

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B**

DIRECTIVA 96/53/CE A CONSILIULUI

din 25 iulie 1996

de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

(JO L 235, 17.9.1996, p. 59)

Astfel cum a fost modificată prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 februarie 2002	L 67	47	9.3.2002
► <u>M2</u>	Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015	L 115	1	6.5.2015



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

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 75,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 189c din tratat ⁽³⁾,

- (1) întrucât Directiva 85/3/CEE a Consiliului din 19 decembrie 1984 privind greutatea, dimensiunile și anumite alte caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere ⁽⁴⁾ a stabilit, în cadrul politicii comune în domeniul transportului, standarde comune care permit îmbunătățirea utilizării vehiculelor rutiere în traficul dintre statele membre;
- (2) întrucât Directiva 85/3/CEE a fost modificată în mod semnificativ de multe ori; întrucât, cu ocazia modificării sale ulterioare, din motive de claritate și logică, ar trebui reformulată într-un singur text împreună cu Directiva 86/364/CEE a Consiliului din 24 iulie 1986 privind certificatul de conformitate a vehiculelor cu Directiva 85/3/CEE ⁽⁵⁾;
- (3) întrucât diferențele dintre standardele aflate în vigoare în statele membre privind greutatea și dimensiunile vehiculelor rutiere comerciale ar putea avea un efect negativ asupra condițiilor de concurență și constituie un obstacol în calea traficului dintre statele membre;
- (4) întrucât, conform principiului subsidiarității, trebuie să se ia o hotărâre la nivelul Comunității pentru înlăturarea acestui obstacol;
- (5) întrucât standardele menționate mai sus reflectă un echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protejării mediului și a structurii încărcăturii utile;

⁽¹⁾ JO C 38, 8.2.1994, p. 3 și JO C 247, 23.9.1995, p. 1.

⁽²⁾ JO C 295, 22.10.1994, p. 72.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European emis la 15 noiembrie 1994 (JO C 341, 5.12.1994, p. 39), Poziția comună a Consiliului din 8 decembrie 1995 (JO C 356, 30.12.1995, p. 13) și Decizia Parlamentului European din 14 martie 1996 (JO C 96, 4.4.1996, p. 233).

⁽⁴⁾ JO L 2, 3.1.1985, p. 14, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 92/7/CEE (JO L 57, 2.3.1992, p. 29).

⁽⁵⁾ JO L 221, 7.8.1986, p. 48.

▼B

- (6) întrucât standardele comune privind dimensiunile vehiculelor destinate transportului de mărfuri ar trebui să rămână stabile pe termen lung;
- (7) întrucât vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și dimensiunile vehiculelor; întrucât aceste cerințe nu trebuie să constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre;
- (8) întrucât definiția „vehiculului frigorific cu pereți groși” din articolul 2 din Directiva 85/3/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 89/388/CEE ⁽¹⁾, ar trebui extinsă pentru a permite statelor membre să accepte vehicule frigorifice care nu mai respectă cerințele privind izolația, definite la articolul menționat anterior, să circule pe teritoriul lor;
- (9) întrucât este necesar să se clarifice conceptul de „încărcătură indivizibilă” pentru a se asigura aplicarea uniformă a prezentei directive privind permisele pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care transportă aceste sarcini;
- (10) întrucât tona este utilizată și considerată în mod universal ca unitate de măsură pentru greutatea vehiculelor și, în consecință, este aplicată și în prezenta directivă, deși se recunoaște că unitatea oficială de greutate este newtonul;
- (11) întrucât, în realizarea pieței interne, domeniul de aplicare a prezentei directive ar trebui extins la transportul național în privința caracteristicilor care afectează în mod substanțial condițiile concurențiale în sectorul transportului și în special valorile legate de lungimea și lățimea maxime autorizate ale vehiculelor și ansamblului de vehicule destinate transportului de mărfuri;
- (12) întrucât, pentru celelalte caracteristici ale vehiculelor, statele membre sunt autorizate să aplice pe teritoriul lor valori diferite de cele stabilite în prezenta directivă numai la vehiculele utilizate în traficul național;
- (13) întrucât autotrenurile care utilizează sisteme de cuplare extensibile ating în practică o lungime maximă de 18,75 m atunci când sunt complet extinse; întrucât aceeași lungime maximă ar trebui autorizată pentru autotrenurile care utilizează sisteme de cuplare fixe;
- (14) întrucât lățimea maximă autorizată de 2,50 m pentru vehiculele destinate transportului de mărfuri poate lăsa un spațiu interior insuficient pentru încărcarea eficientă a paleților, ceea ce a determinat aplicarea unor toleranțe diferite peste acest nivel în legislația statelor membre privind traficul intern; întrucât este necesară, în consecință, o adaptare generală la situația actuală pentru a se realiza o clarificare a cerințelor tehnice, luând în considerare aspectele de siguranță rutieră ale acestor caracteristici;

⁽¹⁾ JO L 142, 25.5.1989, p. 3.

▼B

- (15) întrucât, dacă lăţimea maximă a vehiculelor destinate transportului de mărfuri este mărită la 2,55 m, acest standard ar trebui aplicat şi autobuzelor; întrucât, în privinţa autobuzelor, este necesar totuşi să se asigure o perioadă tranzitorie pentru a permite producătorilor respectivi să-şi adapteze instalaţiile industriale;
- (16) întrucât, pentru prevenirea deteriorării drumurilor şi asigurarea manevrabilităţii, atunci când se autorizează şi se utilizează vehiculele, ar trebui să se prefere suspensia pneumatică sau echivalentă decât suspensia mecanică; întrucât nu trebuie depăşite anumite sarcini maxime pe osie, iar vehiculul trebuie să poată face viraje de 360° în cadrul unor anumite valori limită pentru traiectoria urmată;
- (17) întrucât statelor membre ar trebui să li se permită, în cadrul transportului naţional de mărfuri, să accepte ca vehiculele sau ansamblurile de vehicule cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite în prezenta directivă să circule pe teritoriul lor dacă operaţiunile de transport efectuate de aceste vehicule sunt definite de prezenta directivă ca neafectând în mod semnificativ concurenţa internaţională în sectorul transporturilor, adică operaţiunile efectuate de vehicule specializate şi operaţiunile efectuate conform unui concept modular;
- (18) întrucât, în cazul operaţiunilor de concept modular, ar trebui să se prevadă o perioadă tranzitorie pentru a permite unui stat membru să adapteze infrastructura sa rutieră;
- (19) întrucât, pentru vehiculele sau ansamblul de vehicule construite prin aplicarea noilor tehnologii sau concepte, conform standardelor care se abat de la cele stabilite prin prezenta directivă, ar trebui să se permită efectuarea operaţiunilor de transport local pe o perioadă de probă în vederea valorificării progresului tehnic;
- (20) întrucât, pentru vehiculele care au fost date în folosinţă înainte de data aplicării prezentei directive şi care nu îndeplinesc caracteristicile dimensionale stabilite în prezenta directivă, datorită dispoziţiilor sau metodelor de măsurare naţionale care anterior erau diferite, ar trebui să se permită o perioadă tranzitorie în cadrul căreia să continue asigurarea unor servicii de transport în statul membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulaţie;
- (21) întrucât s-au făcut progrese în adoptarea directivelor de omologare pentru ansamblu de vehicule cu cinci sau şase osii; întrucât cerinţele privind conformitatea cu alte caracteristici decât greutatea şi dimensiunile, stabilite în Anexa II la Directiva 85/3/CEE ar trebui, în consecinţă, eliminate;
- (22) întrucât o astfel de modificare este necesară şi pentru a se evita reguli care să intre în conflict cu convenţiile internaţionale privind traficul şi circulaţia rutieră;
- (23) întrucât, pentru a se facilita monitorizarea respectării prezentei directive, este necesar să se asigure că vehiculele deţin certificatul de conformitate respectiv;

▼B

- (24) întrucât prezenta directivă nu aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în legislația națională și pentru aplicarea directivelor pe care le înlocuiește prezenta directivă,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ

Articolul 1

- (1) Prezenta directivă se aplică pentru:

▼M2

- (a) dimensiunile autovehiculelor din categoriile M2 și M3 și ale remorcilor acestora din categoria 0 și cele ale autovehiculelor din categoriile N2 și N3 și ale remorcilor acestora din categoriile 03 și 04, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (¹);

▼B

- (b) greutatea și anumite alte caracteristici ale vehiculelor definite la litera (a) și specificate în anexa I alineatul (2) la prezenta directivă.
- (2) Toate valorile de greutate indicate în anexa I sunt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare, nu la standardele de producție, care vor fi definite într-o directivă ulterioară.

▼M1

- (3) Prezenta directivă nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.

▼B

Articolul 2

În înțelesul prezentei directive:

- „autovehicul” înseamnă orice autovehicul care circulă pe drumuri prin propriile sale mijloace;
- „remorcă” înseamnă orice vehicul destinat cuplării cu un autovehicul, excluzând semiremorcile, construit și echipat pentru transportul de mărfuri;
- „semiremorcă” înseamnă orice vehicul construit și echipat pentru transportul de mărfuri, destinat cuplării la un autovehicul, astfel încât o parte a sa se sprijină pe autovehicul, o parte substanțială a greutății sale și a greutății încărcăturii sale fiind suportată de autovehicul;
- „un ansamblu de vehicule” înseamnă fie:
 - un autotren constând dintr-un autovehicul cuplat cu o remorcă; fie
 - un vehicul articulat constând dintr-un autovehicul cuplat la o semiremorcă;

(¹) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

▼B

- „vehicul condiționat” înseamnă orice vehicul ale cărui structuri fixe sau mobile sunt special echipate pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai căror pereți laterali, inclusiv izolația, au fiecare o grosime de cel puțin 45 mm;
- „autobuz” înseamnă un vehicul având peste nouă locuri, inclusiv locul șoferului, construit și echipat pentru transportul de călători și de bagaje ale acestora. Acesta poate avea una sau două platforme și poate, de asemenea, tracta o remorcă pentru bagaje;
- „autobuz articulat” înseamnă un autobuz constând din două secțiuni rigide conectate între ele printr-o secțiune articulată. În cazul acestui tip de vehicul, compartimentele pentru călători din fiecare dintre cele două secțiuni rigide comunică între ele. Secțiunea articulată permite deplasarea liberă a călătorilor între secțiunile rigide. Conectarea și deconectarea celor două secțiuni este posibilă numai într-un atelier;
- „dimensiuni maxime autorizate” înseamnă dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa I la prezenta directivă;
- „greutatea maximă autorizată” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unui vehicul încărcat;
- „greutatea maximă autorizată pe osie” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină;
- „încărcătură indivizibilă” înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără costuri inutile sau riscul deteriorării și care, datorită dimensiunilor sau masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un autotren sau de un vehicul articulat în așa fel încât acesta să îndeplinească în orice privință cerințele prezentei directive;
- „tonă” înseamnă greutatea exercitată de o masă de o tonă și corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);

▼M2

- „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, și care constau în:
 - (a) energia electrică consumată în toate tipurile de vehicule electrice;
 - (b) hidrogenul;
 - (c) gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);
 - (d) gazul petrolier lichefiat (GPL);
 - (e) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care și căldura reziduală;

▼M2

- „vehicul care folosește combustibili alternativi” înseamnă un auto-vehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul cadrului oferit de Directiva 2007/46/CE;
- „operațiune de transport intermodal” înseamnă:
 - (a) operațiunile de transport combinat definite la articolul 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului ⁽¹⁾ aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare; sau
 - (b) operațiunile de transport aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare, care utilizează o cale navigabilă, cu condiția ca lungimea parcursului rutier inițial sau final să nu depășească 150 km pe teritoriul Uniunii. Distanța de 150 km menționată anterior poate fi depășită pentru a ajunge la cel mai apropiat terminal de transport adecvat pentru serviciul avut în vedere, în cazul:
 - (i) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (a) sau (b) din anexa I; sau
 - (ii) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (c) sau (d) din anexa I, dacă astfel de distanțe sunt permise în statul membru în cauză.

Pentru operațiunile de transport intermodal, cel mai apropiat terminal de transport adecvat care oferă servicii poate fi situat în alt stat membru decât statul membru în care marfa a fost încărcată sau descărcată.

- „agent de expediție” înseamnă o entitate juridică sau o persoană fizică sau juridică înscrisă pe conosament sau pe un alt document de transport echivalent, de exemplu un conosament „direct”, ca agent de expediție și/sau care a încheiat un contract de transport cu o societate de transport, sau în numele sau în contul căreia s-a încheiat respectivul contract.

▼B

Toate dimensiunile maxime autorizate, specificate în anexa I, se măsoară în conformitate cu anexa I la ►**M2** Directiva 2007/46/CE ◄, fără nici o toleranță pozitivă.

Articolul 3

(1) Un stat membru nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său:

- în traficul internațional, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în oricare alt stat membru, din motive referitoare la greutatea și dimensiunile lor;

▼M1

- în trafic intern, a vehiculelor înmatriculate sau puse în circulație în orice alt stat membru din motive care țin de dimensiunile acestora;

▼B

cu condiția ca aceste vehicule să respecte valorile limită specificate în anexa I.

⁽¹⁾ 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).

▼B

Această dispoziție se aplică fără a aduce atingere faptului că:

- (a) vehiculele menționate mai sus nu sunt conforme cu cerințele respectivului stat membru cu privire la anumite caracteristici referitoare la greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I;
 - (b) autoritatea competentă din statul membru în care sunt înregistrate sau puse în circulație vehiculele a autorizat limite care nu sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (1) și care depășesc limitele stabilite în anexa I.
- (2) Cu toate acestea, alineatul (1) litera (a) nu afectează dreptul statelor membre, respectându-se în mod adecvat legislația comunitară, de a cere ca vehiculele înregistrate sau puse în circulație pe propriul lor teritoriu să fie conforme cu cerințele lor naționale privind caracteristicile de greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I.
- (3) Statele membre pot solicita ca vehiculele condiționate să aibă un certificat ATP sau o plăcuță de certificare ATP prevăzute în Acordul din 1 septembrie 1970 privind transportul internațional de produse alimentare perisabile și echipamentul special ce urmează să fie utilizat pentru astfel de transporturi.

Articolul 4

▼M1

- (1) Statele membre nu autorizează circulația normală pe teritoriile lor:
- (a) a vehiculelor sau a combinațiilor de vehicule pentru transportul național de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I;
 - (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 și 1.5a din anexa I.
- (2) Totuși, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor:
- (a) a vehiculelor sau combinațiilor de vehicule pentru transportul intern de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I;
 - (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I.

▼B

- (3) Se poate permite circulația vehiculelor sau ansamblului de vehicule care depășesc dimensiunile maxime numai pe baza permiselor speciale eliberate fără discriminare de către autoritățile competente sau pe baza unor aranjamente nediscriminatorii similare convenite de la caz la caz cu respectivele autorități, în cazul în care aceste vehicule sau ansambluri de vehicule transportă sau sunt destinate transportului unor încărcături indivizibile.

▼ B

(4) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de ► **M1** vehicule sau combinații de vehicule utilizate pentru transport care ◀ efectuează anumite operațiuni de transport național și nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului să circule pe teritoriul lor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4 la 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.

Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):

- (a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule specializate sau ansambluri specializate de vehicule, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și industria forestieră;
- (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 utilizarea în astfel de ansambluri a autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor care respectă dimensiunile stabilite în anexa I, în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru, astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență (conceptul modular).

▼ M2**▼ B**

(5) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu pot respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei directive, să efectueze anumite operațiuni de transport local pentru o perioadă de probă. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.

▼ M2**▼ M1**

(7) Până la 31 decembrie 2020, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor a autobuzelor înmatriculate sau puse în circulație înainte de data punerii în aplicare a prezentei directive, dar ale căror dimensiuni le depășesc pe cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.5 și 1.5a din anexa I.

▼ M2*Articolul 5*

Se consideră că vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991 care nu respectă specificațiile prevăzute la punctele 1.6 și 4.4 din anexa I respectă aceste specificații în înțelesul articolului 3 dacă acestea nu depășesc o lungime totală de 15,50 m.

▼ B*Articolul 6*

(1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că vehiculele menționate la articolul 1 care respectă prezenta directivă dețin unul dintre certificatele prevăzute la literele (a), (b) și (c):

▼B

- (a) o combinație a următoarelor două plăcuțe:
- „plăcuța fabricantului” stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE ⁽¹⁾,
 - plăcuța privind dimensiunile, în conformitate cu anexa III, stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE;
- (b) o singură plăcuță stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE și conținând informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la litera (a);
- (c) un document unic emis de către autoritățile competente ale statului membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulație. Acest document are aceleași rubrici și informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și este protejat în mod adecvat.
- (2) În cazul în care caracteristicile vehiculului nu mai corespund cu cele indicate în certificatul de conformitate, statul membru în care este înregistrat vehiculul ia măsurile necesare pentru a se asigura că certificatul de conformitate a fost modificat.
- (3) Plăcuțele și documentele prevăzute în alineatul 1 sunt recunoscute de statele membre ca dovezi ale faptului că vehiculul respectă cerințele prevăzute în prezenta directivă.
- (4) Vehiculele care dețin certificatul de conformitate pot fi supuse:
- în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj;
 - în privința standardelor comune privind dimensiunile, numai unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.
- (5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea conține, dacă este cazul, standardele de greutate comunitare aplicabile vehiculului respectiv. În privința vehiculelor menționate la punctul 2.2.2 litera (c) din anexa I, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica greutatea maximă autorizată a combinației de vehicule.
- (6) Fiecare stat membru poate decide cu privire la orice vehicul înregistrat sau pus în circulație pe teritoriul său, că greutatea maximă autorizată de construcție sunt indicate, în certificatul de conformitate, în coloana din stânga, iar greutatea permisă din punct de vedere tehnic, în coloana din dreapta.

▼M1*Articolul 7*

Prezenta directivă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație.

⁽¹⁾ JO L 24, 30.1.1976, p. 1, astfel cum a fost modificată prin Directiva 78/507/CEE a Comisiei (JO L 155, 13.6.1978, p. 31).

▼ **M1**

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

▼ **M2**

Articolul 8b

(1) În scopul îmbunătățirii eficienței lor energetice, vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3) și care sunt conforme Directivei 2007/46/CE pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă, cu scopul de a permite atașarea unor asemenea dispozitive în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitivele respective trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.

(2) Înainte de introducerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) care depășesc 500 mm în lungime trebuie omologate de tip în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.

Până la 27 mai 2017, Comisia evaluează necesitatea de a adopta sau modifica orice cerințe tehnice pentru omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice prevăzute în respectivul cadru ținând seama de necesitatea de a asigura siguranța rutieră și siguranța operațiunilor de transport intermodal și, în special, următoarele aspecte:

- (a) fixarea în siguranță a dispozitivelor, pentru a limita riscul de desprindere a acestora în timp, inclusiv în cadrul unei operațiuni de transport intermodal;
- (b) siguranța altor participanți la trafic, în special a participanților la trafic vulnerabili, asigurând printre altele, vizibilitatea marcajelor de contur atunci când sunt montate dispozitive aerodinamice, adaptând cerințele de vizibilitate indirectă și, în caz de coliziune cu partea din spate a unui vehicul sau a unui ansamblu de vehicule, fără compromiterea protecției antiîmpănare spate.

În acest scop, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a normelor relevante referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.

(3) Dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) îndeplinesc următoarele cerințe operaționale:

- (a) în situații în care siguranța altor participanți la trafic sau a conducătorului auto este periclitată, respectivele dispozitive sunt pliate, retractate sau demontate de conducătorul auto;
- (b) utilizarea lor pe infrastructurile rutiere urbane sau interurbane ține seama de caracteristicile speciale ale zonelor în care limita de viteză este mai mică sau egală cu 50 km/h și unde este mai mare probabilitatea să fie prezenți participanți la trafic vulnerabili; și

▼ **M2**

(c) utilizarea lor este compatibilă cu operațiunile de transport intermodal și, în special atunci când sunt retractate/pliate, acestea nu pot să depășească cu mai mult de 20 cm lungimea maximă autorizată.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate care să asigure condiții uniforme pentru punerea în aplicare a alineatului (3). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).

(5) Alineatul (1) se aplică de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2) și după adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (4), după caz.

Articolul 9a

(1) În scopul îmbunătățirii eficienței energetice, în special în ceea ce privește performanțele aerodinamice ale cabinelor, precum și a siguranței rutiere, vehiculele sau ansamblurile de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) și care se conformează Directivei 2007/46/CE, pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă în cazul în care cabinetele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, precum și performanțe în materie de siguranță. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.

(2) Înainte de a fi introduse pe piață, vehiculele menționate la alineatul (1) sunt omologate în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE. Până la 27 mai 2017, Comisia evaluează necesitatea de a elabora cerințele tehnice pentru omologarea de tip a vehiculelor dotate cu astfel de cabine astfel cum sunt prevăzute în respectivul cadru, luând în considerare următoarele:

- (a) performanța aerodinamică sporită a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule;
- (b) participării la trafic vulnerabili și posibilitatea observării mai ușoare a acestora de către conducătorul auto, în special prin reducerea unghiurilor moarte;
- (c) reducerea pagubelor sau a vătămarilor corporale ale altor participanți la trafic produse în caz de coliziune;
- (d) siguranța și confortul conducătorilor auto.

În acest scop, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a normelor relevante referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.

(3) Alineatul (1) se aplică la trei ani de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2), după caz.

▼B*Articolul 10*

Directiva enunțată în anexa IV partea A se abrogă de la data menționată în articolul 11, fără să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunere stabilite în anexa IV partea B.

Trimiterile la directivele abrogate se consideră trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corelare din anexa V.

▼M2*Articolul 10b*

Greutatea maximă autorizată a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este cea indicată la punctele 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa I.

De asemenea, vehiculele care utilizează combustibili alternativi trebuie să respecte și limitele de greutate maximă autorizată pe osie indicate la punctul 3 din anexa I.

Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este stabilită pe baza documentației furnizate de către constructorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Greutatea suplimentară se indică în dovada oficială, în conformitate cu articolul 6.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a actualiza, în sensul prezentei directive, lista combustibililor alternativi menționată la articolul 2, care necesită o greutate suplimentară. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea acestor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.

Articolul 10c

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

Articolul 10d

(1) Până la 27 mai 2021, statele membre iau măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate și care, prin urmare, ar trebui verificate de autoritățile lor competente în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de prezenta directivă. Măsurile respective se pot lua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri rutiere sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor în conformitate cu alineatul (4).

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.

▼ **M2**

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

(2) Fiecare stat membru efectuează în fiecare an calendaristic un număr adecvat de controale privind greutatea vehiculelor sau ansamblului de vehicule în circulație, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate anual pe teritoriul său.

(3) Statele membre se asigură că, în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ^{(1)*}, autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la încălcările și sancțiunile aferente prezentului articol.

(4) Echipamentul de cântărire de la bord menționat la alineatul (1) trebuie să fie precis și fiabil, complet interoperabil și compatibil cu toate tipurile de vehicule.

(5) Până la 27 mai 2016, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate care să asigure condiții uniforme pentru punerea în aplicare a normelor privind interoperabilitatea și compatibilitatea stabilite la alineatul (4).

Pentru a asigura interoperabilitatea, respectivele dispoziții detaliate permit comunicarea datelor privind greutatea, în orice moment, de la un vehicul aflat în mișcare către autoritățile competente și către conducătorul său auto. Comunicarea respectivă se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906. În plus, prin această comunicare se asigură că autoritățile competente din statele membre pot să comunice și să facă schimb de informații în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înmatriculate în orice stat membru și care utilizează echipamente de cântărire la bord.

În vederea asigurării compatibilității cu toate tipurile de vehicule, sistemele instalate la bordul autovehiculelor trebuie să aibă capacitatea de primire și procesare a tuturor datelor transmise de orice tip de remorcă sau semiremorcă atașată la autovehicul.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).

Articolul 10e

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a garanta că aceste sancțiuni sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni sunt eficace, nediscriminatorii, proporționale și disuasive. Statele membre notifică respectivele norme Comisiei.

^{(1)*} Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

▼ **M2***Articolul 10f*

(1) Pentru transportul de containere și cutii mobile, statele membre stabilesc norme care prevăd următoarele:

- (a) agentul de expediție prezintă transportatorului de marfă căruia îi încredințează transportul unui container sau unei cutii mobile o declarație care indică greutatea containerului sau a cutiei mobile transportate; și
- (b) transportatorul de marfă asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție.

(2) Statele membre stabilesc norme privind răspunderea, atât a agentului de expediție, cât și a transportatorului de marfă, după caz, în cazurile în care informațiile menționate la alineatul (1) lipsesc sau sunt incorecte și vehiculul sau ansamblul de vehicule este supraîncărcat.

Articolul 10g

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, și
- (b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate.

Aceste informații pot face parte din informațiile prezentate în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ^{(2)*}.

Comisia efectuează o analiză a informațiilor primite în temeiul prezentului articol și o include în raportul care urmează a fi transmis Parlamentului European și Consiliului în temeiul Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

Articolul 10h

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10b se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 26 mai 2015. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

^{(2)*} Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

▼M2

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

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

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

Articolul 10i

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru transport rutier menționat la articolul 42 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului^{(3)*}. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului^{(4)*}.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 10j

Până la 8 mai 2020, Comisia transmite, după caz, un raport Parlamentului European și Consiliului privind punerea în aplicare a modificărilor prezentei directive introduse prin Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului^{(5)*}, ținând seama inclusiv de caracteristicile specifice ale anumitor segmente de piață. Pe baza respectivului raport, Comisia elaborează, după caz, o propunere legislativă, însoțită în mod corespunzător de o evaluare a impactului. Raportul este pus la dispoziție cu cel puțin șase luni înainte de prezentarea oricărei propuneri legislative.

^{(3)*} Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

^{(4)*} 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).

^{(5)*} Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 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 (JO L 115, 6.5.2015, p. 1)



Articolul 11

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 17 septembrie 1997. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta.

Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

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

Articolul 12

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Articolul 13

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

▼B*ANEXA I***GREUTATEA MAXIMĂ, DIMENSIUNILE MAXIME ȘI
CARACTERISTICILE AFERENTE ALE VEHICULELOR****1. Dimensiunile maxime autorizate pentru
vehiculele menționate la articolul 1
alineatul (1) litera (a)****▼M1**

- 1.1 *lungimea maximă:*
- | | |
|--|---------|
| — autovehicul, altul decât un autobuz de 12,00 m | 12,00 m |
| — remorcă | 12,00 m |
| — vehicul articulat | 16,50 m |
| — autotren | 18,75 m |
| — autobuz articulat | 18,75 m |
| — autobuz cu două punți | 13,50 m |
| — autobuz cu mai mult de două punți | 15,00 m |
| — autobuz + remorcă | 18,75 m |

1.2 *Lățimea maximă::***▼M2**

- | | |
|---|--------|
| (a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b) | 2,55 m |
| (b) suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule | 2,60 m |

▼B

- 1.3 *Înălțimea maximă (orice vehicul)* 4,00 m
- 1.4 Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4

▼M1

- 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

▼B

- 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

▼M1

- 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 dirijată spre 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, nici o parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m.

▼B

1.6	Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semi-remorci	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 combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului 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 (în tone)	
2.1	<i>Vehicule care formează o parte a unui ansamblu de vehicule</i>	
2.1.1	Remorcă cu două osii	18 t
2.1.2	Remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	<i>Ansambluri de vehicule</i>	
2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii	
	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 tone
	(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
2.2.2	Vehicule articulate cu cinci sau șase osii	
	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 tone
	(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone

▼M2

- | | | |
|-----|---|---------|
| (c) | autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii transportând, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, unul sau mai multe containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de până la 45 de picioare | 42 tone |
| (d) | autovehicul cu trei osii cuplat cu semi-remorcă cu două sau trei osii transportând, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, unul sau mai multe containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de până la 45 de picioare | 44 tone |

▼B

2.2.3	Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii	36 tone
-------	--	---------

▼B

- 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 1,3 m sau mai mare dar nu peste 1,8 m 36 tone
- 2.2.4.2 este mai mare de 1,8 m 36 tone
- + o marjă de 2 tone când greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 tone) sunt respectate, iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II.

2.3 *Autovehicule***▼M2**

- 2.3.1 Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor: 18 tone
- Autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi
- Autobuze cu două osii: 19,5 tone
- 2.3.2 Autovehicule cu trei osii
- 25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau suspensii recunoscute ca fiind echivalente în Uniune, astfel cum sunt definite în anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.
- Autovehicule cu trei osii care utilizează combustibili alternativi: la greutatea maximă autorizată de 25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau suspensii recunoscute ca fiind echivalente în Uniune, astfel cum sunt definite în anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone, se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi

▼B

- 2.3.3 Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție — 32 tone
- în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone

▼ **M2**

2.4	<i>Autobuze articulate cu trei osii</i>	28 tone
	Autobuze articulate cu trei osii, care utilizează combustibili alternativi: la greutatea maximă autorizată de 28 tone se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi	

▼ **B**

3. **Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b) (în tone)**

3.1	<i>O singură osie</i> O singură osie nemotoare	10 tone
3.2	<i>Tandem de osii ale remorcilor și semire-morcilor</i> Suma sarcinilor 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	între 1,0 m și mai puțin de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
3.2.3	între 1,3 m și mai puțin de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
3.2.4	1,8 m sau mai mult ($1,8 \leq d$)	20 tone
3.3	<i>Grupuri de trei osii ale remorcilor și semi-remorcilor</i> Suma greutăților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.3.1	1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone
3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone
3.4	<i>Osia motoare</i>	
3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate în 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone
3.4.2	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone
3.5	<i>Tandemul de osii al autovehiculelor</i> Suma sarcinilor 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	1,0 sau mai mare, dar sub 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone

▼B

- | | | |
|-------|---|---|
| 3.5.3 | 1,3 m sau mai mare, dar sub 1,8 m
($1,3 \leq d < 1,8$) | — 18 tone
— 19 tone |
| | | în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone |
| 4. | Caracteristici aferente ale vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b) | |
| 4.1 | <i>Toate vehiculele</i> | |
| | Sarcina suportată de osia motoare sau de axele 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 | <i>Autotrenuri</i> | |
| | 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 | <i>Greutatea maximă autorizată în funcție de distanța dintre osii</i> | |
| | Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului | |
| 4.4 | <i>Semiremorci</i> | |
| | Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorci nu trebuie să depășească 2,04 m | |



ANEXA II

**CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SISTEME DE
SUSPENSIE NEPNEUMATICĂ ȘI SUSPENSIE PNEUMATICĂ PENTRU
OSIA MOTOARE (OSILE MOTOARE) A (ALE) VEHICULELOR**

1. DEFINIȚIA SUSPENSIEI PNEUMATICE

Se consideră că un sistem de suspensie este pneumatic dacă cel puțin 75 % din efectul de arc este determinat de arcul pneumatic.

2. ECHIVALENȚA SUSPENSIEI PNEUMATICE

O suspensie recunoscută ca fiind echivalentă suspensiei pneumatice trebuie să fie conformă cu următoarele:

- 2.1. în timpul oscilației verticale libere tranzitorii de frecvență scăzută a masei suspendate deasupra unei osii motoare sau a unui boghiu, frecvența măsurată și amortizarea, la sarcină maximă a suspensiei, trebuie să fie între limitele definite la punctele 2.2-2.5;
- 2.2. pe fiecare osie trebuie montate amortizoare hidraulice. Pe boghiurile cu tandem de osii, amortizoarele trebuie poziționate astfel încât să reducă la minimum oscilația boghiurilor;
- 2.3. raportul mediu de amortizare D trebuie să fie de peste 20 % din amortizarea critică pentru suspensie în starea sa normală, amortizoarele hidraulice fiind montate și funcționând;
- 2.4. raportul de amortizare D al suspensiei atunci când toate amortizoarele hidraulice sunt demontate sau nu sunt în stare de funcționare trebuie să nu depășească 50 % din D;
- 2.5. frecvența masei suspendate deasupra osiei motoare sau deasupra boghiului într-o oscilație verticală tranzitorie liberă nu trebuie să fie mai mare de 2,0 Hz;
- 2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt date în alineatul (3). Procedurile de testare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite în alineatul (4).

3. DEFINIȚIA FRECVENȚEI ȘI A AMORTIZĂRII

În această definiție se are în vedere o masă suspendată M (kg) deasupra unei osii motoare sau deasupra unui boghiu. Osia sau boghiul are o rigiditate verticală totală între suprafața drumului și masa suspendată de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni pe metru pe secundă (N·s/m). Deplasarea verticală a masei suspendate este Z. Ecuația mișcării pentru oscilația liberă a masei suspendate este:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Frecvența oscilației masei suspendate F (rad/sec) este:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

amortizarea este critică atunci când $C = C_0$,

unde

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Raportul de amortizare, ca fracție a amortizării critice este C/C_0 .

▼B

În timpul oscilației tranzitorii libere a masei suspendate, mișcarea verticală a masei va urma o traiectorie sinusoidală amortizată (Figura 2). Frecvența poate fi estimată măsurându-se timpul pe parcursul a cât de multe cicluri de oscilații pot fi observate. Amortizarea poate fi estimată prin măsurarea valorilor de vârf succesive ale oscilației în aceeași direcție. Dacă amplitudinile valorilor de vârf ale primului și celui de-al doilea ciclu ale oscilației sunt A_1 și A_2 , atunci raportul de amortizare D este:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

„ln” fiind logaritmul natural al raportului de amplitudine.

4. PROCEDURA DE TESTARE

În vederea stabilirii prin teste a raportului de amortizare D , a raportului de amortizare atunci când amortizoarele hidraulice sunt demontate și a frecvenței F a suspensiei, vehiculul încărcat trebuie:

- (a) să fie condus cu o viteză redusă ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) peste un prag de 80 mm cu profilul prezentat în Figura 1. Oscilația tranzitorie ce urmează să fie analizată în privința frecvenței și amortizării se produce după ce roțile de pe osia motoare au părăsit pragul;

sau

- (b) să fie tras în jos de șasiul său astfel încât sarcina osiei motoare să fie de 1,5 ori mai mare decât valoarea sa statică maximă. Vehiculul suspendat este eliberat brusc și se analizează oscilațiile rezultate;

sau

- (c) să fie ridicat de șasiul său, astfel încât masa suspendată să fie ridicată cu 80 mm deasupra osiei motoare. Vehiculul suspendat este lăsat brusc să cadă, iar oscilațiile rezultate sunt analizate;

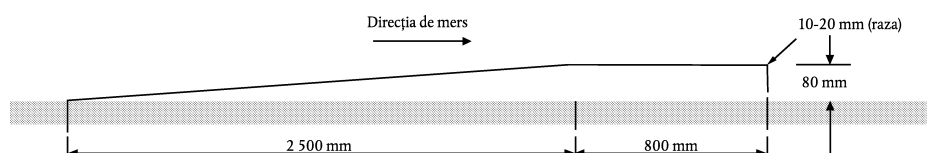
sau

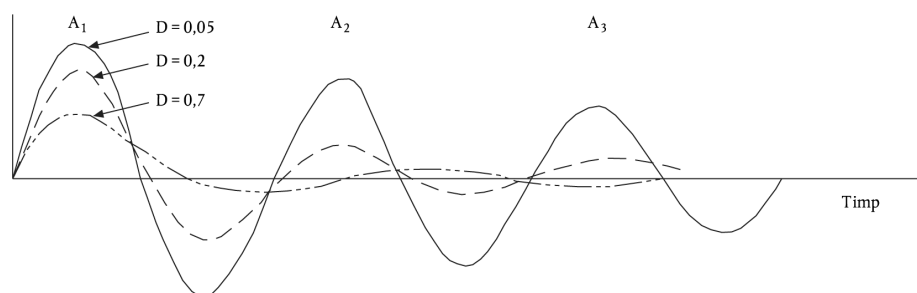
- (d) să fie supus unor alte proceduri, în măsura în care producătorul a demonstrat, spre satisfacția departamentului tehnic, că acestea sunt echivalente.

Vehiculul trebuie echipat cu un traductor de deplasare verticală montat între osia motoare și șasiu, direct deasupra axului motor. Analizându-se urma lăsată, se poate măsura intervalul de timp dintre prima și cea de-a doua valoare de vârf a comprimării, pentru a se obține frecvența F și raportul de amplitudine pentru obținerea amortizării. Pentru boghiurile cu acționare dublă, trebuie montate traductoare de deplasare verticală între fiecare osie motoare și șasiul aflat direct deasupra sa.

Figura 1

Prag pentru testarea suspensiei



▼B*Figura 2***Oscilație tranzitorie amortizată**



ANEXA III

Plăcuța privind dimensiunile prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (a)

I. Plăcuța privind dimensiunile, fixată cât mai aproape posibil de plăcuța prevăzută în Directiva 76/114/CEE, trebuie să conțină următoarele date:

1. numele fabricantului ⁽¹⁾;
2. numărul de identificare al vehiculului ⁽¹⁾;
3. lungimea autovehiculului, remorcii sau semiremorcii (L);
4. lățimea autovehiculului, remorcii sau semiremorcii (W);
5. date privind măsurarea lungimii ansamblului de vehicule:
 - distanța (a) dintre partea frontală a autovehiculului și centrul dispozitivului de cuplare (cârlig de cuplare sau capră de cuplare); în cazul unei capre de cuplare cu câteva puncte de cuplare, trebuie date valorile minime și maxime ($a_{\min}$ și $a_{\max}$);
 - distanța (b) dintre centrul dispozitivului de cuplare al remorcii (inelul caprei de cuplare) sau al semiremorcii (fuzeta) și partea din spate a remorcii sau semiremorcii; în cazul unui dispozitiv cu câteva puncte de cuplare, trebuie date valoarea minimă și cea maximă ($b_{\min}$ și $b_{\max}$).

Lungimea ansamblului de vehicule este lungimea autovehiculului și a remorcii sau a semiremorcii puse în linie dreaptă, una în spatele celeilalte.

II. Valorile date pe actul doveditor de respectare a cerințelor vor reproduce cu exactitate măsurările efectuate direct pe vehicul.

⁽¹⁾ Aceste informații nu este necesar a fi repetate în cazul în care vehiculul are o singură plăcuță conținând date privind atât greutatea cât și dimensiunile.



ANEXA IV

PARTEA A

DIRECTIVE ABROGATE

(menționate la articolul 10)

- Directiva 83/3/CEE privind greutatea, dimensiunile și alte anumite caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere și modificările succesive ale acesteia:
 - Directiva 86/360/CEE
 - Directiva 88/218/CEE
 - Directiva 89/338/CEE
 - Directiva 89/460/CEE
 - Directiva 89/461/CEE
 - Directiva 91/60/CEE
 - Directiva 92/7/CEE
- Directiva 86/364/CEE privind certificatul de conformitate a vehiculelor cu Directiva 85/3/CEE privind greutatea, dimensiunile și alte anumite caracteristici tehnice ale anumitor vehicule rutiere.

PARTEA B

<i>Directiva</i>	<i>Date limită pentru transpunere</i>
85/3/CEE (JO L 2, 3.1.1985, p. 14)	1 iulie 1986
	1 ianuarie 1990
86/360/CEE (JO L 217, 5.8.1986, p. 19)	1 ianuarie 1992
86/364/CEE (JO L 221, 7.8.1986, p. 48)	29 iulie 1987
88/218/CEE (JO L 98, 15.4.1988, p. 48)	1 ianuarie 1989
89/338/CEE (JO L 142, 25.5.1989, p. 3)	1 iulie 1991
89/460/CEE (JO L 226, 3.8.1989, p. 5)	1 ianuarie 1993
89/461/CEE (JO L 226, 3.8.1989, p. 7)	1 ianuarie 1991
91/60/CEE (JO L 37, 9.2.1991, p. 37)	30 septembrie 1991
92/7/CEE (JO L 57, 2.3.1992, p. 29)	31 decembrie 1992

ANEXA V

TABEL DE CORELARE

Prezenta directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1)								
Articolul 1 alineatul (1) litera (a)	-								
Articolul 1 alineatul (1) litera (b)	Articolul 1 alineatul (1) litera (b)								
Articolul 1 alineatul (2)	Articolul 1 alineatul (2)								
Articolul 2 liniuțele 1-4 și 6-10					Articolul 1 alineatul (2)				
Articolul 2 liniuțele 5, 11 și 12	-								
Articolul 2 ultimul paragraf	-								
Articolul 3 alineatul (1)	-								
Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)	Articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (b)								
Articolul 3 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)								
Articolul 3 alineatul (3)	-								

▼B

Prezenta directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Articolul 4	-								
Articolul 5 litera (a)							Articolul 1 alineatul (1)		
Articolul 5 litera (b)								Articolul 1 alineatul (1)	
Articolul 6 alineatele (1)-(4)			Articolul 1 alineatele (1)-(4)						
Articolul 6 alineatele (5)-(6)			Articolul 2 alineatele (1)-(2)						
Articolul 7	Articolul 6								
Articolul 8						Articolul 1			
Articolele 9–12	-								
Articolul 13	Articolul 9								
Anexa I	Anexa I								
Punctul 1	Punctul 1								
Punctul 1.1 liniutele 1-3 și 5	-							Articolul 1 alineatul (2)	
Punctul 1.1 liniuța 4	-								
Punctul 1.2 litera (a)	-								
Punctul 1.2 litera (b)	-								

▼B

Prezenta directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Punctele 1.3–1.5	Punctele 1.3–1.5								
Punctul 1.6							Articolul 1 alineatul (3)		
Punctul 1.7								Articolul 1 alineatul (3)	
Punctul 1.8	-								
Punctele 2–2.2.1 litera (b)	Punctele 2–2.2.1 litera (b)								
Punctul 2.2.2 literele (a)–(c)	Punctul 2.2.2 literele (a)–(c)								
Punctul 2.2.3 Punctul 2.2.4.1					Articolul 1 alineatul (5) litera (b)				
Punctul 2.2.4.2									Articolul 1 alineatul (1) litera (a)
Punctele 2.3–2.3.1					Articolul 1 alineatul (5) litera (c)				
Punctele 2.3.2–2.3.3									Articolul 1 alineatul (1) litera (b)–(c)
Punctul 2.4					Articolul 1 alineatul (5) litera (c)				
Punctele 3–3.3.2	Punctele 3–3.3.2								

▼B

Prezenta directivă	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Punctele 3.4–3.4.1		Articolul 1 alineatul (3)							
Punctele 3.4.2–3.5.2					Articolul 1 alineatul (5) litera (d)				
Punctul 3.5.3									Articolul 1 alineatul (1) litera (d)
Punctele 4–4.2	Punctele 4–4.2								
Punctul 4.3					Articolul 1 alineatul (5) litera (e)				
Punctul 4.4							Articolul 1 alineatul (4)		
Anexa II									Anexa III
Anexa III			Anexa						