P9_TA(2024)0126

Dimensiunile și greutatea pentru anumite vehicule rutiere

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

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(C/2025/1019)

Parlamentul European,

— având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0445),

— având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0306/2023),

— având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

— având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 26 octombrie 2023 ([1]),

— după consultarea Comitetului Regiunilor,

— având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,

— având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0047/2024),

1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;

2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;

3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

([1]) JO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 12 martie 2024 în vederea adoptării Directivei (UE) 2024/... 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

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 European ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ([2]),

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Directiva 96/53/CE a Consiliului ([3]) 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 european ([5]) 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.

(4) Pentru a atinge aceste obiective, ar trebui realizat echilibrul corect între aspectele legate de eficiența economică, durabilitatea mediului, protecția infrastructurii rutiere și siguranța rutieră. ***În plus, pentru a asigura coerența legislativă și securitatea juridică, prezenta directivă ar trebui să fie aliniată, pe cât posibil, la Regulamentul de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele și cu Directiva privind transporturile combinate.*** **[AM 1]**

([1]) JO C,, p..
([2]) JO C,, p..
([3]) JO L 235, 17.9.1996, p. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Tipurile de vehicule grele, precum și valorile greutății 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) 2018/858 ([6]) și (UE) 2019/2144 ([7]) 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 Consiliului ([8]) 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.

(6a) Prezenta directivă vizează îmbunătățirea competitivității sectorului transportului rutier prin promovarea unor operațiuni de transport mai eficiente din punctul de vedere al costurilor și mai durabile, precum și prin încurajarea intermodalității. Deși noile dispoziții se vor traduce printr-o reducere a numărului de vehicul-kilometri parcurși, se preconizează că deficitul acut de conducători auto din Uniune va persista. Pentru a remedia această penurie, este esențial să se îmbunătățească condițiile de muncă ale conducătorilor auto de vehicule grele. Lipsa locurilor de parcare de calitate pentru camioane în UE contribuie la deteriorarea condițiilor de muncă ale șoferilor de camioane, ceea ce reprezintă o problemă în cazul călătoriilor pe distanțe lungi. Pentru a aborda această situație și a spori atractivitatea sectorului, lărgirea dimensiunile necesare pentru instalarea de tehnologii cu emisii zero în vehicule ar trebui să îmbunătățească confortul conducătorilor auto, fără să-i priveze de un spațiu suficient în cabină. Acolo unde este posibil, ar trebui studiate și stimulate concepte care să permită un spațiu suplimentar în cabine pentru instalarea instalațiilor sanitare la bord. **[AM 2]**

(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~~***în prezent există derogări specifice, bazate adesea pe acorduri bilaterale între state membre vecine,*** de la anumite limite maxime permise de greutate și dimensiune pentru anumite tipuri de vehicule ***specializate care efectuează***~~care circulă în traficul național nu se aplică în mod automat vehiculelor utilizate în~~ operațiuni ~~transfrontaliere~~***de transport, care ar trebui menținute atât timp cât nu afectează concurența internațională***. **[AM 3]**

(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

([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) și 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).

([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).

transportul de încărcături indivizibile. Fără a se aduce atingere dreptului statelor membre de a stabili condițiile necesare pentru a asigura transportul în condiții de siguranță al încărcăturilor indivizibile pe teritoriile lor, statele membre ar trebui să coopereze pentru a armoniza, în măsura posibilului, cerințele respective astfel încât să se evite multiplicarea condițiilor divergente care servesc aceluiași scop. Statele membre ar trebui, de asemenea, să se asigure că cerințele naționale sunt proporționale și nediscriminatorii, abținându-se de la impunerea unor cerințe nejustificate, cum ar fi fluența în limba națională a statului membru în cauză. Pentru a reduce sarcina administrativă a operatorilor și pentru a asigura operațiuni eficiente, echitabile și sigure, este esențial să se instituie un sistem transparent, armonizat și ușor de utilizat pentru obținerea permiselor***, care să fie disponibil în toate limbile UE și ușor accesibil prin mijloace de comunicare electronică. Aceste permise ar trebui eliberate în format electronic și ar trebui să se bazeze pe documentul de înregistrare specială europeană a camioanelor și a remorcilor, care vizează armonizarea informațiilor tehnice referitoare la vehicule, cum ar fi înmatricularea remorcilor sau a remorcilor modulare. Operatorilor de transport ar trebui să li se permită să efectueze operațiuni de transport de încărcături indivizibile utilizând acest document electronic.*** **[AM 4]**

(9) Sistemele modulare europene (EMS) au fost utilizate și încercate pe larg și s-au dovedit a fi o soluție interesantă pentru îmbunătățirea eficienței economice și energetice a operațiunilor de transport, care asigură în același timp siguranța rutieră și protecția infrastructurii, datorită limitării lor la părți adecvate ale rețelelor rutiere. Având în vedere particularitățile naționale, interesele economice diferitele, nevoile de transport și capacitățile diverse ale infrastructurii de transport din statele membre, acestea sunt cele mai în măsură să evalueze și să autorizeze circulația EMS pe teritoriile lor***. Înainte de a autoriza EMS, statele membre ar trebui să efectueze o evaluare prealabilă, pentru noile rute, a eventualului lor impact asupra siguranței rutiere, a infrastructurii, a cooperării modale, transferului modal și a mediului***. În același timp, pentru a extinde impactul socioeconomic și de mediu pozitiv al utilizării EMS, este esențial să se elimine barierele inutile din calea utilizării lor în operațiunile transfrontaliere dintre statele membre învecinate care permit astfel de ansambluri de vehicule pe teritoriile lor, fără limitarea numărului de frontiere traversate, atât timp cât ele respectă greutatea și dimensiunile maxime autorizate pentru EMS stabilite de statele membre pe teritoriile acestora. Scopul este de a se asigura că EMS utilizate în operațiunile transfrontaliere respectă limita minimă comună de greutate și dimensiune pentru EMS aplicabilă în statele membre respective. În interesul siguranței operațiunilor, al transparenței și al clarității juridice, ar trebui stabilite condiții comune pentru circulația EMS în traficul național și internațional***. Aceste condiții ar trebui, printre altele, să asigure circulația EMS pe drumurile pe care este garantată siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Statele membre ar trebui să furnizeze*** ~~, inclusiv furnizarea de~~ informații clare privind limitele de greutate și dimensiune pentru EMS și privind părțile rețelei rutiere compatibile cu specificațiile unor astfel de vehicule~~, precum și monitorizarea impactului~~***. Statele membre ar trebui să stabilească un sistem de monitorizare pentru a evalua impactul*** utilizării EMS asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale și monitorizarea impactului sistemelor modulare europene asupra sistemului de transport, inclusiv a impactului asupra ponderii modale. ***Definiția clară a EMS din prezenta directivă garantează că EMS sunt compuse din unități de vehicule standard pentru a asigura compatibilitatea cu alte moduri de transport, în special cu transportul feroviar. Pentru a stimula în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, EMS implicate în traficul internațional ar trebui, de îndată ce acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și operațional, să fie compus din vehicule sau combinații de vehicule cu emisii zero.*** **[AM 5]**

(9a) Pentru a maximiza siguranța rutieră și condițiile de muncă adecvate, este important să se asigure că conducătorii auto de EMS dispun de o formare adecvată și de calificările necesare pentru manipularea vehiculelor și ansamblurilor de vehicule mai grele și mai lungi. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili cerințe minime sau un sistem de certificare pentru conducătorii de EMS. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile care să asigure egalitatea de tratament și nediscriminarea conducătorilor auto și a operatorilor de EMS, statele membre ar trebui să garanteze că acestea sunt recunoscute reciproc în statele membre în cauză. **[AM 6]**

(10) Statelor membre ar trebui să li se permită în continuare să efectueze trialuri 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 trialuri și să poată efectua încercări privind compatibilitatea noilor tehnologii și concepte la nivel transfrontalier. Caracterul temporar și inovator al trialurilor 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 trialuri privind noile tehnologii și sistemele inovatoare. Statele membre ar trebui să monitorizeze și să evalueze periodic performanța și impactul testării noilor tehnologii și a noilor concepte asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere, a cooperării modale, precum și impactul de mediu asupra sistemului de transport, cum ar fi impactul asupra ponderii modale.

(10a) Noile norme armonizate pentru EMS în traficul național și internațional din statele membre, care permit circulația acestora, ar trebui să implice colectarea de date privind siguranța rutieră în statele membre respective, inclusiv ponderea deceselor și a vătămărilor cauzate de coliziuni. Ținând seama de faptul că utilizatorii vulnerabili ai drumurilor reprezintă aproape o treime din decesele în coliziunile în care sunt implicate vehicule grele, statele membre ar trebui să se asigure că EMS nu are un impact negativ asupra siguranței rutiere, în special asupra siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii și bicicliștii, precum și motocicliștii și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și orientare reduse. **[AM 7]**

(11) Transportul de încărcături indivizibile efectuat cu vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea sau dimensiunile maxime și utilizarea EMS, având în vedere necesitatea unor elemente de siguranță suplimentare și a unei infrastructuri adecvate, necesită acordarea unei atenții speciale unor aspecte precum transparența informațiilor relevante, securitatea juridică și armonizarea procedurilor de obținere a permiselor. Prin urmare, este necesar ca statele membre să instituie un sistem electronic unic de informare și comunicare care să conțină toate informațiile relevante privind condițiile operaționale și administrative pentru transportul încărcăturilor indivizibile și pentru utilizarea EMS, într-un mod clar și ușor accesibil. Acest sistem național ar trebui, de asemenea, să permită operatorilor să obțină informațiile și să transmită pe cale electronică, într-un format standardizat ***la nivelul UE***, cererea de permise speciale pentru transportul de încărcături indivizibile în statul membru în cauză. ***În plus, sistemul național respectiv ar trebui să furnizeze informații privind greutățile și dimensiunile maxime autorizate la nivel național ale vehiculelor și ale ansamblurilor de vehicule, informații privind eventualele restricții, în special în ceea ce privește înălțimea. Pentru a se asigura că operatorii și cetățenii pot avea acces la toate informațiile relevante într-un singur loc, Comisia ar trebui să creeze, cel târziu până la [6 luni de la data transpunerii prezentei directive], un portal web european dedicat care să conecteze sistemele electronice și de comunicare naționale și care să ofere, printre altele, o prezentare grafică clară a drumurilor pe care EMS și, atunci când există informații disponibile, vehiculele care transportă încărcături indivizibile, sunt autorizate să circule în statele membre relevante.*** **[AM 8]**

(12) Barierele artificiale existente în calea transportului transfrontalier cu camioane mai grele utilizate în principal în transportul pe distanțe lungi (cum ar fi ansamblurile de vehicule cu 5 și 6 osii) ar trebui eliminate într-un mod armonizat pentru a profita pe termen scurt de eficiența operațională, energetică și de mediu legată de capacitatea de încărcare mai mare acordată de statele membre, inclusiv pentru transportul intermodal. Pentru a impulsiona în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero ***și pentru a maximiza efectele legislației relevante existente în domeniul mediului***, este necesar să se elimine treptat utilizarea unor astfel de camioane mai grele care funcționează ~~pe bază de~~***cu*** combustibili fosili, începând din 2035, ~~când se preconizează că~~***pentru a consolida securitatea juridică pentru investiții și a încuraja mai mult*** pătrunderea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero ~~va crește semnificativ până la aproximativ 50 % din noile înmatriculări de vehicule grele~~***mai eficiente***. După eliminarea treptată, camioanele mai grele ar trebui să fie permise în continuare în traficul național, în timp ce, în traficul internațional, acestea ar trebui să respecte greutățile maxime autorizate stabilite în anexa I la Directiva 96/53/CE, care limitează aprobarea de greutate suplimentară la vehiculele cu emisii zero și la vehiculele implicate într-o operațiune de transport intermodal. **[AM 9]**

(13) Dovada conformității vehiculelor cu valorile stabilite în Directiva 96/53/CE ar trebui să conțină informații cuprinzătoare în conformitate cu normele actualizate ale Uniunii privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a vehiculelor. Prin urmare, trimiterile la normele aplicabile ale Uniunii ar trebui să fie actualizate, pentru a include o trimitere specifică la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei ([9]). Informațiile care ar trebui incluse în dovada conformității ar trebui să fie aliniate, de asemenea, la greutățile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Verificarea caracterului intermodal al unei operațiuni de transport, astfel cum este definită la articolul 2, poate fi deosebit de dificilă în transportul necontainerizat. Pentru a se asigura utilizarea corespunzătoare a aprobării de greutate suplimentară pentru vehiculele grele implicate în operațiuni de transport intermodal, este necesar ca operatorii să furnizeze o dovadă a caracterului intermodal al operațiunii. Platformele pentru datele digitale privind transportul instituite în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului ([10]) („platformele eFTI") oferă un instrument adecvat, deoarece sunt construite pentru a include cerințele reglementare privind informațiile, prevăzute la articolele 3 și 7 din Directiva 92/106/CEE. Prin urmare, utilizarea unei platforme eFTI ar trebui să devină obligatorie pentru înregistrarea și punerea la dispoziție a informațiilor relevante privind transportul, în ceea ce privește modurile de transport utilizate pentru transportul mărfurilor.

([9]) 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).

([10]) Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33).

(14) Transportatoarele de vehicule***, dintre care multe au*** ~~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. **[AM 10]**

(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 periclitate siguranța, eficiența și caracteristicile de confort ale cabinelor aerodinamice ***și ca vehiculul în cauză să respecte „regula cercului de rotație”***. **[AM 11]**

(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.

(16a) Multitudinea de marcaje și semnalizări diferite ale vehiculelor în statele membre poate crea confuzii pentru utilizatorii drumurilor și poate afecta siguranța rutieră în Uniune. Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, ar trebui stabilită la nivelul Uniunii o etichetă UE standardizată pentru lungimea autovehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule utilizate în EMS sau care se abat de la dimensiunile standard. Această etichetă UE i-ar ajuta pe utilizatorii drumurilor să identifice și să se familiarizeze cu astfel de vehicule și ar reduce orice riscuri care rezultă din restricțiile de vizibilitate sau din unghiurile moarte, de exemplu atunci când depășesc astfel de vehicule lungi sau ansambluri de vehicule. **[AM 12]**

(16b) Vehiculele electrice pe bază de baterii, vehiculele cu pile de combustie și alte vehicule pe bază de hidrogen au un potențial ridicat de a decarboniza anumite segmente ale sectorului transportului cu vehicule grele, iar dezvoltarea lor ar trebui să fie încurajată, ținându-se seama totodată de faptul că nu există nicio tehnologie fără impact asupra mediului. În cazurile în care electrificarea nu este posibilă sau este mai puțin eficientă și vehiculele cu hidrogen nu sunt adecvate sau nu sunt competitive din punctul de vedere al costurilor, principiul neutralității tehnologice permite asigurarea unor condiții de concurență echitabile cu alte tehnologii mai mature. **[AM 13]**

(17) Asigurarea unei aplicări eficace, eficiente și consecvente a normelor este extrem de importantă pentru a asigura o concurență nedenaturată 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 ***automate*** în rețeaua transeuropeană de transport rutier***, inclusiv sistemele certificate pe rețeaua centrală TEN-T. În plus, ar trebui să fie posibilă și utilizarea unor echipamente de cântărire la bord exacte și complet interoperabile. Aceste sisteme automate certificate ar trebui să fie capabile să recunoască vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depășesc greutățile maxime autorizate, dar care beneficiază de o derogare bazată pe un permis special valabil sau pe un acord similar. De asemenea, sistemele ar trebui să fie capabile să detecteze dacă sunt îndeplinite cerințele permiselor speciale. Se preconizează că astfel se vor evita sancțiuni nejustificate și se vor reduce costurile administrative atât pentru operatori, cât și pentru statele membre***. În plus, pentru a se asigura fiabilitatea și consecvența aplicării în întreaga Uniune, nivelul minim obligatoriu al controalelor care trebuie efectuate de statele membre ar trebui să fie stabilit proporțional cu nivelul traficului pe teritoriile lor al vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, incluzând un număr adecvat de controale pe timp de noapte. **[AM 14]**

(18) Pentru a intensifica în continuare asigurarea aplicării legislației și monitorizarea circulației vehiculelor grele pe drumurile Uniunii, pentru a reduce congestionarea traficului, pentru a spori siguranța rutieră, pentru a reduce riscurile de deteriorare a infrastructurii și pentru a promova operațiunile de transport durabile, statele membre ar trebui să fie încurajate să instituie sisteme de politici de acces inteligent care să asigure respectarea normelor privind greutatea și dimensiunile maxime autorizate. ~~Atunci când instituie astfel de sisteme,~~ Statele membre ar trebui să aplice cerințe comune minime ***acestor sisteme*** pentru a garanta armonizarea și interoperabilitatea în întreaga ~~UE~~***Uniune***, în special în ceea ce privește accesibilitatea și formatul datelor relevante care urmează să fie transmise***. Datele relevante ar trebui să fie accesibile în timp real și în limbile oficiale ale Uniunii***. Aceste sisteme ar trebui să contribuie la asigurarea faptului că vehiculul potrivit, cu încărcătura potrivită, funcționează pe drumul potrivit și la momentul potrivit pentru a asigura un impact minim asupra mediului, a infrastructurii, a siguranței și sănătății umane și a societății. Instituirea unor astfel de sisteme ar trebui să utilizeze sisteme de transport inteligente avansate, cum ar fi comunicarea dintre vehicul și infrastructură, comunicarea dintre vehicul și rețea, schimbul de date în timp real și monitorizarea de la distanță, pentru a asigura un trafic sigur și fără probleme al vehiculelor grele și nu ar trebui să conducă la restricții de trafic disproporționate sau discriminatorii. **[AM 15]**

(18a) Asigurarea respectării Directivei 96/53/CE este o parte esențială a sistemelor consacrate de monitorizare și asigurare a respectării legislației la nivelul Uniunii și la nivel național, care contribuie la punerea în aplicare a normelor de piață, sociale și tehnice ale Uniunii aplicabile transportului rutier. Atunci când se constată nerespectarea cerințelor privind greutatea și dimensiunile, autoritățile naționale competente trebuie să ia măsuri de asigurare a respectării legislației. Statele membre ar trebui să se asigure că sancțiunile sunt nediscriminatorii atât în ceea ce privește tipurile de sancțiuni alese, cât și nivelurile acestora și că sunt eficace, disuasive și proporționale cu gravitatea încălcării comise. Aceste încălcări ar trebui înregistrate în registrul național al întreprinderilor de transport rutier, comunicate prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și reflectate în punctajul de risc al întreprinderilor în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009. Se preconizează că punerea în aplicare transfrontalieră a sancțiunilor care intră în domeniul de aplicare al Directivei 96/53/CE va fi facilitată prin Directiva (UE) 2015/413 privind asigurarea respectării normelor la nivel transfrontalier modificată. **[AM 16]**

(18b) Pentru a înregistra progrese în ceea ce privește tranziția verde și cea digitală și pentru a respecta obiectivele stabilite în Pactul verde european și în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, în special în ceea ce privește reducerile emisiilor de GES din sectorul transporturilor, statele membre ar trebui să fie încurajate să utilizeze veniturile generate de sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentei directive sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri, pentru a sprijini utilizarea mijloacelor de transport durabile și pentru a atenua astfel costurile externe generate de operațiunile de transport, pentru a încuraja intermodalitatea și pentru a face operațiunile de transport transfrontalier mai sustenabile. **[AM 17]**

(19) Pentru a promova dezvoltarea sistemului de transport multimodal, transportul containerizat***, inclusiv al celui care utilizează containere de 45 sau 48 de picioare, cutii mobile de 45 de picioare sau containere-cub înalte,*** ar trebui facilitat în continuare, permițându-se vehiculelor rutiere să aibă o înălțime ***și o lungime*** suplimentară pentru a transporta ~~containere-cub înalte~~***aceste containere***. **[AM 18]**

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

(20) Parlamentul European și Consiliul ar trebui să fie informate periodic cu privire la rezultatele verificărilor de conformitate efectuate de autoritățile competente ale statelor membre referitoare la implementarea și utilizarea instrumentelor de asigurare a aplicării legislației și a sistemelor de monitorizare, în special în contextul evaluării impactului operațional, asupra siguranței și asupra mediului al utilizării vehiculelor mai grele și/sau mai lungi, inclusiv a ansamblurilor modulare de vehicule. 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 ca eventuala sa reînnoire să fie condiționată de persistența crizei***. **[AM 20]**

(22) Pentru a se asigura faptul că sistemele de monitorizare care urmează să fie instituite de statele membre pentru evaluarea impactului EMS și al trialurilor respectă cerințele minime armonizate, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene pentru a completa Directiva 96/53/CE în ceea ce privește stabilirea seturilor minime de date și/sau de indicatori de performanță care trebuie furnizate de sistemele de monitorizare respective. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ([11]). În special, pentru a asigura participarea egală la întocmirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții celor două instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.

(23) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili un formular de cerere comun ***la nivelul UE*** și pentru a armoniza normele și procedurile de eliberare a permiselor naționale sau a acordurilor similare pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care depășesc greutatea și/sau dimensiunile maxime și care sunt destinate să transporte încărcături indivizibile, pentru a stabili un format de raportare prin care statele membre să își respecte obligațiile de raportare și pentru a stabili excepții temporare de la aplicarea limitelor de greutate și dimensiune utilizate în traficul internațional dintre statele membre afectate de o criză. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([12]). **[AM 21]**

(23a) Pentru a evalua eficacitatea și eficiența prezentei directive și pentru a măsura progresele înregistrate în raport cu obiectivele sale specifice, este important să se evalueze periodic punerea sa în aplicare și impactul său. Prin urmare, Comisia ar trebui să prezinte rapoarte periodice de evaluare privind aplicarea prezentei directive, pe baza condițiilor favorizante pentru introducerea pe piață a vehiculelor grele cu emisii zero, cum ar fi disponibilitatea și capacitatea infrastructurii adecvate pentru combustibili alternativi, impactul sistemului european asupra transportului rutier, precum și taxele de utilizare a drumurilor diferențiate în funcție de emisiile de CO2 în statele membre. Aceste rapoarte ar trebui să conțină informații detaliate cu privire la aceste condiții favorizante și la evoluția transportului rutier național și internațional, la impactul asupra siguranței rutiere și a infrastructurii rutiere, la transferul modal, la utilizarea sistemelor inteligente de aplicare și la progresele tehnologice în domeniul transportului rutier. În plus, rapoartele ar trebui să ia în considerare scalabilitatea măsurilor în conformitate cu obiectivele pe termen lung ale directivei. Pe baza rezultatelor acestor evaluări, raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentei directive și obligațiile stabilite de aceasta. **[AM 22]**

(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 5 osii și necesitatea de a promova transportul intermodal, este oportun, din motive de claritate, ca directiva respectivă să fie înlocuită.

(25) Pentru a adăuga informațiile solicitate în temeiul Directivei 96/53/CE la domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2020/1056, regulamentul respectiv trebuie modificat.

([11]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

([12]) 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).

(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.

(27) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative ([13]), 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 M_2 și M_3 și ale remorcilor acestora din categoria O și cele ale autovehiculelor din categoriile N_2 și N_3 și ale remorcilor acestora din categoriile O_3 și O_4, clasificate la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2018/858 a Parlamentului European și a Consiliului (*);;”

   (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).”.

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;;”

([13]) JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

(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 ***sau parțial*** cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul cadrului oferit de Regulamentul (UE) 2018/858;;” **[AM 23]**

(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).;”

(g) după definiția termenului „agent de expediție” se introduce următoarea definiție:

„— «platformă eFTI» înseamnă o platformă de informații privind transportul de mărfuri instituită în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului (*);

_____

(*) Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33).;”

(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, ***furnizând un formular de cerere standard comun la nivelul UE și*** reducând la minimum sarcinile administrative și evitând întârzierile inutile.

Statele membre garantează că condițiile în care sunt eliberate permisele sau aranjamentele similare legate de transportul de încărcături indivizibile sunt proporționale și nediscriminatorii. În special, statele membre ***eliberează autorizații sau dispoziții similare în format electronic și*** cooperează ***pentru a armoniza în continuare termenele de eliberare a autorizațiilor. Statele membre cooperează, de asemenea,*** pentru a evita multiplicarea marcajelor și a semnalizării vehiculelor și pentru a favoriza utilizarea pictogramelor în detrimentul textului. ***În plus, statele membre cooperează în vederea armonizării normelor relevante privind escortarea transportului de încărcături indivizibile, cum ar fi utilizarea prevăzută, marcajele și semnele pentru vehiculele de escortă.*** Statele membre nu impun cerințe lingvistice referitoare la ~~transportul încărcături-lor~~***conducătorii auto ai transportului de încărcături*** indivizibile.

Statele membre se asigură că vehiculele care transportă încărcături indivizibile afișează eticheta UE prevăzută la articolul 10ca. **[AM 24]**

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

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

(a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule sau ansambluri de vehicule specializate, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și de industria forestieră;

(b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I permite și circulația sistemelor modulare europene în temeiul alineatului (4a), în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru și astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență.;" **[AM 25]**

(c) se introduce alineatul (4a) cu următorul text:

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

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

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

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

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

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

(da) statele membre se asigură că se iau măsuri adecvate pentru a evita orice efecte negative asupra siguranței rutiere, inclusiv siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cauzate de utilizarea sistemelor modulare europene;

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

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

Statele membre ~~informează~~***notifică*** Comisia în cazul în care permit circulația pe teritoriile lor a sistemelor modulare europene ***și o informează cu privire la modul în care îndeplinesc condițiile prevăzute la literele (-a)-(da) de la prezentul alineat***.; ***În urma acestor notificări, Comisia emite, după caz, recomandări statelor membre respective pentru a asigura respectarea acestor condiții. În cazul în care Comisia emite astfel de recomandări, statul membru în cauză informează Comisia, în termen de 6 luni, cu privire la modul în care intenționează să pună în aplicare aceste recomandări. Recomandările Comisiei și răspunsurile din partea statului membru sunt puse la dispoziția publicului.*** **[AM 26]**

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

„(5) Statele membre pot permite, pentru o perioadă limitată, trialuri ale vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi care nu pot respecta cerințele prezentei directive. Aceste vehicule sau ansambluri de vehicule trebuie să fie autorizate să efectueze anumite operațiuni de transport național sau internațional în perioada trialului***, numai după ce se demonstrează că activitățile de transport vizate nu pot fi efectuate prin orice altă modalitate de transport care oferă beneficii similare sau superioare în materie de siguranță și de mediu. Trebuie să se demonstreze că acest lucru nu are un impact semnificativ asupra concurenței intermodale în industria transporturilor în ansamblu***. În special, trialurile cu sisteme modulare europene sunt permise pentru o perioadă maximă de cinci ani ***și pot fi reînnoite o dată, pentru o perioadă de maximum trei ani. În cazul în care un stat membru reînnoiește un trial, acesta trebuie să furnizeze Comisiei o justificare suficientă***. Numărul de trialuri nu este limitat. Statele membre informează Comisia în acest sens. **[AM 27]**

Statele membre stabilesc un sistem de monitorizare și evaluează impactul trialurilor menționate la primul paragraf asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere și a cooperării modale, precum și impactul de mediu asupra sistemului de transport, inclusiv impactul asupra repartiției modale.;”

(e) se introduce alineatul (5a) cu următorul text:

„(5a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea seturilor minime de date și de indicatori de performanță care trebuie furnizate de ***evaluări prealabile și*** sistemele de monitorizare instituite de statele membre, astfel cum se menționează la alineatul (4a) ~~litera~~***literele (-a) și*** (d) și la alineatul (5) de la prezentul articol.;” **[AM 28]**

(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 trebuie 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;

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

(ca) un punct național unic de acces pentru a obține informații, într-un mod clar, accesibil și transparent, privind greutățile și dimensiunile maxime autorizate la nivel național ale vehiculelor, precum și orice restricții, inclusiv privind înălțimea, în zone sau pe drumuri specifice. **[AM 29]**

(1a) Până la [6 luni de la data transpunerii prezentei directive], Comisia creează și, ulterior, gestionează un portal web european dedicat și actualizat, disponibil în toate limbile oficiale ale Uniunii, care conectează în mod clar, accesibil și transparent, sistemele electronice și de comunicare naționale menționate la alineatul (1). Portalul european pune la dispoziția publicului, într-un mod accesibil și transparent, părțile rețelei rutiere în care pot circula sistemele modulare europene și, atunci când sunt disponibile, vehiculele care transportă încărcături indivizibile; **[AM 30]**

(2) Comisia ~~poate adopta~~***adoptă*** acte de punere în aplicare prin care să stabilească un formular comun de cerere ***de permis standard comun al UE*** și să armonizeze normele și procedurile***, inclusiv în ceea ce privește informațiile necesare privind înmatricularea vehiculelor,*** de eliberare***, inclusiv în format digital,*** a permiselor naționale sau a aranjamentelor similare menționate la alineatul (1) ~~de la~~***din*** prezentul articol și la articolul 4 alineatul (3)***, precum și pentru armonizarea normelor relevante pentru escortarea transportului de încărcături indivizibile***. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2). **[AM 31]**

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 la punctul 2.2.1 sau 2.2.2 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, cu condiția ca astfel de ansambluri de vehicule să nu aibă o greutate maximă autorizată mai mare de 44 de tone.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), limita de greutate de 44 de tone stabilită la alineatul (1) poate fi depășită în cazul în care statul membru permite valori mai mari ale greutății pentru ansamblurile de vehicule respective atunci când sunt implicate într-o operațiune de transport intermodal.

(3) Având în vedere creșterea preconizată a adoptării de vehicule cu emisii zero, prezentul articol se aplică până la 31 decembrie 2034.."

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 trebuie să conțină aceleași rubrici și informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta trebuie păstrat într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și trebuie 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).;"

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

„4. Vehiculele care dețin certificatul de conformitate sunt supuse:

— în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj;

— în privința standardelor comune privind dimensiunile, unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.”” **[AM 32]**

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

„(5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea trebuie să conțină, după caz, standardele de greutate ale Uniunii aplicabile vehiculului respectiv.;"

(c) se adaugă alineatul (7) cu următorul text:

„(7) Pentru ca o operațiune de transport să se califice drept operațiune de transport intermodal în sensul prezentei directive, agentul de expediție sau, dacă diferă de agentul de expediție, întreprinderea care organizează operațiunea de transport intermodal trebuie să se asigure că documentele menționate la articolele 3 și 7 din Directiva 92/106/CEE, după caz, sunt înregistrate și puse la dispoziție pe o platformă eFTI în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056. Aceste informații trebuie să fie accesibile autorităților competente, pe aceeași platformă eFTI în care au fost înregistrate informațiile privind transportul, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056.."

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 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.

(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 la punctul 1.1 din anexa I atunci când sunt încărcate, până la un total de 20,75 metri, utilizând suporți de încărcătură***, cum ar fi suporții de încărcătură extensibili pentru partea din spate*** ~~autorizați~~.

~~Partea care depășește marginea sau~~ Suportul de încărcătură al transportatoarelor de vehicule nu trebuie să depășească încărcătura ***care depășește marginea***. Încărcătura poate depăși vehiculul tractor în partea din față a acestuia cu până la maximum 0,5 metri, cu condiția ca ~~prima axă a~~***toate axele*** vehiculului transportat să se afle pe structura ~~remorcii~~***vehiculului***. Încărcătura poate depăși în partea din spate cu până la maximum 1,5 metri, cu condiția ca ~~ultima~~***maximum o*** axă a vehiculului transportat să se afle pe ~~structura remorcii.~~***suportul de încărcătură pentru partea din spate***." **[AM 33]**

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 la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă în cazul în care cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, ~~precum și~~ performanțe în materie de siguranță ***și confortul conducătorului auto***. Orice depășire a lungimilor maxime permise în temeiul prezentului articol poate fi utilizată și pentru instalarea de tehnologii cu emisii zero. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule. **[AM 34]**

(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 și greutățile pe osie maxime autorizate ale vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero sunt cele stabilite la punctele 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 și 3.4.3 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 la punctul 1.1 din anexa I pentru vehiculele cu emisii zero sau ansamblurile de vehicule care includ vehicule cu emisii zero pot fi depășite cu lungimea suplimentară necesară pentru încorporarea tehnologiei cu emisii zero~~, cu maximum 90 cm~~, pentru a permite adăugarea dispozitivelor respective. Aceste vehiculele sau ansambluri de vehicule cu emisii zero trebuie să fie conforme cu punctele 1.5 și 1.5a din anexa I la prezenta directivă, iar o depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a respectivelor vehicule sau ansambluri de vehicule, pentru a se asigura compatibilitatea remorcilor și a semiremorcilor cu cerințele aplicabile operațiunilor de transport intermodal. **[AM 35]**

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 cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează o operațiune de transport intermodal, lungimea maximă stabilită*** la punctul 1.1 din anexa I ***pentru un vehicul articulat***, sub rezerva, după caz, a articolului 9a alineatul (1) și a articolului 10b alineatul (2), ***este de 18,00 m*** și distanța maximă stabilită la punctul 1.6 din anexa I ~~pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere de 45 de picioare sau un transport de cutii mobile de 45 de picioare, încărcate sau neîncărcate, dacă transportul rutier al containerului sau al cutiei mobile în cauză face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.~~***este de 13,50 m;***" **[AM 36]**

10a. se introduce următorul articol 10ca:

„***Articolul 10ca***

(1) Pentru a crește siguranța rutieră și pentru a evita multiplicarea marcajelor și a semnalizării vehiculelor, se instituie o etichetă UE unică pentru lungimea autovehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule în circulație utilizate în operațiunile EMS sau cu dimensiuni diferite de cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate autovehiculele sau ansamblurile de vehicule menționate la alineatul (1) afișează eticheta UE în mod clar și vizibil în spatele autovehiculului sau al ansamblului de vehicule.

(3) În termen de [un an de la data intrării în vigoare], Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 10h pentru a completa prezenta directivă stabilind standarde, cerințe și alte dispoziții detaliate pentru etichete, precum și pentru emiterea și afișarea lor, preferând utilizarea pictogramelor în locul textului.” **[AM 37]**

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~~***detectării*** 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~~***care depășesc greutatea maximă autorizată*** în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de prezenta directivă***, inclusiv a respectării cerințelor permiselor speciale***. Măsurile respective ~~se pot lua cu ajutorul~~***includ instalarea*** unor sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră ~~sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor~~***care să asigure cel puțin implementarea*** în conformitate cu ~~alineatul (4)~~***Regulamentul (UE) nr. 1315/2013*** (*)***. Statele membre instalează sisteme automate certificate de-a lungul rețelei centrale în cadrul rețelei transeuropene de transport rutier definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.***

~~În cazul în care un stat membru alege să amplaseze sisteme~~ ***Pe lângă utilizarea sistemelor*** automate ***instalate*** pe infrastructura rutieră, ~~acesta asigură cel puțin implementarea acestor sisteme în rețeaua transeuropeană de transport rutier prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013~~ (*)***statele membre pot identifica vehiculele sau ansamblurile de vehicule aflate în circulație care sunt susceptibile de a fi depășit greutățile maxime autorizate cu ajutorul echipamentelor de cântărire la bord instalate pe vehicule în conformitate cu alineatul (4) sau prin controalele în trafic***.

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

Fără a ~~se~~ aduce atingere dreptului Uniunii și celui național, ~~în cazul în care sunt utilizate sistemele~~***statele membre pot utiliza sistemele*** automate ~~de stabilire a încălcărilor~~***certificate pentru a impune sancțiuni în cazul încălcării*** prezentei directive ~~și de aplicare de sancțiuni, aceste sisteme automate trebuie să fie certificate~~. ~~În cazul în care~~ Sistemele automate ***certificate sunt conectate la punctul național unic de intrare pentru permisele speciale sau aranjamentele similare prevăzute la articolul 4a, pentru a putea recunoaște vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depășesc greutatea maximă autorizată și care dețin un permis special, precum și pe cele care depășesc greutatea autorizată în temeiul permisului special~~~~sunt utilizate doar în scopuri de identificare, acestea nu necesită certificare~~. **[AM 38]**

(2) Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic cel puțin șase verificări la un milion de vehicul-kilometri parcurși de vehiculele sau ansamblurile 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. Verificările de conformitate trebuie să includă un număr adecvat de verificări efectuate pe timp de noapte.

(*) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).;”

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

„(5) 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).”.”

12. Se introduce articolul 10da cu următorul text:

„*Articolul 10da*

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

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

(2) ~~Atunci când un stat membru pune în aplicare PAI în temeiul alineatului (1), acesta~~***Statele membre*** se asigură că sistemele ~~sale~~***lor*** PAI sunt conforme cu Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului (*). În special, statele membre se asigură că datele legate de sistemul PAI și care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2010/40/UE, inclusiv restricțiile privind greutatea, lungimea, lățimea sau înălțimea, sunt disponibile într-un format digital prelucrabil automat și sunt puse la dispoziție prin intermediul punctelor de acces naționale instituite în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2022/670 (**). ***Statele membre se asigură, de asemenea, că sistemul PAI este conectat la punctul național unic de intrare pentru permisele speciale sau aranjamentele similare prevăzute la articolul 4a, pentru a putea recunoaște vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depășesc greutatea maximă autorizată și/sau dimensiunile maxime autorizate și care dețin un permis special.***

(3) Atunci când ~~un stat membru pune~~***statele membre pun*** în aplicare sisteme PAI în temeiul alineatului (1), ~~acesta~~***acestea***:

(a) ~~definește~~***definesc*** criteriile de acordare a accesului pentru vehiculele grele, inclusiv, dar fără a se limita la greutatea vehiculului, lungimea, ***înălțimea,*** specificațiile tehnice și conformitatea cu standardele specifice de siguranță;

(b) favorizează utilizarea sistemelor de transport inteligente avansate pentru a spori siguranța și eficiența și pentru a reduce congestionarea în operațiunile de transport rutier afectate de sistemele PAI;

(c) instituie un sistem cuprinzător de informare și comunicații pentru a informa operatorii de vehicule grele cu privire la cerințele sistemului PAI, la procedurile de depunere a cererilor și la orice actualizări sau modificări ale sistemului;

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

~~(4) Instituirea de sisteme PAI de către un stat membru nu trebuie să dea naștere unor restricții discriminatorii sau disproporționate privind libera circulație a bunurilor și serviciilor și nu trebuie să împiedice în mod nejustificat buna funcționare a pieței interne.~~ **[AM 39]**

_____

(*) Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

(**) Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (JO L 122, 25.4.2022, p. 1)..”

12a. La articolul 10e, se adaugă următorul paragraf nou:

***„Statele membre sunt încurajate să folosească veniturile generate de aceste sancțiuni sau echivalentul valorii financiare a acestor venituri pentru a dezvolta și sprijini introducerea pe piață a unor mijloace de transport durabile, pentru a-și finanța infrastructura și sistemele inteligente de asigurare a respectării legii, pentru a încuraja operațiunile de transport intermodal și pentru a spori sustenabilitatea operațiunilor de transport transfrontalier.”* [AM 40]**

13. La articolul 10f alineatul (1), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) agentul de expediție prezintă transportatorului de marfă căruia îi încredințează transportul unui container sau al unei cutii mobile o declarație care indică greutatea și înălțimea containerului sau a cutiei mobile transportate; și.”

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 și amplasarea sistemelor automate instalate pe infrastructura rutieră în conformitate cu articolul 10d alineatul (1) ~~și dacă acestea sunt destinate exclusiv identificării sau~~ sunt certificate în vederea aplicării directe; **[AM 41]**

(d) punerea în aplicare și eficacitatea sistemelor PAI instituite în conformitate cu articolul 10da;

(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);

(f) rezultatele evaluărilor efectuate în temeiul articolului 4 alineatul (4a) litera (d) și al articolului 4 alineatul (5).

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, ***emite, după caz, recomandări adresate statelor membre. În cazul în care Comisia emite astfel de recomandări, statul membru în cauză informează Comisia, în termen de șase luni de la emiterea acestora, cu privire la modul în care intenționează să pună în aplicare aceste recomandări. Comisia*** prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind ~~punerea în aplicare a~~***respectarea cerințelor*** prezentei directive, în termen de cel mult ~~13~~***12*** luni de la primirea informațiilor de la toate statele membre. Acest raport trebuie să includă informații cu privire la evoluțiile relevante din domeniile în cauză. **[AM 42]**

(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~~***alineatele (2), (3) și (5) se înlocuiesc*** cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (5a) ~~și~~, la articolul 10b alineatul (1) ***și articolul 10ca*** se conferă Comisiei pe o perioadă de 5 ani de la [OP este rugat să introducă data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade..

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (5a), la articolul 10b alineatul (1) și la articolul 10ca poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. **[AM 44]**

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (5a), al articolului 10b alineatul (1) și al articolului 10ca intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.” **[AM 45]**

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.~~***înlocuiește cu următorul text:***

„***Articolul 10j***

Până în 2027 și, ulterior, o dată la patru ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. Raportul conține o evaluare detaliată a evoluției transportului rutier național și internațional, inclusiv a caracteristicilor specifice ale anumitor segmente de piață și a impactului acestei evoluții asupra siguranței rutiere, a infrastructurii rutiere, a funcționării pieței interne a transportului rutier, a competitivității sectorului, a conectivității și a transferului modal. Raportul poate include elemente din raportul menționat la articolul 10g alineatul (2). În acest raport, Comisia analizează în special dacă sunt îndeplinite în mod satisfăcător condițiile favorabile necesare pentru a introduce pe piața din Uniune vehicule grele cu emisii zero până la data menționată la articolul 4b alineatul (3). În special, acest raport evaluează, printre altele, următoarele condiții favorabile: numărul de înmatriculări de vehicule grele cu emisii zero în statele membre, disponibilitatea și capacitatea infrastructurii adecvate pentru combustibili alternativi și impactul sistemului european de comercializare a certificatelor de emisii asupra transportului rutier, precum și taxele de utilizare a drumurilor, diferențiate în funcție de emisiile de CO2 din statele membre. În plus, această analiză evaluează condițiile favorabile pentru introducerea pe piață a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule care sunt sisteme modulare europene angajate în traficul internațional în statele membre respective, permițând circulația acestora pe teritoriile lor.

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

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

Pe baza rezultatelor evaluărilor menționate mai sus, raportul este însoțit, după caz, de o propunere legislativă de modificare a prezentei directive." **[AM 46]**

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. ***Perioada poate fi reînnoită numai dacă criza persistă.*** **[AM 47]**

Orice astfel de prelungire se motivează în mod corespunzător și se notifică imediat Comisiei. Comisia publică imediat informațiile privind derogarea acordată pe site-ul său oficial ***și pe portalul web european dedicat menționat la articolul 4a alineatul (1a)***. **[AM 48]**

În cazul în care o criză afectează mai multe state membre, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili excepții 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 excepții 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***, inclusiv a siguranței*** cetățenilor Uniunii, în cazul căruia funcționarea normală a societății este perturbată în mod semnificativ, iar interesul public impune luarea unor măsuri urgente.." **[AM 49]**

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 2

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2020/1056

La articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2020/1056, se introduce punctul (vi) cu următorul text:

„(vi) articolul 6 alineatul (7) din Directiva 96/53/CE a Consiliului (*);

(*) 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, 17.9.1996, p. 59).”

Articolul 3

Transpunere

(1) Statele membre adoptă și publică, până la [data adoptării + ~~2 ani~~***un an***], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. **[AM 50]**

(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

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

Articolul 5

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la …,

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:	
	— vehicul, care nu este un autobuz	12,00 m
	— remorcă	12,00 m
	— vehicul articulat	16,50 m
	— autotren	18,75 m
	— autobuz articulat ***cu trei osii***	18,75 m
	— ***autobuz articulat cu patru osii***	***21,00 m***
	— autobuz cu două osii	13,50 m
	— autobuz cu mai mult de două osii	15,00 m
	— autobuz + remorcă	18,75 m
1.2	Lățimea maximă:	
	(a) toate vehiculele, cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m
	(b) suprastructuri de vehicule condiționate sau containere sau cutii mobile condiționate transportate de vehicule	2,60 m
1.3	Înălțimea maximă	
	— orice vehicul	4,00 m
	— vehicule sau ansambluri de vehicule care transportă în transport intermodal unul sau mai multe containere cu o înălțime exterioară standard de 9’ 6” (containere-cub înalte)	4,30 m
1.4	Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 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 la punctul 1.1.	
1.5	Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule care este în mișcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m și raza interioară de 5,30 m.	
1.5a	Cerințe suplimentare pentru autobuze	
	Când vehiculul este în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se stabilește un plan vertical tangent la latura vehiculului și orientat către exteriorul cercului. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să se alinieze cu planul.	
	Când vehiculul se deplasează după o traiectorie dreaptă, intrând pe suprafața circulară descrisă la punctul 1.5, nicio parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m.	
1.6	Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semiremorci.	12,00 m
1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului, minus distanța dintre partea din spate a vehiculului tractor și partea frontală a remorcii.	15,65 m
1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului.	16,40 m

2.	Greutatea maximă autorizată a vehiculului			
2.1	Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule			
	2.1.1	Remorcă cu două osii		18 tone
	2.1.2	Remorcă cu trei osii		24 de tone
2.2	Ansambluri de vehicule			
	2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii		
		(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii		40 de tone
		(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii		40 de tone
	2.2.2	Vehicule articulate cu cinci sau șase osii		
		(a)	autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii	40 de tone
		(b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii	40 de tone
		(c)	autovehicul cu două osii cu semiremorcă cu trei osii implicat în operațiuni de transport intermodal	***44*** de tone
		(d)	autovehicul cu trei osii cu semiremorcă cu două sau trei osii implicat în operațiuni de transport intermodal	44 de tone
	2.2.3	Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii		36 de tone
	2.2.4	Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorcii:		
		2.2.4.1	este de 1,3 m sau mai mare, dar nu peste 1,8 m	36 de tone
		2.2.4.2	este mai mare de 1,8 m	36 de tone
			În cazul în care se respectă greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 de tone), iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, greutatea maximă autorizată prevăzută la punctul 2.2.4.2 se majorează cu 2 tone.	
	În cazul ansamblurilor de autovehicule care includ ***autovehicule*** care utilizează combustibili alternativi altele decât ***autovehiculele*** cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în secțiunea 2.2 se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară a tehnologiei combustibililor alternativi.			
	În cazul ansamblurilor de vehicule care includ ***autovehicule*** cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunile 2.2.1 și 2.2.2 se majorează cu 4 tone.			
	În cazul ansamblurilor de vehicule care includ ***autovehicule*** cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunile 2.2.3 și 2.2.4 se majorează cu 2 tone.			
	În cazul ansamblurilor de vehicule care includ remorci sau semiremorci cu tehnologie cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunile 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 și 2.2.4 se majorează cu 2 tone.			
	Dacă mai mult de una dintre majorările pentru ansamblurile de vehicule menționate mai sus se aplică unui singur ansamblu de vehicule, aceste majorări se aplică cumulativ.			

2.3	Autovehicule		
	2.3.1	Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor:	18 tone
	2.3.2	Autobuze cu două osii:	19,5 tone
	2.3.3	Autovehicule cu trei osii:	25 de tone
	2.3.4	Autovehicule cu trei osii, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	26 de tone
	2.3.5	Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	32 de tone
	2.3.6	Autovehicule cu cinci osii cu două axe de direcție, în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.	40 de tone
	În cazul ***autovehiculelor*** care utilizează combustibili alternativi, altele decât ***autovehiculele*** cu emisii zero, 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 ***autovehiculelor*** cu emisii zero, greutățile maxime autorizate prevăzute în subsecțiunea 2.3 se majorează cu 2 tone.		
2.4	Autobuze articulate cu trei osii		28 de tone
2.5	***Autobuze articulate cu patru osii***		***32 de tone***
	În cazul ***autovehiculelor*** care utilizează combustibili alternativi, altele decât ***autovehiculele*** cu emisii zero, ***greutățile maxime autorizate prevăzute*** în ***subsecțiunile*** 2.4 ***și 2.5*** se majorează cu maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară necesară impusă de tehnologia combustibililor alternativi.		
	În cazul ***autovehiculelor*** cu emisii zero, ***greutățile maxime autorizate prevăzute*** în ***subsecțiunile*** 2.4 ***și 2.5*** se majorează cu 2 tone.		
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 < 1,0)	11 tone
	3.2.2	de cel puțin 1,0 m și mai mică de 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tone
	3.2.3	de cel puțin 1,3 m și mai mică de 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tone
	3.2.4	1,8 m sau mai mult (1,8 ≤ d)	20 de tone

3.3	Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor		
	Suma greutăților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.3.1	1,3 m sau mai puțin (d ≤ 1,3)	21 de tone
	3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 de tone
3.4	Osie motoare		
	3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2, 2.3 și 2.4, altele decât vehiculele cu emisii zero	11,5 tone
	3.4.2	Osia motoare a vehiculelor cu emisii zero menționate la punctele 2.2.1 și 2.2.2	12,5 tone
	3.4.3	Autobuze cu două osii cu emisii zero	12,5 tone
	3.4.4	***Autobuze cu trei osii cu emisii zero***	***12,5 tone***
3.5	Tandem de osii ale autovehiculelor		
	Suma greutăților pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
	3.5.1	mai mică de 1 m (d < 1,0)	11,5 tone
	3.5.2	de 1,0 m sau mai mare, dar mai mică de 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tone
	3.5.3	de 1,3 m sau mai mare, dar mai mică de 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tone
		În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Uniune, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate, iar greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone. ***În cazul autovehiculelor cu emisii zero, suma maximă a greutăților pe osie per tandem de osii se majorează cu 1 tonă.***	19 tone
3.6	***Grupuri 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 1,3 m (d < 1,3)***	***21 de tone***
	3.6.2	***de 1,3 m sau mai mare, dar mai mică de 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***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 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 ***sau cu cinci osii*** nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre osia cea mai din față și osia cea mai din spate a vehiculului.		
4.4	Semiremorci		
	Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m. **[AM 51]**		