



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 96/53/CE 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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

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 internațional¹ a contribuit, timp de mulți ani, într-un mod satisfăcător, la buna funcționare a pieței interne a transportului rutier, prin stabilirea dimensiunilor și a greutății maxime pentru vehiculele care asigură transportul național și internațional de mărfuri și de pasageri. Directiva indică, de asemenea, condițiile în care se pot acorda derogări pentru circulația vehiculelor ale căror dimensiuni depășesc aceste limite.

Având în vedere evoluția pieței și a tehnologiilor disponibile, se pune în prezent întrebarea dacă alegerile făcute la adoptarea directivei în 1996 rămân în continuare pertinente. În special, necesitatea de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de produse petroliere a devenit crucială în domeniul transporturilor, și cu atât mai mult în cazul transportului rutier, care reprezintă 82 % din consumul energetic din sectorul transporturilor. Creșterea continuă a prețului carburanților mărește tot mai mult factura energetică a Europei, fapt care atrage necesitatea conceperii unor soluții care să permită reducerea consumului înregistrat de vehicule. În Cartea albă privind politica transporturilor², publicată în 2011, s-a stabilit drept obiectiv reducerea cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2050 față de nivelurile din 1990.

În acest context, Cartea albă a anunțat revizuirea directivei privind greutatea și dimensiunile maxime ale vehiculelor de transport rutier, cu scopul de a permite introducerea pe piață a unor vehicule mai aerodinamice și cu o mai bună eficiență energetică. Într-adevăr, îmbunătățirea performanțelor aerodinamice ale vehiculelor, precum și introducerea unor sisteme alternative de propulsie, hibridă sau electrică, nu sunt posibile, în limitele dimensiunilor și greutății maxime autorizate prin directiva actuală, decât în detrimentul capacității vehiculului. Atât motorul hibrid, cât și bateriile antrenează un surplus de greutate. Cabinele tractoarelor, mai rotunjite în partea frontală pentru a fi mai aerodinamice, vor fi mai lungi. Montarea de eleroane profilate în spatele vehiculului atrage, de asemenea, o creștere în lungime. Această reducere a capacității îi descurajează pe operatorii de transport, agenții de expediție și constructori să utilizeze și să dezvolte vehicule cu o mai bună eficiență energetică.

Revizuirea directivei oferă, de asemenea, ocazia de a ameliora siguranța rutieră printr-o îmbunătățire a profilului cabinei care să permită o reducere a unghiurilor moarte care restrâng zona de vizibilitate a conducătorului auto, adăugarea unor structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune, precum și o creștere a siguranței și confortului conducătorului auto. Acest lucru va permite în special evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii, pe care conducătorul auto este posibil să nu îi vadă în timpul manevrelor pe care le execută.

Prin urmare, este necesară modificarea Directivei 96/53/CE pentru a îmbunătăți aerodinamica și eficiența energetică a vehiculelor, asigurând, în același timp, sporirea în continuare a siguranței rutiere și respectarea limitelor impuse de geometria infrastructurilor rutiere.

¹ JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

² Cartea albă privind transporturile: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor [COM(2011) 0144].

De exemplu, adăugarea de eleroane cu lungimi între 1 m și 2 m în spatele vehiculului permite, conform unor studii³, reducerea, pe autostradă, cu 5 până la 10 % a consumului de carburant la o viteză medie de 80-90 km/h.

De altfel, de la adoptarea Directivei 96/53/CE, greutatea medie a unui pasager de autobuz a crescut. În plus, legislația Uniunii europene a impus prezența la bord a unor dispozitive de siguranță, a căror greutate reduce în mod corespunzător sarcina utilă a vehiculului și, prin urmare, numărul de pasageri transportați. Acest fapt este contrar obiectivului de reducere a consumului de carburant pe persoană transportată, precum și obiectivului promovării unei reorientări modale de la vehiculul individual către transportul colectiv, care este mult mai nepoluant.

Economiile de carburant și reducerea emisiilor poluante nu sunt singurele argumente în favoarea propunerii de revizuire a Directivei 96/53/EC.

Directiva 96/53/CE nu ține seama de evoluțiile recente în materie de containerizare și de transport intermodal. Astfel, în prezent, anumite containere utilizate în transportul pe calea ferată, transportul pe căi navigabile, transportul maritim intercontinental și transportul maritim costier nu pot să își încheie parcursul în sistemul rutier decât prin intermediul unor permise speciale, care cresc cheltuielile administrative ale operatorilor de transport și ale administrațiilor. În cazul majorității acestor containere, a căror lungime este de 45 de picioare, adică 13,72 m, pentru a se evita recursul la aceste permise speciale, ar fi necesară o modificare a lungimii vehiculului cu numai 15 cm, ceea ce nu ridică niciun fel de probleme, nici în ceea ce privește siguranța rutieră, nici în raport cu geometria infrastructurilor.

În cele din urmă, din cauza absenței din actuala directivă a unor dispoziții privind controalele vehiculelor și sancțiunile aplicabile, numeroase infracțiuni rămân nesancționate, ceea ce atenuează eficacitatea cerințelor directivei. Principala infracțiune comisă este supraîncărcarea vehiculelor. În medie, unul din trei vehicule controlate este supraîncărcat. Supraîncărcarea depășește adesea greutatea maximă autorizată cu 10 până la 20 %. Această situație provoacă uzura prematură a îmbrăcăminților rutiere și crește riscul de accidente. De asemenea, în acest mod se generează o denaturare a concurenței între întreprinderile de transport, întrucât cele care săvârșesc fraude pot obține în mod ilegal avantaje competitive necuvenite. În prezent există soluții tehnice de filtrare care permit asigurarea unor controale mai numeroase, mai rapide și mai eficiente, fără a fi necesară oprirea tuturor vehiculelor selecționate pentru control. Există, de asemenea, sisteme de cântărire la bord, care permit conducătorului auto să verifice personal respectarea normelor impuse. Prin urmare, este necesară adăugarea unor dispoziții privind controalele și sancțiunile la Directiva 96/53/CE, pentru a reinstitui respectarea regulilor privind concurența între operatorii de transport, pentru a asigura un nivel adecvat de siguranță rutieră și perenitatea infrastructurilor.

Anumiți factori implicați au ridicat întrebări cu privire la interpretarea articolului 4 din Directiva 96/53/CE. Având în vedere aceste întrebări, vicepreședintele Kallas a transmis, la data de 13 iunie 2012, o scrisoare către președintele Comisiei pentru transport a Parlamentului European. Prin intermediul acestei scrisori sunt furnizate orientări în acest sens și se exprimă opinia conform căreia utilizarea în regim transfrontalier a vehiculelor cu o lungime mai mare este legală pentru rutele care traversează o singură frontieră, cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru, precum și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) și (5) din Directiva 96/53/CE. Această utilizare nu trebuie să afecteze în mod semnificativ concurența internațională. Pentru a reflecta orientările furnizate prin intermediul scrisorii menționate, revizuirea de față include în textul directivei dispozițiile privind articolul 4 alineatul (4).

³ Studiul TU DELFT din 2011 privind aerodinamica vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

În 2011 și 2012 au avut loc o serie de consultări publice și sectoriale, sub egida Comisiei.

Consultarea publică, organizată între decembrie 2011 și februarie 2012, a permis acumularea a peste o mie de contribuții din partea cetățenilor, a statelor membre și a diferitor organizații profesionale și neguvernamentale. Consultarea a permis identificarea următoarelor opinii:

(i) Îmbunătățirea performanțelor aerodinamice ale vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri este unanim apreciată drept un progres salutar și majoritatea contribuțiilor consideră necesară modificarea Directivei 96/53/CE pentru a permite această îmbunătățire.

(ii) Ideea facilitării introducerii motoarelor hibride sau electrice și cea a dezvoltării containerizării și a intermodalității prin modificarea Directivei 96/53/CE au primit aprobarea unei largi majorități.

(iii) Instituirea unor măsuri de control al supraîncărcării a fost primită favorabil în rândul operatorilor de transport, întrucât asigură restabilirea unei concurențe loiale între aceștia, iar necesitatea de a asigura statelor membre mijloacele de a desfășura aceste controale fără a-și atrage cheltuieli financiare suplimentare și fără perturbarea sau îngreunarea traficului s-a dovedit indispensabilă.

Pe baza rezultatelor acestei consultări publice, Comisia a organizat reuniuni de lucru cu participarea constructorilor de vehicule, a operatorilor de transport și a agenților de expediție, a actorilor din domeniul transportului combinat, a organismelor de control rutier și a actorilor din domeniul siguranței rutiere. Aceste consultări au condus la crearea unui consens cu privire la obiectivele de reducere a poluării și a consumului de carburanți, de îmbunătățire a siguranței rutiere, precum și a unui acord cu privire deschiderea față de noile posibilități ale transportului intermodal. De asemenea, a existat un consens și în ceea ce privește necesitatea unor controale mai stricte, în special asupra eventualei supraîncărcări a vehiculelor. În domeniul performanțelor aerodinamice, opiniile au fost în favoarea îmbunătățirii profilului cabinelor și a montării în spatele vehiculelor a unor echipamente care să reducă efectul de rezistență la înaintare. O adaptare a greutății și dimensiunilor maxime, care să fie limitată și însoțită de semnalizarea adecvată privind dimensiunile, nu pare să prezinte riscuri pentru siguranța rutieră.

Măsurile prezentate în cadrul acestei revizuirii sunt rezultatul acestor consultări.

Acestea au fost studiate în cadrul unei evaluări a impactului care a permis alegerea opțiunilor optime în planul eficienței economice, dar și ecologice. Scenariul care a fost reținut și care este prezentat în detaliu la secțiunea a 4-a de mai jos, reprezintă o combinație între rezultatele lucrărilor tehnice de armonizare desfășurate cu participarea unui grup de experți, în vederea adoptării unor acte delegate, și o abordare care vizează reglementarea moderată, pentru a nu impune obligații disproporționate sau imposibil de aplicat, care să afecteze cu precădere întreprinderile mici și mijlocii.

Consultarea a vizat, de asemenea, articolul 4 al Directivei 96/53/CE, care stabilește condițiile care trebuie respectate pentru a beneficia de derogări de la limitele impuse de directivă, derogări a căror determinare aparține responsabilității statelor membre în anumite cazuri bine definite. Au apărut divergențe în ceea ce privește circulația la nivel internațional a vehiculelor care depășesc dimensiunile stabilite de directivă. Prin urmare, Comisia a decis să facă publice propriile sale linii directoare privind textul actual al directivei (Scrisoarea din data de 13 iunie 2012 către președintele Comisiei pentru transport a Parlamentului European). Orientările privind articolul 4 alineatul (4) sunt reflectate la articolul 1 alineatul (2) din prezenta propunere.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Propunerea de modificare a Directivei 96/53/CE are la bază articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Îmbunătățirea eficienței și a performanțelor ecologice în domeniul transportului rutier reprezintă un obiectiv esențial al politicii comune a transporturilor. Armonizarea regulilor la nivel european este, de altfel, o necesitate permanentă în acest domeniu.

Propunerea respectă principiile subsidiarității și proporționalității. Având în vedere importanța activității de transport pentru funcționarea pieței interne, amplificarea dimensiunii sale transfrontaliere și creșterea costurilor carburanților și a emisiilor de gaze cu efect de seră, este esențial să se adopte dispoziții pentru sporirea eficienței energetice a transportului rutier, pentru reducerea impactului acestuia asupra mediului și pentru a asigura respectarea normelor.

Propunerea lasă statelor membre libertatea de a decide derogări de la normele pe care le cuprinde în ceea ce privește transportul național. Ea instituie un comitet care să asiste Comisia pentru elaborarea cerințelor în materie de aerodinamică, precum și a orientărilor privind procedurile politicii de control, și pentru stabilirea unor sancțiuni corespunzătoare infracțiunilor comise. Prin urmare, propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor sale.

Instrumentul propus modifică o directivă existentă și este, prin urmare, o directivă. Întrucât abordează un aspect cu relevanță pentru întreg Spațiul Economic European, directiva ar trebui extinsă, prin urmare, la acesta.

În cele din urmă, această propunere nu afectează bugetul Uniunii.

4. EXPLICAREA DETALIATĂ A PROPUNERII

Propunerea Comisiei prevede, în primul rând, acordarea unor derogări de la dimensiunile maxime ale vehiculelor pentru adăugarea de dispozitive aerodinamice în spatele vehiculelor sau pentru redefinirea geometriei cabinelor tractoarelor. Aceste derogări deschid noi perspective pentru constructorii de tractoare, camioane și remorci, însă trebuie să respecte anumite cerințe, printre care și aceea de a nu crește capacitatea vehiculelor. Aceste cerințe vor fi precizate ulterior de către Comisie, asistată, în acest sens, de un comitet. Prin intermediul acestor cerințe se asigură respectarea normelor privind siguranța rutieră, a constrângerilor datorate infrastructurilor și a fluidității traficului. Pe lângă reducerea consumului de carburanți și a emisiilor de gaze cu efect de seră, profilul cabinelor trebuie să permită, de asemenea, îmbunătățirea câmpului vizual al conducătorilor auto și astfel să salveze anual aproximativ 400 de vieți omenești în Europa. Vor crește, de asemenea, confortul și siguranța conducătorilor auto.

Comisia va modifica Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 din 12 decembrie 2012 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 privind cerințele de omologare a autovehiculelor, pentru a asigura compatibilitatea acestora cu prezenta propunere de directivă.

Propunerea de directivă prevede autorizarea creșterii cu o tonă a greutății vehiculelor cu propulsie electrică sau hibridă, pentru a ține seama de greutatea bateriilor electrice sau a motorului dublu, fără a aduce atingere capacității vehiculului. De asemenea, greutatea maximă a autobuzelor se majorează cu o tonă pentru a ține seama de diverse evoluții precum creșterea greutății medii a pasagerilor și a bagajelor acestora, noile echipamente impuse de reglementările în materie de siguranță sau noua normă Euro 6.

Modificarea Directivei 96/53/CE va facilita dezvoltarea transportului intermodal prin introducerea unei derogări de 15 cm cu privire la lungimea camioanelor care transportă containere de 45 de picioare, care sunt tot mai frecvent utilizate în transportul intercontinental și din Europa.

Propunerea confirmă, de asemenea, faptul că utilizarea în regim transfrontalier a vehiculelor cu o lungime mai mare este legală pentru rutele care traversează o singură frontieră, cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru, precum și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) și (5) din directivă. În ceea ce privește articolul 4 alineatul (4), aceste operațiuni de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și condițiile de siguranță rutieră permit acest lucru. Articolul 4 alineatul (4) se modifică în consecință.

Se adaugă dispoziții noi la Directiva 96/53/CE pentru a permite autorităților de control o identificare mai eficientă a infracțiunilor și armonizarea sancțiunilor administrative aplicabile acestora. Comisia va publica orientări cu privire la procedurile de control pentru a asigura armonizarea metodelor de control între toate statele membre. Statele membre vor trebui să efectueze un număr minim de măsurători asupra vehiculelor. Aceste măsurători vor trebui să fie realizate fie prin intermediul unor sisteme de cântărire din mers integrate în carosabil, fie prin intermediul unor senzori montați la bordul vehiculelor, care comunică la distanță cu dispozitivele de control rutier. Aceste măsuri vor permite autorităților de control să filtreze vehiculele astfel încât să poată fi oprite pentru control manual numai vehiculele asupra cărora există suspiciuni puternice de infracțiune. Comisia va defini standardele tehnice pentru dispozitivele de cântărire la bord care pot asigura comunicarea cu autoritățile de control, în special standardele pentru interfața de comunicare electromagnetică. Acest lucru va încuraja generalizarea unor astfel de dispozitive. Acestea oferă avantajul suplimentar de a le permite conducătorilor auto să controleze mai bine greutatea vehiculelor lor.

Cazurile de încălcare a Directivei 96/53/CE sunt clasificate în funcție de gravitate, în scopul armonizării, la nivelul Uniunii, a tipurilor de sancțiuni administrative aplicabile.

În scopul accelerării introducerii unor vehicule mai aerodinamice și a motoarelor hibride, Comisia va utiliza bugetele pe care le are la dispoziție, în special pe cele alocate pentru rețelele transeuropene și pentru programele europene de cercetare, de dezvoltare și de inovare, în scopul sprijinirii cercetării industriale și al echipării flotelor de vehicule.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 96/53/CE 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

(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 European⁴,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁵,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, publicată în 2011⁶ pune accentul asupra necesității de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, în special emisiile de dioxid de carbon (CO₂), cu 60 % față de nivelul din 1990 până în 2050.
- (2) În acest cadru, Cartea albă prevede adaptarea Directivei 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, astfel încât să se permită reducerea consumului energetic și a emisiilor de gaze cu efect de seră, să se adapteze legislația la evoluția tehnologiilor și la noile nevoi ale pieței și să se faciliteze transportul intermodal.
- (3) Evoluțiile tehnologice includ posibilitatea de adăugare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în special al remorcilor sau al semiremorcilor, dar care, în acest mod, depășesc lungimile maxime autorizate în temeiul Directivei 96/53/CE. Montarea acestor echipamente poate fi pusă în aplicare imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, întrucât produsele sunt disponibile pe piață și sunt deja utilizate pe alte continente.

⁴ JO C , , p. .

⁵ JO C , , p. .

⁶ COM(2011) 144.

- (4) Îmbunătățirea aerodinamicii cabinei autovehiculelor ar permite, de asemenea, câștiguri apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor, dacă este aplicată în combinație cu dispozitivele menționate la considerentul (3) de mai sus. Cu toate acestea, îmbunătățirea menționată nu este posibilă, având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Directiva 96/53/CE, fără o reducere a capacității vehiculelor, ceea ce ar pune în pericol echilibrul economic al sectorului. Prin urmare, este necesar să se prevadă o derogare de la această lungime maximă.
- (5) Comisia prevede, în cadrul orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, acțiuni care vizează îmbunătățirea siguranței vehiculelor și sporirea gradului de protecție pentru participanții la trafic vulnerabili. Importanța vizibilității conducătorilor de vehicule a fost, de asemenea, subliniată în raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei 2007/38/CE privind postechiparea cu oglinzi retrovizoare a vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri înmatriculate în Comunitate⁸. Introducerea unor noi profile ale cabinelor va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate a conducătorilor auto, în special în zona de sub parbriz, permițând astfel evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Noile profile vor permite, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial de volum al cabinei va permite ameliorarea confortului și a siguranței conducătorului auto.
- (6) Dispozitivele aerodinamice și montarea acestora pe vehicule trebuie să fie supuse unor testări înainte de a fi scoase pe piață. În acest scop, statele membre vor emite certificate care vor fi recunoscute de celelalte state membre.
- (7) Vehiculele cu o lungime mai mare pot fi utilizate în regim transfrontalier cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru și sub rezerva îndeplinirii condițiilor de derogare prevăzute la articolul 4 alineatele (3), (4) sau (5) din directivă. Comisia Europeană a furnizat deja orientări cu privire la aplicarea articolului 4 din directivă. Operațiunile de transport vizate la articolul 4 alineatul (4) nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în măsura în care utilizarea transfrontalieră se limitează la două state membre în care infrastructura existentă și cerințele de siguranță rutieră permit acest lucru. În acest mod se realizează un echilibru între dreptul deținut de statele membre în virtutea principiului subsidiarității de a decide asupra soluțiilor de transport adecvate circumstanțelor lor specifice, pe de o parte, și nevoia de a nu perturba funcționarea pieței interne prin intermediul unor astfel de politici, pe de altă parte. Dispozițiile articolului 4 alineatul (4) se clarifică în acest sens.
- (8) Utilizarea de motoare alternative, care nu sunt bazate exclusiv pe energia fosilă și care, prin urmare, nu sunt poluante sau sunt mai puțin poluante, precum motoarele electrice sau hibride, la vehiculele grele pentru transportul de mărfuri sau la autobuze (în special în mediul urban sau periurban) conduce la un surplus de greutate care nu trebuie să fie contabilizat în detrimentul sarcinii utile a vehiculului, pentru a nu penaliza din punct de vedere economic sectorul transportului rutier.
- (9) Cartea albă privind transporturile insistă, de asemenea, cu privire la necesitatea de a urmări evoluțiile transportului intermodal, în special în materie de containerizare, domeniu în care sunt utilizate din ce în ce mai frecvent containerele de 45 de picioare.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

Acestea circulă pe calea ferată sau pe căi navigabile. Cu toate acestea, componentele rutiere ale rutelor intermodale nu pot fi parcurse în prezent decât cu ajutorul unor proceduri administrative care reprezintă o constrângere atât pentru statele membre, cât și pentru operatorii de transport sau în cazul utilizării unor containere cu colțuri șanfrenate brevetate, al căror cost este prohibitiv. Creșterea cu 15 cm a lungimii autorizate pentru vehiculele care transportă aceste containere poate scuti operatorii de transport de procedurile administrative pe care le îndeplinesc în prezent și poate facilita transportul intermodal, fără a atrage riscuri sau prejudicii pentru ceilalți participanți la trafic sau pentru infrastructură. În raport cu lungimea totală a unui vehicul greu articulat pentru transportul de mărfuri (16,50 m), un adaos de numai 15 cm nu creează, practic, vreun risc suplimentar pentru siguranța rutieră. În conformitate cu orientările de politică formulate de Cartea albă privind transporturile, această creștere nu este însă autorizată decât pentru transportul intermodal pentru care componenta rutieră nu depășește 300 km, corespunzător operațiunilor care implică o componentă feroviară, fluvială sau maritimă. Această distanță pare suficientă pentru a lega un amplasament industrial sau comercial de un terminal feroviar de marfă sau de un port fluvial. Pentru a asigura legătura cu un port maritim și a susține dezvoltarea autostrăzilor maritime, este posibilă o distanță mai lungă pentru desfășurarea unei operațiuni de transport maritim intraeuropean de scurtă distanță.

- (10) Pentru a promova în continuare transportul intermodal și pentru a ține seama de greutatea fără încărcătură a containerelor de 45 de picioare, este necesară extinderea dispoziției prin care se autorizează circulația unor ansambluri de vehicule cu 5 sau 6 osii cu masa de 44 de tone care transportă, în regim intermodal, containere de 40 de picioare, pentru a cuprinde și ansamblurile de vehicule care transportă containere de 45 de picioare.
- (11) După adoptarea Directivei 96/53/CE, greutatea medie a pasagerilor autocarelor, precum și cea a bagajelor acestora au crescut în mod substanțial, fapt ce a condus la o reducere progresivă a numărului de pasageri transportați, ținând seama de limitele de greutate impuse de directivă. Necesitatea de a favoriza transportul colectiv în detrimentul celui individual, în vederea asigurării unei mai bune eficiențe energetice, impune reinstituirea numărului anterior de pasageri prevăzut pentru un autocar, cu luarea în calcul a acestei creșteri a 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 fără a provoca o uzură accelerată a acestora.
- (12) Autoritățile însărcinate cu asigurarea respectării dispozițiilor privind transportul rutier constată un număr sporit de infracțiuni, uneori grave, în special legate de greutatea vehiculelor de transport. Această situație este generată de numărul insuficient de controale realizate în temeiul Directivei 96/53/CE sau de eficiența redusă a acestora. De altfel, procedurile și normele de control diferă între statele membre, ceea ce creează situații de incertitudine juridică pentru conducătorii auto ale căror vehicule circulă în mai multe state membre ale Uniunii. În plus, operatorii de transport care nu respectă normele în domeniu beneficiază de un avantaj competitiv semnificativ față de operatorii de transport concurenți care respectă reglementările, precum și față de alte moduri de transport. Această situație constituie un obstacol în calea bunei funcționări a pieței interne. Prin urmare, este important ca statele membre să mărească frecvența controalelor efectuate, atât în cazul controalelor manuale, cât și al preselecțiilor în vederea unor astfel de controale.

- (13) În prezent sunt disponibile soluții tehnologice simple, fixe sau mobile, care permit preselecția vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune, fără a fi necesară oprirea lor, procedură care afectează mai puțin fluiditatea traficului, este mai puțin costisitoare și permite condiții optime de siguranță. Anumite dispozitive de autocontrol pot fi montate la bordul vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri, cu ajutorul cărora conducătorii auto pot afla dacă vehiculele respective sunt conforme cu legislația. Aceste dispozitive la bord pot, de asemenea, să comunice date agenților sau sistemelor automate de control rutier, fără a fi necesară oprirea vehiculului, prin utilizarea unei interfețe de comunicare cu microunde. În cadrul preselecției, pentru asigurarea eficacității controlului rutier pe teritoriul Uniunii, ar fi adecvată impunerea unui prag minim de o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, permițându-se în acest mod controlul fiecărui vehicul la fiecare trei zile, în medie statistică.
- (14) Constatarea unui număr ridicat de încălcări ale dispozițiilor Directivei 96/53/CE se asociază, în mare măsură, nivelului scăzut al efectului de descurajare al sancțiunilor prevăzute de legislația statelor membre pentru încălcări ale acestor dispoziții sau chiar absenței unor astfel de sancțiuni. Acest neajuns este amplificat și de marea diversitate a nivelurilor sancțiunilor administrative aplicabile în diferite state membre. În vederea remedierii acestor neajunsuri este necesar să se procedeze la o apropiere, la scară europeană, a nivelurilor și categoriilor de sancțiuni administrative aplicabile pentru încălcările Directivei 96/53/CE. Sancțiunile respective trebuie să fie eficiente, proporționale și să aibă efect de descurajare.
- (15) Autoritățile de control din statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a efectua 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, în special în sensul identificării contraveniențelor, al descrierii infracțiunilor și a sancțiunilor aplicate, precum și pentru stabilirea bunei reputații a întreprinderii în cauză. Punctul de contact desemnat în conformitate cu 18 alineatul (1) din 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 Consiliului⁹ ar putea servi drept bază pentru acest schimb de informații
- (16) Este important ca Parlamentul European și Consiliul să fie informate periodic cu privire la controalele efectuate de către statele membre asupra traficului rutier. Aceste informații, furnizate de către statele membre, vor permite Comisiei să se asigure cu privire la respectarea prezentei directive de către operatorii de transport și să stabilească dacă este necesară sau nu elaborarea unor măsuri coercitive suplimentare.
- (17) Comisia trebuie să fie abilitată să adopte acte delegate, conform articolului 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a defini cerințele impuse pentru noile dispozitive aerodinamice montate în spatele vehiculelor sau pentru proiectarea de noi autovehicule, specificațiile tehnice care permit asigurarea interoperabilității complete a dispozitivelor de cântărire la bord, precum și orientările privind procedurile de control al greutății vehiculelor în circulație. Este deosebit de important ca, în timpul desfășurării lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și în mod corespunzător a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

⁹ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

- (18) Deoarece obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, datorită anvergurii și efectelor prezentei directive, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsurile necesare în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge acest obiectiv.
- (19) Prin urmare, Directiva 96/53/CE trebuie modificată în consecință,
- ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Se adaugă următoarele definiții la articolul 2 primul paragraf:
 - „vehicul cu propulsie hibridă” înseamnă un vehicul în sensul Directivei 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 respective¹⁰, prevăzut cu unul sau mai multe motoare de tracțiune care funcționează pe bază de curent electric și care nu sunt racordate în permanență la rețea și cu unul sau mai multe motoare de tracțiune cu combustie internă;
 - „vehicul electric” înseamnă un vehicul în sensul Directivei 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 respective¹¹, prevăzut cu unul sau mai multe motoare de tracțiune care funcționează pe bază de curent electric și care nu sunt racordate în permanență la rețea,
 - „unitate de transport intermodal” înseamnă o unitate care se poate încadra în următoarele categorii: container, caroserie mobilă, semiremorcă;
2. Articolul 4 se modifică după cum urmează:
 - (a) Se elimină cuvintele „național” și „intern” de la alineatul (1) literele (a) și (b).
 - (b) Prima teză de la articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf se înlocuiește cu următoarea teză:

„Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transporturilor dacă sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru sau, în cazul unei operațiuni transfrontaliere, numai între două state membre vecine care au adoptat, fiecare în parte, măsuri în temeiul prezentului alineat și dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b):”
3. Articolul 4 alineatul (6), articolul 5 litera (b) și articolul 8a se elimină.
4. Articolul 5 se modifică după cum urmează: se elimină următoarele cuvinte „Fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (6): (a)”.

¹⁰ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

¹¹ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

5. Trimiterile la Directiva 70/156/CEE a Consiliului se înlocuiesc printr-o trimitere la Directiva 2007/46/CE¹².
6. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 8

- (1) În scopul îmbunătățirii performanțelor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive care îndeplinesc cerințele de mai jos. Aceste depășiri sunt admise numai cu scopul de a permite adăugarea în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule a unor dispozitive care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale acestora.
- (2) Cerințele de performanță și de siguranță care trebuie să fie respectate de dispozitivele menționate la alineatul (1) sunt următoarele:
- îmbunătățirea semnificativă a performanțelor aerodinamice ale vehiculelor,
 - în ceea ce privește siguranța rutieră și siguranța transportului intermodal, în special:
 - (i) fixarea și menținerea pe poziție în timp a dispozitivelor, pentru a limita riscul de desprindere;
 - (ii) un sistem de semnalizare diurnă și nocturnă, eficient în condiții meteorologice nefavorabile, care să permită vizualizarea de către ceilalți participanți la trafic a gabaritului exterior al vehiculului;
 - (iii) o proiectare care să limiteze riscurile pentru celelalte vehicule și pasagerii acestora în caz de coliziune;
 - (iv) dispozitivul nu sporește în mod semnificativ riscul de răsturnare la acțiunea vânturilor laterale;
 - integrarea în rețelele existente, în special:
 - (i) menținerea manevrabilității vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule pe infrastructurile rutiere, urbane și interurbane;
 - (ii) pentru remorcile și semiremorcile în cauză, integrarea în unitățile feroviare, maritime și fluviale în cadrul operațiunilor de transport intermodal;
 - (iii) aceste dispozitive pot fi pliate, retractate sau mutate cu ușurință de către conducătorul auto.
- Depășirea limitelor maxime de lungime nu atrage creșterea capacității vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule.
- (3) Înainte de punerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice adăugate și montarea acestora pe vehicule sunt supuse autorizării de către statele membre, care eliberează un certificat în acest sens. Prin acesta se atestă respectarea cerințelor menționate la alineatul (2) de mai sus și se indică faptul că dispozitivul contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea performanțelor aerodinamice. Certificatele de

¹² Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

autorizare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.

- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, pentru a completa cerințele menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri care vizează instituirea certificatului de testare menționat la alineatul (3).
- (5) Până la adoptarea actelor delegate, este permisă circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule prevăzute cu dispozitive aerodinamice în partea din spate care îndeplinesc cerințele menționate la alineatul (2) și care sunt testate în conformitate cu alineatul (3) în cazul în care lungimile acestora depășesc cu maximum 2 m lungimea stabilită la anexa I punctul 1.1. Această măsură tranzitorie se aplică începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive.
7. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 9

- (1) În scopul ameliorării performanțelor aerodinamice și de siguranță rutieră ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, lungimile maxime prevăzute la anexa I punctul 1.1 pot fi depășite în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) de mai jos. Aceste depășiri sunt admise în special pentru a permite o construcție a cabinelor tractoarelor care să asigure o îmbunătățire a caracteristicilor aerodinamice ale vehiculelor sau ale ansamblurilor de vehicule, precum și a siguranței rutiere.
- (2) Cerințele de performanță și de siguranță care trebuie respectate de cabinele menționate la alineatul (1) sunt următoarele:
- îmbunătățirea performanțelor aerodinamice ale vehiculelor,
 - sporirea siguranței rutiere și a siguranței transportului intermodal, în special pentru asigurarea următoarelor condiții datorate formei părții frontale a cabinei:
 - (i) conducătorul auto are o mai bună vizibilitate asupra participanților la trafic vulnerabili, în special ca urmare a unei reduceri a unghiului mort care restrânge zona de vizibilitate sub parbrizul din față,
 - (ii) sunt reduse pagubele produse în caz de coliziune,
 - manevrabilitatea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule în cadrul infrastructurilor, fără a se impune limitări cu privire la utilizarea vehiculelor în terminalele intermodale,
 - confortul și siguranța conducătorilor auto.
- Depășirea limitelor maxime de lungime nu atrage creșterea capacității vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule.
- (3) Înainte de punerea pe piață a noilor modele de autovehicule, statele membre testează performanțele aerodinamice ale acestora și eliberează un certificat în acest sens, prin care se atestă respectarea cerințelor de la alineatul (2) de mai sus. Certificatele de testare eliberate într-un stat membru sunt recunoscute de către celelalte state membre.
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 16, în completarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească noile cabine ale

tractoarelor, menționate la alineatul (2). Acestea se prezintă sub forma unor caracteristici tehnice, a unor niveluri minime de performanță, a unor constrângeri privind proiectarea și a unor proceduri pentru eliberarea certificatului de testare menționat la alineatul (3).

8. La articolul 10, cuvintele „de la data menționată în articolul 11” se înlocuiesc cu "de la 17 septembrie 1997”.
9. Articolul 10a se înlocuiește cu textul următor:

Articolul 10a

Greutățile maxime ale vehiculelor cu propulsie hibridă sau cu propulsie exclusiv electrică sunt cele indicate la anexa I punctul 2.3.1.

Vehiculele cu propulsie hibridă sau electrică trebuie, totuși, să respecte limitele indicate la anexa I punctul 3: Greutatea maximă autorizată pe osie.

10. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 11

Dimensiunile maxime stabilite la anexa I punctele 1.1 și 1.6 pot fi depășite cu 15 cm în cazul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere sau caroserii mobile de 45 de picioare, în cazul în care transportul rutier al containerului sau al caroseriei mobile face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

În sensul prezentului articol și al punctului 2.2.2 litera (c) de la anexa I, operațiunea de transport intermodal utilizează cel puțin transportul feroviar, fluvial sau maritim. Operațiunea implică, de asemenea, și o componentă rutieră pentru parcursul inițial și/sau terminal. Fiecare dintre componentele rutiere are o lungime mai mică de 300 km pe teritoriul Uniunii Europene sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat. Sunt, de asemenea, considerate operațiuni de transport intermodal operațiunile care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță, indiferent de lungimile parcursurilor rutiere inițiale și terminale. Parcursul inițial și parcursul terminal rutier pentru o operațiune care utilizează transportul maritim intraeuropean de scurtă distanță se întind între punctul de încărcare a mărfii și portul maritim corespunzător cel mai apropiat pentru ruta inițială și/sau, dacă este cazul, între portul maritim corespunzător cel mai apropiat și punctul de descărcare a mărfii pentru ruta terminală.

11. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 12

- (1) Statele membre asigură un dispozitiv de preselecție și control focalizat al vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație, în vederea asigurării respectării obligațiilor prevăzute de prezenta directivă.
- (2) După expirarea unui termen de doi ani începând cu data intrării în vigoare a prezentei directive, statele membre efectuează măsurători ale greutății vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație. Aceste măsurători în scopul preselecției vizează identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni de infracțiune și care trebuie să fie controlate manual. Măsurătorile se pot efectua cu ajutorul unor sisteme

automate amplasate pe infrastructuri sau cu sisteme montate la bordul vehiculelor, în conformitate cu alineatul (6) de mai jos. Sistemele automate trebuie să permită identificarea vehiculelor asupra cărora există suspiciuni legate de depășirea greutății maxime autorizate. Întrucât aceste sisteme automate nu sunt utilizate decât pentru o preselecție, și nu pentru a stabili o infracțiune, certificarea lor de către statele membre nu este obligatorie.

- (3) Statele membre efectuează un număr de măsurători de preselecție reprezentând cel puțin o cântărire la 2 000 de kilometri pe vehicul, în medie anuală.
- (4) Statele membre se asigură că autoritățile competente efectuează schimburile de informații necesare în scopul eficientizării acestor controale la nivelul Uniunii, precum și în scopul facilitării derulării acestora, în special prin punctul de contact național însărcinat cu schimbul de informații cu celelalte state membre. Aceste informații necesare se referă în special la identificarea contraveniențelor, la descrierea infracțiunilor comise și a sancțiunilor aplicate, precum și la buna reputație a întreprinderii în cauză. Punctul de contact este desemnat în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din Regulamentul 1071/2009/CE.
- (5) Vehiculele suspectate de exces de greutate în urma preselecției efectuate în conformitate cu alineatul (2) sunt supuse cel puțin uneia dintre următoarele măsurători:
 - (i) control rutier cu un echipament de măsurare omologat după interceptarea vehiculului;
 - (ii) transmiterea către întreprinderea de transport a informației privind suspectarea de supraîncărcare a vehiculului;
 - (iii) controlul întreprinderii de transport la sediul acesteia, în special în caz de recidivă, după transmiterea informației menționate la subpunctul (ii).
- (6) În conformitate cu alineatul (1), statele membre încurajează echiparea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule cu dispozitive de cântărire la bord (greutate totală și greutate pe osie) care permit transmiterea în orice moment a datelor de cântărire de la un vehicul în mișcare către autoritatea care efectuează controale rutiere sau care este însărcinată cu reglementarea transportului de mărfuri. Comunicarea se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906.
- (7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 16, în ceea ce privește:
 - specificațiile tehnice complementare care permit asigurarea interoperabilității complete, la nivelul Uniunii, a echipamentelor de cântărire la bord menționate la alineatul (6) de mai sus, astfel încât autoritățile din orice stat membru să poată comunica în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înregistrate în orice stat membru, și, dacă este cazul, să schimbe informațiile primite cu autoritățile din alte state membre.
 - procedurile de control în scopul preselecției menționate la alineatul (2) al prezentului articol, specificațiile tehnice pentru mijloacele materiale utilizate pentru aceste controale de preselecție, cerințele privind precizia și normele de utilizare a acestor mijloace materiale. Scopul acestor proceduri, specificații și

¹³

DSRC: *Dedicated Short Range Communications*.

norme de utilizare este asigurarea efectuării controalelor în același mod în toate statele membre, garantând astfel egalitatea de tratament pentru toți operatorii de transport, pe întreg teritoriul Uniunii.

12. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

Articolul 13

- (1) Încălcăările dispozițiilor prezentei directive sunt clasificate în diverse categorii, după gravitate.
- (2) Supraîncărcarea cu mai puțin de 5 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa 1 atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.
- (3) Supraîncărcarea cu 5 până la 10 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa 1 este considerată infracțiune minoră în sensul prezentei directive și atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control pot, de asemenea, să imobilizeze vehiculul pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate.
- (4) Supraîncărcarea cu 10 până la 20 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa 1 este considerată infracțiune gravă în sensul prezentei directive. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate.
- (5) Supraîncărcarea cu peste 20 % din greutatea maximă autorizată la punctele 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa 1 este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage imobilizarea imediată a vehiculului pentru reducerea încărcăturii până la atingerea greutății maxime autorizate, precum și o sancțiune financiară. Procedura de pierdere a bunei reputații a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009¹⁴.
- (6) Depășirea lungimii sau a lățimii cu mai puțin de 2 % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa 1 atrage un avertisment scris către întreprinderea de transport și poate atrage o sancțiune, dacă legislația națională prevede acest tip de sancțiune.
- (7) Depășirea lungimii sau a lățimii cuprinsă între 2 și 20 % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa 1, indiferent dacă depășirea este cauzată de încărcătură sau de vehicul în sine, atrage o sancțiune financiară. Autoritățile de control imobilizează vehiculul până la reducerea încărcăturii, în cazul în care lungimea sau lățimea suplimentară provine de la încărcătură, sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3).
- (8) Depășirea lungimii sau a lățimii încărcăturii sau a vehiculului cu peste 20 % din dimensiunile maxime indicate la punctul 1 din anexa 1 este considerată infracțiune foarte gravă în sensul prezentei directive, având în vedere riscurile sporite pentru ceilalți participanți la trafic. Aceasta atrage o sancțiune financiară și imobilizarea imediată a vehiculului de către autoritățile de control, până la reducerea încărcăturii sau până la obținerea unui permis special de către întreprinderea de transport, în

¹⁴ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

conformitate cu articolul 4 alineatul (3), în cazul în care lungimea sau lăţimea suplimentară provine de la încărcătură. Procedura de pierdere a bunei reputaţii a întreprinderii de transport este aplicată în conformitate cu articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

- (9) Sancţiunile financiare menţionate la alineatele (3), (4), (5), (7) şi (8) trebuie să fie eficiente, proporţionale şi să aibă efect de descurajare.
13. Se adaugă articolul 14, după cum urmează:

Articolul 14

Pentru transporturile de containere, agentul de expediţie prezintă operatorului de transport rutier căruia îi încredinţează transportul unui container o declaraţie care indică greutatea containerului transportat. În cazul în care această informaţie lipseşte sau este eronată, agentul de expediţie este responsabil în aceeaşi măsură ca operatorul de transport în caz de supraîncărcare a vehiculului.

14. Se adaugă articolul 15, după cum urmează:

Articolul 15

Statele membre prezintă la fiecare doi ani, în primul trimestru al anului calendaristic, un raport către Comisie privind controalele efectuate în ultimii doi ani calendaristici, rezultatele acestor controale şi sancţiunile aplicate contravenienţilor. Comisia efectuează o analiză a acestor rapoarte şi o transmite Parlamentului European şi Consiliului în cel de-al doilea trimestru al anului calendaristic.

15. Se adaugă articolul 16, după cum urmează:

Articolul 16

1. Competenţa de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condiţiile prevăzute în prezentul articol.
2. Competenţa de a adopta acte delegate menţionată la articolul 8 alineatul (4), articolul 9 alineatul (5) şi articolul 12 alineatul (7) este conferită Comisiei pentru o perioadă nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].
3. Delegarea competenţei menţionate la articolul 8 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (5) şi la articolul 12 alineatul (7) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competenţelor precizate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare publicării deciziei respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară, specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere valabilităţii actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European şi Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 8 alineatul (4), 9 alineatul (5) şi 12 alineatul (7) intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European, nici Consiliul nu ridică nicio obiecţie în termen de două luni de la notificarea actului în cauză către cele două instituţii sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât şi Consiliul au informat Comisia că nu vor ridica obiecţii. Această

perioadă se poate prelungi cu două luni, la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

16. Anexa I se modifică după cum urmează:

- a) La punctul 1.2, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „suprastructuri de vehicule condiționate sau care transportă unități de transport intermodal condiționate: 2,60 m”
- b) La punctul 2.2.2, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:
„autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în regim intermodal, una sau mai multe unități de transport intermodal, pentru o lungime maximă totală de 40 sau 45 de picioare: 44 tone.”
- c) Punctul 2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:
„Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor: 18 tone”
„Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor, cu propulsie hibridă sau electrică: 19 tone”
„Autobuze cu două osii: 19 tone”

Articolul 2

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de 18 luni de la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de realizare 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 Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele