

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

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 greutateii maxime autorizate în traficul internațional

(Text cu relevanță pentru SEE)

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⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Este necesar să se sublinieze necesitatea de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, în special emisiile de dioxid de carbon (CO₂), de a îmbunătăți siguranța rutieră, de a adapta legislația relevantă la evoluțiile tehnologice și la nevoile în schimbare ale pieței și de a facilita operațiunile de transport intermodal, garantând-se o concurență care să nu fie denaturată și protecția infrastructurii rutiere.
- (2) Evoluțiile tehnologice oferă posibilitatea de atașare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor. Totuși, atașarea unor astfel de dispozitive ar duce la depășirea lungimilor maxime permise în temeiul Directivei 96/53/CE a Consiliului ⁽³⁾. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la lungimile maxime. Prezenta directivă urmărește să permită instalarea unor astfel de dispozitive de îndată ce modificările necesare aduse cerințelor tehnice pentru omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice au fost transpuse sau aplicate și după adoptarea de către Comisie a actelor de punere în aplicare de stabilire a normelor operaționale pentru utilizarea acestor dispozitive.
- (3) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinelor autovehiculelor ar duce la beneficii apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor, posibil în combinație cu dispozitivele aerodinamice retractabile sau pliabile

⁽¹⁾ JO C 327, 12.11.2013, p. 133.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 15 aprilie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția în primă lectură a Consiliului din 16 octombrie 2014 (JO C 40, 5.2.2015, p. 1). Poziția Parlamentului European din 10 martie 2015 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din 20 aprilie 2015.

⁽³⁾ 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 greutateii maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

atașate în spatele vehiculelor. Cu toate acestea, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, o astfel de îmbunătățire nu este posibilă fără o reducere a capacității de încărcare a vehiculelor și fără a pune în pericol echilibrul economic al sectorului transportului rutier. Inclusiv din acest motiv este necesar să se prevadă o derogare de la limitele maxime de lungime. Derogarea respectivă nu ar trebui utilizată pentru a crește capacitatea de încărcare a vehiculului.

- (4) În temeiul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, dispozitivele aerodinamice care depășesc 500 mm în lungime și autovehiculele echipate cu cabine care le îmbunătățesc performanța aerodinamică, în cazul în care respectivele vehicule depășesc limitele stabilite în Directiva 96/53/CE, fac obiectul omologării de tip înainte de a fi introduse pe piață.
- (5) Permitearea unui nou profil al cabinelor vehiculelor ar contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiurilor moarte care restrâng zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, și ar trebui să contribuie la evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Un nou profil al cabinei ar putea permite, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial în volum al cabinei ar trebui să îmbunătățească siguranța și confortul conducătorului auto. Odată ce vor fi elaborate cerințe îmbunătățite în materie de siguranță în cazul cabinelor mai lungi, se poate analiza dacă ar fi oportună aplicarea acestora la vehicule care nu beneficiază de extinderea lungimii.
- (6) Sistemele de propulsie alternative, care includ sisteme de propulsie hibride, sunt cele care, pentru a asigura propulsia mecanică, preiau energie din combustibili consumabili și/sau dintr-o baterie sau alt dispozitiv electric sau mecanic de stocare a energiei. Utilizarea de sisteme de propulsie alternative la vehiculele grele sau la autobuze poate conduce la o creștere a greutateii, dar reduce poluarea. Această creștere a greutateii nu ar trebui să fie contabilizată ca parte din sarcina utilă a vehiculului, deoarece aceasta ar penaliza, din punct de vedere economic, sectorul transportului rutier. Cu toate acestea, respectiva creștere a greutateii nu ar trebui să conducă la o creștere a capacității de încărcare a vehiculului.
- (7) Viitoare vehiculele care utilizează combustibili alternativi (cu sisteme de propulsie mai grele decât cele utilizate la vehiculele pe bază de combustibili tradiționali) ar putea, de asemenea, să beneficieze de o aprobare de greutate suplimentară. Prin urmare, astfel de combustibili alternativi pot fi incluși în lista de combustibili alternativi prevăzută de prezenta directivă, în cazul în care utilizarea lor necesită o aprobare de greutate suplimentară.
- (8) Prezenta directivă prevede derogări de la greutatea și dimensiunile maxime autorizate ale vehiculelor și ansamblurilor de vehicule prevăzute în Directiva 96/53/CE. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să poată limita, din motive legate de siguranța rutieră sau de caracteristicile infrastructurii, circulația anumitor vehicule pe anumite porțiuni ale rețelei lor rutiere.
- (9) În materie de containerizare, sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare. Astfel de containere sunt transportate pe toate modurile de transport. Cu toate acestea, componentele rutiere ale operațiunilor de transport intermodal nu pot fi parcurse în prezent decât cu respectarea, atât de către statele membre, cât și de către transportatori, a unor proceduri administrative greoaie, sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă astfel de containere ar putea scuti transportatorii de aceste proceduri administrative și ar putea facilita operațiunile de transport intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. Definiția operațiunilor de transport intermodal din prezenta directivă nu aduce atingere lucrărilor legate de revizuirea Directivei 92/106/CEE a Consiliului ⁽²⁾.
- (10) Pentru a promova în continuare operațiunile de transport intermodal și pentru a ține seama de greutatea fără încărcătură a containerelor sau a cutiilor mobile de până la 45 de picioare, circulația autovehiculelor cu trei osii cu semiremorci cu două sau trei osii ar trebui permisă pentru o greutate totală autorizată de 44 de tone. Autovehiculele cu două osii cu semiremorci cu trei osii care transportă containere sau cutii mobile de până la 45 de picioare ar trebui permise în operațiunile de transport intermodal până la o greutate totală autorizată de 42 de tone.
- (11) De la adoptarea Directivei 96/53/CE, greutatea medie a pasagerilor autocarelor, precum și cea a bagajelor acestora au crescut în mod substanțial. Date fiind limitele de greutate impuse de respectiva directivă, acest fapt a condus la o reducere progresivă a numărului de pasageri transportați. Mai mult, echipamentele necesare pentru respectarea cerințelor tehnice actuale, precum Euro VI, sporesc greutatea vehiculelor care îi transportă. Necesitatea de a favoriza transportul public în detrimentul celui privat, în vederea asigurării unei mai bune eficiențe energetice, impune modificarea numărului anterior de pasageri prevăzut pentru un autocar, cu luarea în calcul a creșterii

⁽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).

⁽²⁾ 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).

greutății pasagerilor și a bagajelor lor. Acest lucru se poate realiza printr-o creștere a greutății admisibile a autocarelor cu două osii, în limite care permit, în același timp, utilizarea infrastructurilor rutiere fără a provoca o uzură accelerată a acestora.

- (12) Este necesar ca încălcările privind vehiculele supraîncărcate să fie abordate în mod corespunzător de statele membre, astfel încât să se evite denaturarea concurenței și să se garanteze siguranța rutieră.
- (13) Pentru a asigura concurența nedegradată între operatori și pentru a îmbunătăți detectarea încălcărilor, statele membre ar trebui să ia, până la 27 mai 2021, măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a limitelor relevante de greutate și care, prin urmare, ar trebui verificate. Această identificare ar putea fi efectuată prin intermediul unui mecanism de cântărire încorporat în infrastructura rutieră sau prin senzori montați la bordul vehiculelor, care comunică date la distanță autorităților competente. Astfel de date la bordul vehiculelor ar trebui să fie puse și la dispoziția conducătorului auto. În fiecare an, fiecare stat membru ar trebui să efectueze un număr adecvat de controale privind greutatea vehiculelor. Numărul acestor controale ar trebui să fie proporțional cu numărul total de vehicule inspectate anual în statul membru în cauză.
- (14) Pentru a asigura respectarea prezentei directive, statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentei directive și să asigure punerea în aplicare a acestora. Aceste sancțiuni ar trebui să fie eficiente, nediscriminatorii, proporționale și disuasive.
- (15) Este important ca autoritățile competente din statele membre să efectueze schimburi de informații în vederea eficientizării controalelor privind greutatea vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule la scară internațională și a facilitării derulării în bune condiții a acestor controale. Punctul de contact desemnat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ ar trebui utilizat pentru astfel de schimburi de informații.
- (16) Parlamentul European și Consiliul ar trebui informate periodic cu privire la controalele efectuate de către autoritățile competente ale statelor membre asupra traficului rutier. Furnizarea acestor informații de către statele membre va permite Comisiei să se asigure cu privire la respectarea normelor prevăzute în prezenta directivă de către transportatorii rutieri de marfă, precum și să stabilească dacă este necesară sau nu elaborarea unor măsuri coercitive suplimentare.
- (17) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (18) Comisia nu ar trebui să adopte acte de punere în aplicare privind cerințele operaționale referitoare la utilizarea dispozitivelor aerodinamice și nici specificații detaliate privind echipamentele de cântărire la bord, în cazul în care comitetul instituit în temeiul prezentei directive nu emite niciun aviz privind proiectul de act de punere în aplicare prezentat de Comisie.
- (19) În vederea actualizării din perspectiva celor mai recente evoluții tehnologice a listei de combustibili alternativi prevăzuți de prezenta directivă, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE, ar trebui delegată Comisiei. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv consultări cu experții statelor membre, înainte de adoptarea actelor delegate. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (20) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele sale, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.
- (21) Prin urmare, Directiva 96/53/CE ar trebui modificată în consecință,

⁽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).

⁽²⁾ 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).

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Articolul 1 alineatul (1) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 (*);

(*) 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).”;

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) la primul paragraf se adaugă următoarele definiții:

— «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;

— «vehicul care folosește combustibili alternativi» înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul cadrului oferit de Directiva 2007/46/CE;

— «operațiune de transport intermodal» înseamnă:

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

(*) 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) la al doilea paragraf, trimiterea la „Directiva 70/156/CEE” se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2007/46/CE”.

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (4) al treilea și al patrulea paragraf se elimină;
- (b) alineatul (6) se elimină.

4. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„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.”

5. Articolele 8, 8a și 9 se elimină.

6. Se introduc următoarele articole:

„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
- (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). Respectivele 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 vătămărilor 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 transunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2), după caz.”.

7. Articolul 10a se elimină.

8. Se introduc următoarele articole:

„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.

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.

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.
- (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 ^{(1)*}. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ^{(2)*}.
- (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 ^{(3)*}, 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.

^{(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).

^{(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).

^{(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)

9. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1.2, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b): 2,55 m”;

(b) la punctul 1.2, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule: 2,60 m”;

(c) la punctul 2.2.2, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(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) la punctul 2.2.2, se adaugă următoarea literă:

„(d) autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă 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”;

(e) punctul 2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„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”;

(f) punctul 2.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„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”;

(g) punctul 2.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.4. Autobuze articulate cu trei osii: 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”.

Articolul 2

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 7 mai 2017. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data 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 3

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

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 29 aprilie 2015.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
