pe osie indicate la punctul 3 din anexa I.</p> <p>Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero este</p>	Prevederi UE neaplicabile	În Republica Moldova nu sunt diferențieri în baza emisiilor sau combustibililor alternativi, respectiv normele cu privire la greutatea și dimensiuni se aplică tuturor autovehiculelor (inclusiv celor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero)		

<p>stabilită pe baza documentației furnizate de către constructorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Greutatea suplimentară se indică în dovada oficială, în conformitate cu articolul 6.</p> <p>Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a actualiza, în sensul prezentei directive, lista menționată 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 experții din statele membre.</p> <p>▼M2</p>					
<p>Articolul 10c</p> <p>Dimensiunile maxime stabilite la punctul 1.1 din anexa I, după caz sub rezerva articolului 9a alineatul (1), și distanța maximă stabilită la punctul 1.6 din anexa I pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere de 45 de picioare sau cutii mobile de 45 de picioare, descărcate sau încărcate, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al cutiei mobile în cauză face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.</p>	Prevederi UE neaplicabile				
<p>Articolul 10d</p> <p>(1) Până la 27 mai 2021, statele membre iau măsuri specifice în scopul</p>	Parțial Compatibil	Codul Transporturilor	Rutiere		

<p>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 se pot lua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri rutiere sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor în conformitate cu alineatul (4).</p> <p>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.</p> <p>Fără a 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.</p> <p>(2) Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic un număr adecvat de controale privind greutatea vehiculelor sau ansamblului de vehicule în circulație, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate anual pe teritoriul său.</p> <p>(3) Statele membre se asigură că, în conformitate cu articolul 18 din</p>		<p>art.151. – (1) Controlul privind respectarea, pe drumurile publice, a masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor rutiere se efectuează de către inspectorii Agenției.</p> <p>(2) Controlul privind respectarea, pe drumurile publice, a masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor rutiere se realizează inclusiv prin sistemul electronic de cântărire în mișcare.</p> <p>Codul Transporturilor Rutiere art.148.</p>	<p>-</p>
	<p>Parțial Compatibil</p>		

<p>Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (1)*, autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la încălcările și sancțiunile aferente prezentului articol.</p> <p>(4) Echipamentul de cântărire de la bord menționat la alineatul (1) trebuie să fie precis și fiabil, complet interoperabil și compatibil cu toate tipurile de vehicule.</p> <p>(5) Până la 27 mai 2016, Comisia adoptă 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).</p> <p>Pentru a asigura interoperabilitatea, respectivele dispoziții detaliate permit comunicarea datelor privind greutatea, în orice moment, de la un vehicul aflat în mișcare către autoritățile competente și către conducătorul său auto.</p> <p>Comunicarea respectivă se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906. În plus, prin această comunicare se asigură că autoritățile competente din statele membre pot să comunice și să facă schimb de informații în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înmatriculate în orice stat membru și care utilizează echipamente de cântărire la bord.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p> <p>Prevederi UE neaplicabile</p> <p>Prevederi UE neaplicabile</p>			
--	--	--	--	--

În vederea asigurării compatibilității cu toate tipurile de vehicule, sistemele instalate la bordul autovehiculelor trebuie să aibă capacitatea de primire și procesare a tuturor datelor transmise de orice tip de remorcă sau semiremorcă atașată la autovehicul.  Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).					
<p>Articolul 10e</p> <p>Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a garanta că aceste sancțiuni sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni sunt eficace, nediscriminatorii, proporționale și disuasive. Statele membre notifică respectivele norme Comisiei.</p>		Parțial Compatibil	Codul Transporturilor Rutiere Art.15L. - (5) Pentru depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, contravenientul va achita, pe lângă amenda contravențională, și contravaloarea taxelor prevăzute în Codul fiscal. Inspectorul Agenției consemnează în procesul-verbal de constatare a contravenției obligația de plată a acestor taxe, calculate conform prevederilor legale.		
<p>Articolul 10f</p> <p>(1) Pentru transportul de containere și cutii mobile, statele membre stabilesc norme care prevăd următoarele: (a) agentul de expediție prezintă transportatorului de marfă căruia îi încredințează transportul unui</p>		Prevederi UE neaplicabile			

<p>container sau unei cutii mobile o declarație care indică greutatea containerului sau a cutiei mobile transportate; și</p> <p>(b) transportatorul de marfă asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție.</p> <p>(2) Statele membre stabilesc norme privind răspunderea, atât a agentului de expediție, cât și a transportatorului de marfă, după caz, în cazurile în care informațiile menționate la alineatul (1) lipsesc sau sunt incorecte și vehiculul sau ansamblul de vehicule este supraîncărcat.</p>	Prevederi UE neaplicabile			
<p>Articolul 10g</p> <p>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:</p> <p>(a) numărul de controale efectuate în ultimii doi ani calendaristici, și</p> <p>(b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate. Aceste informații pot face parte din informațiile prezentate în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (6).</p> <p>Comisia efectuează o analiză a informațiilor primite în temeiul prezentului articol și o include în</p>	Prevederi UE neaplicabile			



raportul care urmează a fi transmis Parlamentului European și Consiliului în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006.					
<p>Articolul 10h</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10b se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 26 mai 2015. 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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p>			Prevederi UE neaplicabile	Prevederi UE neaplicabile	
			Prevederi UE neaplicabile		
			Prevederi UE neaplicabile		
			Prevederi UE neaplicabile		

<p>(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 Consiliul 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.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>			
<p>Articolul 10i</p> <p>(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru transport rutier menționat la articolul 42 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (7). Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (8).</p> <p>(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(3) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p> <p>Prevederi UE neaplicabile</p> <p>Prevederi UE neaplicabile</p>		<p>-</p> <p>-</p> <p>-</p>	

<p>Articolul 10j</p> <p>Până la 8 mai 2020, Comisia transmite, după caz, un raport Parlamentului European și Consiliului privind punerea în aplicare a modificărilor prezentei directive introduse prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului (8), ținând seama inclusiv de caracteristicile specifice ale anumitor segmente de piață. Pe baza respectivului raport, Comisia elaborează, după caz, o propunere legislativă, însoțită în mod corespunzător de o evaluare a impactului. Raportul este pus la dispoziție cu cel puțin șase luni înainte de prezentarea oricărei propuneri legislative.</p> <p>▼B</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		-	
<p>Articolul 11 (1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 17 septembrie 1997. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.</p> <p>Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.</p> <p>(2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>		-	

Articolul 12 Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.	-	Prevederi UE neaplicabile		-	
Articolul 13 Prezenta directivă se adresează statelor membre.	-	Prevederi UE neaplicabile		-	
ANEXA I GREUTATEA MAXIMĂ, DIMENSIUNILE MAXIME ȘI CARACTERISTICILE AFERENTE ALE VEHICULELOR	ANEXA II din Legea drumurilor nr. 509/1995 Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice.	Parțial Compatibil		Transpunerea deplină va fi efectuată după ajustarea cadrului legal în vederea transunerii Regulamentului (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi.	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
ANEXA II CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SISTEME DE SUSPENSIE NEPNEUMATICĂ ȘI SUSPENSIE PNEUMATICĂ PENTRU OSIA MOTOARE (OSILE MOTOARE) A (ALE) VEHICULELOR		Prevederi UE neaplicabile			

ANEXA III Plăcuța privind dimensiunile prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (a)		Prevederi UE neaplicabile		
Anexa IV DIRECTIVE ABROGATE		Prevederi UE neaplicabile		