

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____
din _____ 2026

privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise

În temeiul art. 8 alin. (2), (2²) și (13) din Legea drumurilor nr. 509/1995 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 7–17, art. 32), cu modificările ulterioare, și al art. 3 lit. e) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247–248, art. 568), cu modificările ulterioare, Guvernul **HOTĂRĂȘTE**:

1. Hotărârea Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 151–157, art. 384), cu modificările ulterioare se modifică după cum urmează:

1.1. în denumire și în punctele 1–3 din hotărâre, precum și în denumirea Regulamentului, textul „cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise” se substituie cu textul „cu anumite categorii de vehicule”;

1.2. în Regulament:

1.2.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezentul Regulament transpune art. 1, art. 2, art. 3 alin. (1), art. 4 alin. (3), art. 5, art. 6 alin. (1)–(5), art. 8b alin. (1) și (3), art. 9a alin. (1), art. 10b, art. 10c, art. 10d alin. (1)–(3), art. 10f, art. 10g și anexele II și III din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 235 din 17 septembrie 1996, CELEX: 31996L0053, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.”;

1.2.2. punctele 1 și 2 vor avea următorul cuprins:

„1. Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule (în continuare – Regulament) stabilește regulile de circulație pe drumurile publice a vehiculelor din categoriile prevăzute la punctul 2¹ în raport cu masele și dimensiunile maxime admise, condițiile speciale de circulație pentru anumite categorii de vehicule, precum și modalitatea de autorizare, control și efectuare pe drumurile publice a transporturilor rutiere având masa totală, masa pe osie și/sau dimensiunile ce depășesc limitele maxime admise, inclusiv funcțiile de control în acest domeniu ale angajaților Agenției Naționale Transport Auto (în continuare – Agenție).

2. Scopul prezentului Regulament constă în asigurarea siguranței traficului rutier și în protecția infrastructurii rutiere împotriva degradărilor cauzate de suprasarcini și de depășiri constructive, prin

reglementarea circulației vehiculelor în corespundere cu masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, precum și în realizarea unui sistem eficient de reglementare și supraveghere administrativă a transporturilor rutiere a căror masă totală, masă pe osie sau ale căror dimensiuni depășesc limitele maxime admise.”;

1.2.3. se completează cu punctele 2¹–2³ cu următorul cuprins:

„2¹. În prezentul Regulament, masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se aplică:

- 1) autovehiculelor din categoriile M2 și M3, precum și remorcilor acestora din categoria O;
- 2) autovehiculelor din categoriile N2 și N3, precum și remorcilor acestora din categoriile O3 și O4.

2². Prevederile prezentului Regulament nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.

2³. Pe drumurile publice ale Republicii Moldova este permisă circulația vehiculelor care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, după cum urmează:

- 1) în traficul internațional – indiferent de masele și dimensiunile acestora;
- 2) în traficul național – indiferent de dimensiunile acestora.

Prevederea se aplică și în cazul în care:

- a) vehiculele nu sunt conforme cu cerințele naționale privind anumite caracteristici referitoare la mase și dimensiuni care nu sunt reglementate în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995;
- b) autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau de punere în circulație a autorizat limite care depășesc cele stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995.”;

1.2.4. punctul 3 se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarele noțiuni:

„agent de expediție – entitate juridică sau persoană fizică ori 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 operatorul de transport rutier, sau în numele ori în contul căreia s-a încheiat respectivul contract;

autobuz articulată – autobuz constând din două secțiuni rigide conectate între ele printr-o secțiune articulată. În cazul acestui tip de vehicul, compartimentele pentru pasageri din fiecare dintre cele două secțiuni rigide comunică între ele. Secțiunea articulată permite deplasarea liberă a pasagerilor între secțiunile rigide. Conectarea și deconectarea celor două secțiuni este posibilă numai într-un atelier;

combustibili alternativi – combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, constând 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, inclusiv căldura reziduală;

dispozitiv aerodinamic – echipament sau dispozitiv montat pe vehicul, proiectat pentru a reduce rezistența aerodinamică a vehiculului sau a ansamblului de vehicule;

operațiune de transport intermodal – operațiune de transport al unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare, în cadrul căreia:

a) parcursul rutier inițial și/sau final al mărfii se combină cu transportul feroviar, naval sau maritim, fără transbordarea mărfii din container sau din cutia mobilă; sau

b) se utilizează o cale navigabilă, cu condiția ca lungimea parcursului rutier inițial sau final să nu depășească 150 km pe teritoriul Republicii Moldova. Distanța de 150 km poate fi depășită pentru a se ajunge la cel mai apropiat terminal de transport adecvat pentru serviciul avut în vedere, în cazul: (i) vehiculelor conforme cu pozițiile 2.2.2 literele a) sau b) din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995; sau (ii) vehiculelor conforme cu pozițiile 2.2.2 literele c) sau d) din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, dacă astfel de distanțe sunt permise. Pentru operațiunile de transport intermodal, cel mai apropiat terminal de transport adecvat poate fi situat în afara teritoriului Republicii Moldova;

tonă – greutatea exercitată de o masă de o tonă, care corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);

vehicul care folosește combustibili alternativi – autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ, omologat în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere;

vehicul cu emisii zero – autovehicul fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh;”;

1.2.5. punctul 4 va avea următorul cuprins:

„4. Toate valorile de masă stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 sunt valabile ca standarde de circulație și se referă la condițiile de încărcare, iar nu la standardele de producție ale vehiculelor, care sunt reglementate de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.”;

1.2.6. se completează cu punctul 4¹ cu următorul cuprins:

„4¹. Pozițiile din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 care fac trimitere la suspensia echivalentă suspensiei pneumatice se aplică conform condițiilor de echivalență dintre sistemele de suspensie nepneumatică și suspensia pneumatică pentru osia motoare (osiile motoare), stabilite în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.”;

1.2.7. se completează cu punctul 5¹ cu următorul cuprins:

„5¹. Toate dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se măsoară fără nicio toleranță pozitivă, în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. La controlul în trafic, măsurarea dimensiunilor se efectuează cu respectarea punctului 8.”;

1.2.8. punctul 8 va avea următorul cuprins:

„8. În cazul măsurării efective a dimensiunilor vehiculelor la controlul în trafic, se ține cont de eroarea maximă permisă a instrumentului de măsurare utilizat, stabilită conform reglementărilor metrologice aplicabile.”;

1.2.9. se completează cu punctele 9¹–9⁵ cu următorul cuprins:

„9¹. Vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991, care nu respectă specificațiile prevăzute la pozițiile 1.6 și 4.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se consideră că respectă aceste specificații dacă nu depășesc lungimea totală de 15,50 m.

9². În cazul în care caracteristicile vehiculului privind masele și/sau dimensiunile nu mai corespund celor indicate în dovezile de conformitate eliberate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, deținătorul vehiculului este obligat să solicite autorității competente responsabile de omologarea vehiculelor rutiere modificarea corespunzătoare a acestora.

9³. Vehiculele prevăzute la punctul 2¹, care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, trebuie să dețină una dintre următoarele dovezi de conformitate:

1) combinația următoarelor două plăcuțe: „plăcuța producătorului”, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, și plăcuța privind dimensiunile, conform anexei nr. 2 la prezentul Regulament, fixată în conformitate cu aceeași legislație;

2) o plăcuță unică, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, care conține informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la subpunctul 1);

3) un document unic, eliberat de autoritatea competentă a statului în care vehiculul este înmatriculat sau pus în circulație, care conține aceleași rubrici și informații ca plăcuțele prevăzute la subpunctul 1); documentul se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru control și este protejat în mod corespunzător.

Modelul și conținutul plăcuței producătorului se stabilesc de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.

9⁴. Dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9³ sunt recunoscute ca dovezi ale conformității vehiculului cu masele și dimensiunile maxime admise.

9⁵. Masele sau standardele de masă aplicabile unui vehicul se conțin în coloana din mijloc a dovezii de conformitate privind masele. Pentru vehiculele prevăzute la poziția 2.2.2 litera c) din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica privind masa maximă admisă a ansamblului de vehicule.”;

1.2.10. se completează cu capitolul V¹, cuprinzând punctele 38¹–38⁸, cu următorul cuprins:

„Capitolul V¹

CONDIȚII SPECIALE DE CIRCULAȚIE A VEHICULELOR CU DISPOZITIVE ȘI CABINE AERODINAMICE, A VEHICULELOR CU COMBUSTIBILI ALTERNATIVI SAU CU EMISII ZERO ȘI A CELOR IMPLICATE ÎN TRANSPORTUL INTERMODAL

38¹. În scopul îmbunătățirii eficienței lor energetice, vehiculele sau ansamblurile de vehicule omologate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 38², pot depăși lungimile maxime

admise prevăzute la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, exclusiv în măsura necesară atașării dispozitivelor respective în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu asemenea dispozitive trebuie să fie conforme cu poziția 1.5 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, iar depășirea lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.

38². Dispozitivele aerodinamice menționate la punctul 38¹ care depășesc 500 mm în lungime sunt supuse omologării de tip, înainte de introducerea pe piață, potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere. Aceste dispozitive îndeplinesc următoarele cerințe operaționale:

1) în situațiile în care siguranța altor participanți la trafic sau a conducătorului auto este periclitată, sunt pliate, retractate sau demontate de conducătorul auto;

2) 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;

3) utilizarea lor este compatibilă cu operațiunile de transport intermodal, iar atunci când sunt retractate sau pliate, nu depășesc cu mai mult de 200 mm lungimea maximă admisă.

38³. În scopul îmbunătățirii eficienței energetice, în special a performanțelor aerodinamice ale cabinelor, precum și a siguranței rutiere, vehiculele sau ansamblurile de vehicule omologate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, ale căror cabine asigură performanțe aerodinamice sporite, eficiență energetică și performanțe în materie de siguranță, pot depăși lungimile maxime admise prevăzute la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995. Aceste vehicule sau ansambluri de vehicule trebuie să fie conforme cu poziția 1.5 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, iar depășirea lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare. Vehiculele cu astfel de cabine, anterior introducerii acestora pe piață, sunt omologate în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.

38⁴. Masele maxime admise ale vehiculelor care folosesc combustibili alternativi sau ale vehiculelor cu emisii zero sunt cele stabilite la pozițiile 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995. Vehiculele care folosesc combustibili alternativi sau vehiculele cu emisii zero respectă, de asemenea, masele maxime admise pe osie stabilite la poziția 3 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995.

38⁵. Masa suplimentară necesară vehiculelor care folosesc combustibili alternativi sau vehiculelor cu emisii zero se stabilește pe baza documentației furnizate de producător la omologarea vehiculului în cauză. Masa suplimentară se indică în dovezile de conformitate eliberate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere.

38⁶. Dimensiunile maxime admise stabilite la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, după caz sub rezerva punctului 38³, și distanța maximă stabilită la poziția 1.6 din aceeași anexă pot fi depășite cu 150 mm în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere de 45 de picioare sau de cutii mobile de 45 de picioare, goale sau încărcate, dacă transportul rutier al containerului sau al cutiei mobile în cauză face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.

38⁷. La transportul de containere și de cutii mobile:

1) operatorul de transport rutier trebuie să dețină declarația care indică masa containerului sau a cutiei mobile transportate, primită de la agentul de expediție care îi încredințează transportul;

2) operatorul de transport rutier asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție, la solicitarea organelor de control.

38⁸. Depășirile lungimilor maxime admise, permise în condițiile punctelor 38¹, 38³ și 38⁶, precum și masele suplimentare prevăzute la punctele 38⁴ și 38⁵ nu se consideră depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise în sensul punctului 3 și nu necesită autorizație specială de transport.”;

1.2.11. se completează cu punctele 76¹–76⁴ cu următorul cuprins:

„76¹. Vehiculele care dețin dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9³ pot fi supuse:

1) în privința maselor maxime admise – unor verificări prin sondaj;

2) în privința dimensiunilor maxime admise – numai unor verificări atunci când există suspiciuni de nerespectare a limitelor maxime admise.

76². Identificarea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a masei maxime admise se realizează prin intermediul Sistemului informațional de cântărire în mișcare, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023, precum și prin alte sisteme automate de cântărire amplasate pe infrastructura rutieră sau prin echipamente de cântărire montate la bord, dacă acestea sunt disponibile.

Un vehicul sau ansamblu de vehicule înmatriculat în alt stat nu poate fi obligat să aibă instalat echipament de cântărire la bord.

76³. Agenția planifică și efectuează, în fiecare an calendaristic, un număr adecvat de controale privind masa totală și masa pe osii a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație pe drumurile publice, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate/verificate anual pe teritoriul Republicii Moldova, ținând cont de:

a) intensitatea traficului de mărfuri pe drumurile naționale și internaționale;

b) rezultatele identificărilor prevăzute la punctul 76²;

c) riscurile de deteriorare a infrastructurii (în special pe sectoarele cu restricții de tonaj și în perioadele cu temperaturi extreme).

Controalele se realizează atât în trafic, pe rețeaua de drumuri publice, cât și la posturile staționare de la punctele de trecere a frontierei de stat, utilizând echipamente de cântărire certificate metrologic.

Numărul minim de controale se stabilește anual prin ordin al directorului Agenției, în funcție de volumul de trafic de mărfuri înregistrat în anul precedent.

76⁴. Agenția asigură, în condițiile legii, schimbul de informații cu autoritățile competente ale altor state cu privire la încălcările prevederilor privind masele și dimensiunile maxime admise ale vehiculelor și cu privire la sancțiunile aplicate pentru aceste încălcări. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, schimbul de informații se realizează cu punctele de contact naționale desemnate de statele membre ale Uniunii Europene.”;

1.2.12. la punctul 82 subpunctul 2), după cuvintele „prin măsurare” se completează cu textul „, cu respectarea punctului 76¹”;

1.2.13. se completează cu punctul 87¹ cu următorul cuprins:

„87¹. Agenția ține evidența numărului de controale efectuate privind masa vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule și a numărului de vehicule sau de ansambluri de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate și prezintă aceste informații, o dată la doi ani, organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, informațiile respective se transmit Comisiei Europene din doi în doi ani, cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză.”;

1.2.14. se completează cu punctul 88¹ cu următorul cuprins:

„88¹. În cazul în care informațiile prevăzute la punctul 38⁷ lipsesc sau sunt incorecte și vehiculul sau ansamblul de vehicule este supraîncărcat:

1) răspunderea principală revine operatorului de transport rutier, care suportă:

- a) sancțiunile contravenționale prevăzute de lege pentru depășirea maselor maxime admise;
- b) tariful dublu al taxei stabilite pentru depășirile de mase și cheltuielile de reparare a degradărilor cauzate drumului, în condițiile punctelor 84 și 93;

2) agentul de expediție răspunde, după caz, în condițiile legii, pentru nefurnizarea declarației sau pentru indicarea unor date false ori incomplete. Operatorul de transport rutier are dreptul de regres împotriva agentului de expediție pentru recuperarea prejudiciului cauzat, în măsura culpei acestuia”;

1.2.15. se completează cu anexele nr. 1 și 2 cu următorul cuprins:

„Anexa nr. 1
la Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite
categorii de vehicule

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

1. Definiția suspensiei pneumatice

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

2. Echivalența cu suspensia pneumatică

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

2.1. în timpul oscilației verticale libere tranzitorii de frecvență scăzută a masei suspendate deasupra unei osii motoare sau a unui boghiu, frecvența măsurată și amortizarea, la sarcină maximă a suspensiei, trebuie să se încadreze în limitele definite la punctele 2.2–2.5;

2.2. pe fiecare osie trebuie montate amortizoare hidraulice. Pe boghiurile cu tandem de osii, amortizoarele trebuie poziționate astfel încât să reducă la minimum oscilația boghiurilor;

2.3. raportul mediu de amortizare D trebuie să fie de peste 20% din amortizarea critică pentru suspensie în starea sa normală, cu amortizoarele hidraulice montate și în stare de funcționare;

2.4. raportul de amortizare D al suspensiei, atunci când toate amortizoarele hidraulice sunt demontate sau nu sunt în stare de funcționare, nu trebuie să depășească 50% din D ;

2.5. frecvența masei suspendate deasupra osiei motoare sau deasupra boghiului, într-o oscilație verticală tranzitorie liberă, nu trebuie să fie mai mare de 2,0 Hz;

2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt definite la punctul 3, iar procedurile de testare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite la punctul 4.

3. Definiția frecvenței și a amortizării

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

$$M \cdot (d^2Z/dt^2) + C \cdot (dZ/dt) + K \cdot Z = 0$$

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

$$F = \sqrt{(K/M - C^2/4M^2)}$$

Amortizarea este critică atunci când $C = C_0$, unde:

$$C_0 = 2 \cdot \sqrt{(K \cdot M)}$$

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

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

$$D = C/C_0 = (1/2\pi) \cdot \ln (A_1/A_2),$$

unde „ln” este logaritmul natural al raportului de amplitudine.

4. Procedura de testare

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

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

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

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

d) să fie supus altor proceduri, în măsura în care producătorul a demonstrat, spre satisfacția serviciului tehnic, că acestea sunt echivalente.

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

Figura 1

Prag pentru testarea suspensiei

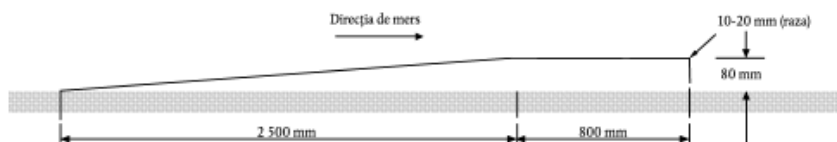
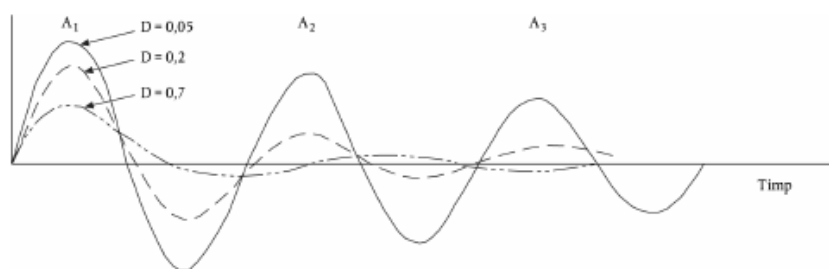


Figura 2

Oscilație tranzitorie amortizată



”.

Anexa nr. 2
la Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite
categorii de vehicule

PLĂCUȚA PRIVIND DIMENSIUNILE

I. Plăcuța privind dimensiunile, fixată cât mai aproape posibil de plăcuța producătorului, prevăzută de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, conține următoarele date:

1. numele producătorului*;
2. numărul de identificare al vehiculului*;
3. lungimea autovehiculului, a remorcii sau a semiremorcii (L);
4. lățimea autovehiculului, a remorcii sau a semiremorcii (W);
5. datele privind măsurarea lungimii ansamblului de vehicule:

– distanța (a) dintre partea frontală a autovehiculului și centrul dispozitivului de cuplare (cârlig de cuplare sau capră de cuplare); în cazul unei capre de cuplare cu mai multe puncte de cuplare, se indică valorile minimă și maximă (amin și amax);

– distanța (b) dintre centrul dispozitivului de cuplare al remorcii (inelul caprei de cuplare) sau al semiremorcii (fuzeta) și partea din spate a remorcii sau a semiremorcii; în cazul unui dispozitiv cu mai multe puncte de cuplare, se indică valorile minimă și maximă (bmin și bmax).

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

II. Valorile indicate în dovada de conformitate reproduc cu exactitate măsurările efectuate direct pe vehicul.

* Aceste informații nu se repetă în cazul în care vehiculul are o singură plăcuță care conține datele privind atât masele, cât și dimensiunile.

”.

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu următoarele excepții:

1) punctul 1.2.10, în partea ce vizează punctele 38⁴ și 38⁵ din Regulament, se pune în aplicare la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

2) punctele 1.2.7 și 1.2.8, punctul 1.2.9, în partea ce vizează punctele 9²–9⁵ din Regulament, precum și punctul 1.2.10, în partea ce vizează punctele 38² și 38³ din Regulament, se pun în aplicare la 1 ianuarie 2029.

PRIM-MINISTRU

Vasile TOFAN

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru, ministru
al infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului asigură realizarea acțiunii nr. 15 din Anexa A, Capitolul 14. Politica de Transport, Cluster 4: Agenda verde și conectivitatea sustenabilă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, în vederea transpunerii 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, CELEX: 31996L0053, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 235 din 17 septembrie 1996, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019. Proiectul este elaborat în temeiul art. 8 alin. (2), (2^a) și (13) din Legea drumurilor nr. 509/1995 și al art. 3 lit. e) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, prin care se asigură transpunerea integrală a prevederilor obligatorii rămase netranspuse ale directivei.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Republica Moldova deține statutul de țară candidat la aderarea la Uniunea Europeană, iar una dintre obligațiile principale asumate în acest proces este armonizarea legislației naționale cu acquis-ul Uniunii Europene. Regimul juridic al circulației vehiculelor rutiere, din perspectiva dimensiunilor și maselor maxime admise, are o dublă finalitate: (i) asigurarea condițiilor de siguranță a traficului și (ii) protejarea infrastructurii rutiere împotriva degradărilor accelerate cauzate de suprasarcini și depășiri constructive, oferind totodată previzibilitate și tratament nediscriminatoriu operatorilor de transport. În prezent, Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022, transpune doar parțial directiva (art. 2, art. 3 alin. (1) și (2), art. 4 alin. (3), art. 10d alin. (1) și (2)). Complementar, prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023 a fost instituit Sistemul informațional de cântărire în mișcare (art. 10d alin. (1)), iar prin Legea nr. 161/2026 pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice) se transpun art. 3 alin. (1), art. 4 alin. (1), art. 7 și anexa I la directivă (prin expunerea anexei nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 într-o redacție nouă), precum și, parțial, art. 2 și art. 8b alin. (1). Rămân netranspuse o serie de prevederi obligatorii ale Directivei 96/53/CE privind domeniul de aplicare, noțiunile, regulile de măsurare, regimul anumitor categorii de vehicule, dovezile de conformitate, facilitățile pentru transportul intermodal, organizarea controalelor și condițiile tehnice aferente. Lipsa acestor reglementări generează lacune de reglementare, ambiguități în aplicare și riscuri de neconformitate în procesul de aderare la Uniunea Europeană, precum și obstacole în transportul internațional și intermodal. Intervenția este necesară pentru completarea cadrului normativ secundar, fără a fi necesare intervenții suplimentare în acte legislative.
3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul urmărește transpunerea prevederilor obligatorii rămase netranspuse ale Directivei 96/53/CE, prin completarea și modificarea Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022, prevederile privind omologarea fiind transpuse în legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, cu norme de trimitere în Regulament.

Principalele prevederi și elementele noi introduse sunt următoarele:

- modificarea titlului hotărârii și al Regulamentului în „...cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule”, precum și expunerea în redacție nouă a obiectului și scopului (pct. 1 și 2), pentru corespundere cu titlul și obiectul Directivei 96/53/CE;
- actualizarea clauzei de armonizare, cu indicarea exhaustivă a prevederilor transpuse;
- recunoașterea dreptului de circulație a vehiculelor conforme cu masele și dimensiunile maxime admise, fără restricții suplimentare în traficul internațional și național (pct. 2³ – art. 3 alin. (1) din directivă);
- delimitarea domeniului de aplicare pe categorii de vehicule (pct. 2¹): masele și dimensiunile maxime admise se aplică autovehiculelor din categoriile M2 și M3 și remorcilor acestora (categoria O), precum și autovehiculelor din categoriile N2 și N3 și remorcilor acestora (categoriile O3 și O4); excluderea autobuzelor articulate cu mai mult de o secțiune articulată (pct. 2² – art. 1 din directivă);
- expunerea punctului 4 în redacție nouă: valorile de masă din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 sunt valabile ca standarde de circulație și se referă la condițiile de încărcare, iar nu la standardele de producție ale vehiculelor, reglementate de legislația privind omologarea (art. 1 alin. (2) din directivă, cu adaptarea referinței perimate la „o directivă ulterioară”);
- completarea noțiunilor (pct. 3): agent de expediție, autobuz articulat, combustibili alternativi, dispozitiv aerodinamic, operațiune de transport intermodal, tonă, vehicul care folosește combustibili alternativi, vehicul cu emisii zero;
- reglementarea măsurării dimensiunilor fără nicio toleranță pozitivă (pct. 5¹) și înlocuirea devierilor fixe (+5/+20/+20 cm) cu regula erorii maxime permise a instrumentului de măsurare (pct. 8);
- regimul vehiculelor articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991 (pct. 9¹);
- reglementarea dovezilor de conformitate (pct. 9²), obligația deținerii uneia dintre cele trei dovezi de conformitate prevăzute de directivă (combinația plăcuței producătorului cu plăcuța privind dimensiunile, plăcuța unică sau documentul unic);
- capitolul V¹ „Condiții speciale de circulație...” (pct. 38¹–38⁸): dispozitive aerodinamice (art. 8b), cabine cu performanțe aerodinamice sporite (art. 9a), mase suplimentare pentru vehicule cu combustibili alternativi sau cu emisii zero (art. 10b), depășirea cu 15 cm a dimensiunilor pentru containerele/cutiile mobile de 45 de picioare în transportul intermodal (art. 10c), declarația privind masa containerului (art. 10f) și precizarea că aceste depășiri nu necesită autorizație specială;
- consolidarea controlului (pct. 76¹–76⁴): verificări prin sondaj pentru mase și numai la suspiciuni pentru dimensiuni; identificare prin Sistemul informațional de cântărire în mișcare; număr adecvat de controale anuale; schimb de informații cu autoritățile altor state;
- evidența controalelor și raportarea, inclusiv către Comisia Europeană de la data aderării (pct. 87¹ – art. 10g);
- răspunderea în cazul informațiilor lipsă sau incorecte privind masa containerului (pct. 88¹ – art. 10f alin. (2)): răspunderea administrativă principală revine operatorului de transport, cu drept de regres împotriva agentului de expediție;
- introducerea anexelor nr. 1 (condiții de echivalență a suspensiei – anexa II la directivă) și nr. 2 (plăcuța privind dimensiunile – anexa III la directivă).

Prin aceste modificări, proiectul introduce un cadru normativ modern, armonizat și previzibil, facilitând transportul intermodal și internațional, tranziția către vehicule cu emisii reduse/zero și protecția infrastructurii rutiere. Toate elementele noi sunt direct corelate cu cerințele Directivei 96/53/CE și cu angajamentele de aderare la Uniunea Europeană.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
Menținerea cadrului normativ actual (status quo). Această variantă a fost respinsă deoarece perpetuează transpunerea directivei, menține lacunele și ambiguitățile de aplicare, creează riscuri de neconformitate în procesul de aderare la Uniunea Europeană și ar fi contrară angajamentelor asumate prin Programul național de aderare la UE 2025–2029 (acțiunea nr. 15, Capitolul 14 – Politica de Transport). Transpunerea prevederilor rămase prin acte legislative (completarea suplimentară a Legii drumurilor nr. 509/1995, a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 și a Codului contravențional nr. 218/2008). Opțiunea a fost respinsă deoarece prevederile vizate au caracter tehnic și administrativ-procedural, încadrându-se în delegarea de reglementare acordată Guvernului prin art. 8 alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995 și art. 3 lit. e) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014; promovarea unor intervenții legislative suplimentare ar fragmenta reglementarea și ar întârzia nejustificat transpunerea, în condițiile în care limitele maxime admise – elementele esențiale ale regimului juridic – sunt stabilite la nivel de lege organică prin proiectul de lege aflat în promovare, iar răspunderea contravențională rămâne guvernată de art. 224 din Codul contravențional, în vigoare. Elaborarea unui act normativ nou, distinct de Hotărârea Guvernului nr. 326/2022. Opțiunea a fost respinsă deoarece ar genera paralelisme și dublări de reglementare în același domeniu, contrar art. 3 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Prin urmare, soluția optimă este modificarea Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022 – actul de bază care reglementează circulația vehiculelor în raport cu masele și dimensiunile maxime admise.
4. Analiza impactului de reglementare
4.1. Impactul asupra sectorului public
Modificările propuse au un impact predominant organizatoric și de reglementare, fără schimbări structurale în atribuțiile instituțiilor responsabile. Delimitarea domeniului de aplicare, regimul unic al dovezilor de conformitate și regulile clare de verificare (verificări prin sondaj pentru mase; verificări ale dimensiunilor numai la suspiciuni) simplifică activitatea de control a Agenției Naționale Transport Auto și reduc riscul de interpretări neuniforme. Evidența controalelor și raportarea creează instrumentele necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de raportare către Comisia Europeană de la data aderării.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Implementarea modificărilor nu generează impact financiar asupra bugetului public, acestea fiind realizate în limita resurselor instituționale și a bugetelor curente existente ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și ale Agenției Naționale Transport Auto.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Modificările propuse au un impact preponderent pozitiv asupra operatorilor economici din domeniul transportului rutier de mărfuri, logisticii și comerțului internațional. Proiectul nu introduce restricții suplimentare față de standardele europene: facilitățile pentru dispozitivele aerodinamice și cabinele aerodinamice, majorările de masă pentru vehiculele care folosesc combustibili alternativi și vehiculele cu emisii zero, precum și depășirea cu 15 cm a dimensiunilor pentru transportul intermodal cu containere de 45 de picioare reduc costurile operaționale și stimulează înnoirea parcului de vehicule.
4.4. Impactul social
Nu este aplicabil.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
Proiectul nu implică prelucrări noi de date cu caracter personal. Schimbul de informații privind încălcările și sancțiunile (pct. 76 ³) se realizează în condițiile legii, cu respectarea cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.
4.5. Impactul asupra mediului
Nu este aplicabil direct. Indirect, proiectul susține tranziția către vehicule cu emisii reduse/zero, prin regimul maselor suplimentare pentru vehiculele care folosesc combustibili alternativi și vehiculele cu emisii zero, precum și eficiența energetică a transporturilor, prin regimul dispozitivelor aerodinamice și al cabinelor aerodinamice.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Proiectul are un efect pozitiv asupra mediului concurențial, prin instituirea unor reguli clare și nediscriminatorii pentru toți operatorii de transport, inclusiv nerezidenți, și facilitează integrarea operatorilor din Republica Moldova în fluxurile comerciale regionale și în lanțurile de transport intermodal.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul constituie o măsură normativă de transpunere a Directivei 96/53/CE în legislația națională. Proiectul transpune art. 1, art. 2, art. 3 alin. (1), art. 4 alin. (3), art. 5, art. 6 alin. (1)–(5), art. 8b alin. (1) și (3), art. 8b alin. (2), art. 9a alin. (1), art. 9a alin. (2), art. 10b, art. 10c, art. 10d alin. (1)–(3), art. 10f, art. 10g și anexele II și III din directive.
Împreună cu actele normative în vigoare (Legea drumurilor nr. 509/1995, Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, Codul contravențional nr. 218/2008, Hotărârea Guvernului nr. 960/2023), proiectul asigură transpunerea totală a prevederilor obligatorii ale directivei. Prevederile opționale și cele neaplicabile (adresate Comisiei Europene sau statelor membre în raporturile cu instituțiile Uniunii) nu necesită transpunere. Gradul de compatibilitate: compatibil. Detaliile sunt prezentate în tabelul de concordanță care însoțește proiectul.
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul creează cadrul juridic intern necesar pentru aplicarea uniformă a cerințelor europene privind masele și dimensiunile vehiculelor, prin: instituirea regimului dovezilor de conformitate și al verificărilor; mecanismul controalelor anuale proporționale și al schimbului de informații cu autoritățile altor state; evidența și raportarea bienală a controalelor, inclusiv către Comisia Europeană de la data aderării; regimul răspunderii în transportul de containere și cutii mobile.
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul hotărârii Guvernului și nota de fundamentare vor fi plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md , la compartimentul Transparență decizională/proiecte-în-dezbateri-publică, precum și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md .
Anunțul cu privire la inițierea procesului de elaborare a proiectului de lege este plasat https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/18239 .
În conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi transmis spre avizare către: Ministerul Afacerilor Interne; Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Mediului; S.A. „Administrația Națională a Drumurilor”; Agenția Națională Transport Auto; Instituția Publică „Agenția Servicii Publice”; Centrul de Armonizare a Legislației, precum și spre consultare asociațiilor de profil ale transportatorilor rutieri.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul urmează a fi supus expertizei anticorupție a Centrului Național Anticorupție, expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene a Centrului de Armonizare a Legislației și expertizei juridice a Ministerului Justiției, în condițiile art. 34–37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor și, după caz, încorporate în textul final al proiectului.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prevederile proiectului modifică Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022 și se corelează cu Legea drumurilor nr. 509/1995 (inclusiv anexa nr. 2, în redacția Legii nr. 161/2026), Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, Codul contravențional nr. 218/2008 (art. 224), Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 (clasificarea categoriilor de vehicule), Hotărârea Guvernului nr. 840/2024 (inspecția tehnică periodică) și Hotărârea Guvernului nr. 960/2023, fără a aduce atingere altor reglementări. Proiectul este corelat, prin trimiterile la legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, care asigură cadrul de omologare de tip pentru vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate (inclusiv dispozitivele aerodinamice), certificatul de conformitate și plăcuțele producătorului, precum și clasificarea categoriilor de vehicule. Proiectul se corelează și cu proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (alinierea cadrului normativ național în domeniul transporturilor rutiere la prevederile cadrului normativ al Uniunii Europene), care introduce, în anexa nr. 6 la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, clasificarea încălcărilor privind masele și dimensiunile maxime admise și sancțiunile contravenționale aferente; referințele din anexa respectivă la titlul Regulamentului urmează a fi aliniate la noul titlu. Ca urmare a adoptării proiectului, nu este necesară modificarea sau abrogarea altor acte normative.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementare vor fi necesare: actualizarea procedurilor interne de control și a evidenței controalelor Agenției Naționale Transport Auto (inclusiv în corelare cu Sistemul informațional de cântărire în mișcare, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023); instruirea personalului cu atribuții de control; informarea operatorilor de transport rutier și a agenților de expediție cu privire la noile cerințe; publicarea informațiilor relevante pe pagina web oficială a Agenției.

Hotărârea intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, potrivit regulii generale prevăzute la art. 56 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, oferind destinatarilor un termen rezonabil pentru adaptare (Legea nr. 161/2026 fiind în vigoare din 13.08.2026), iar prevederile privind masele vehiculelor care folosesc combustibili alternativi și ale vehiculelor cu emisii zero (pct. 38⁴ și 38⁵) se pun în aplicare la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, concomitent cu anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, în redacție nouă (art. III alin. (1) din Legea nr. 161/2026). Prevederile conexe domeniului omologării – punctele 5¹ și 8 (măsurarea dimensiunilor fără toleranță pozitivă și abordarea metrologică), punctele 9²–9⁵ (regimul dovezilor de conformitate, inclusiv plăcuța privind dimensiunile) și punctele 38² și 38³ (omologarea dispozitivelor aerodinamice și a cabinelor alungite) – se pun în aplicare la 1 ianuarie 2029, concomitent cu Legea nr. 159/2026 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, care instituie cadrul de omologare și de stabilire și fixare a plăcuțelor.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Tabel comparativ

la proiectul de hotărâre de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise

	Prevederea actuală	Modificarea propusă	Prevederea după modificare
	Modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise		
1.	Titlul hotărârii, punctele 1–3 din hotărâre și titlul Regulamentului: „...Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise”	În titlul și în punctele 1–3 din hotărâre, precum și în titlul Regulamentului, textul „cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise” se substituie cu textul „cu anumite categorii de vehicule”.	„...Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule” (corespunzător titlului Directivei 96/53/CE – „pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității”)
2.	Prezentul Regulament transpune parțial art. 2, art. 3 alin. (1) și (2), art. 4 alin. (3), art. 10d alin. (1) și (2) la Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 [...], așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/1242 [...].	Clauza de armonizare a Regulamentului va avea următorul cuprins: „Prezentul Regulament transpune art. 1, art. 2, art. 3 alin. (1), art. 4 alin. (3), art. 5, art. 6 alin. (1)–(5), art. 8b alin. (1) și (3), art. 9a alin. (1), art. 10b, art. 10c, art. 10d alin. (1)–(3), art. 10f, art. 10g și anexele II și III din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 235 din 17 septembrie 1996, CELEX: 31996L0053, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.”	„Prezentul Regulament transpune art. 1, art. 2, art. 3 alin. (1), art. 4 alin. (3), art. 5, art. 6 alin. (1)–(5), art. 8b alin. (1) și (3), art. 9a alin. (1), art. 10b, art. 10c, art. 10d alin. (1)–(3), art. 10f, art. 10g și anexele II și III din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 235 din 17 septembrie 1996, CELEX: 31996L0053, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.”
3.	1. Regulamentul [...] stabilește modalitatea de autorizare, control și efectuare pe drumurile publice a transporturilor rutiere având masa totală, masa pe axe și/sau dimensiunile ce depășesc limitele maxime admise [...].	Punctele 1 și 2 vor avea următorul cuprins: „1. Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule (în continuare – Regulament) stabilește regulile de circulație pe drumurile publice a vehiculelor	„1. Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule (în continuare – Regulament) stabilește regulile de circulație pe drumurile publice a vehiculelor din categoriile prevăzute la punctul 2 ¹ în

	2. Scopul prezentului Regulament constă în realizarea unui sistem eficient de reglementare și supraveghere administrativă a transporturilor rutiere, a căror masă totală, sarcină masică pe axe sau ale căror dimensiuni depășesc limitele admise [...].	din categoriile prevăzute la punctul 2¹ în raport cu masele și dimensiunile maxime admise, condițiile speciale de circulație pentru anumite categorii de vehicule, precum și modalitatea de autorizare, control și efectuare pe drumurile publice a transporturilor rutiere având masa totală, masa pe osie și/sau dimensiunile ce depășesc limitele maxime admise, inclusiv funcțiile de control în acest domeniu ale angajaților Agenției Naționale Transport Auto (în continuare – Agenție). 2. Scopul prezentului Regulament constă în asigurarea siguranței traficului rutier și în protecția infrastructurii rutiere împotriva degradărilor cauzate de suprasarcini și de depășiri constructive, prin reglementarea circulației vehiculelor în corespundere cu masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, precum și în realizarea unui sistem eficient de reglementare și supraveghere administrativă a transporturilor rutiere a căror masă totală, masă pe osie sau ale căror dimensiuni depășesc limitele maxime admise.”	raport cu masele și dimensiunile maxime admise, condițiile speciale de circulație pentru anumite categorii de vehicule, precum și modalitatea de autorizare, control și efectuare pe drumurile publice a transporturilor rutiere având masa totală, masa pe osie și/sau dimensiunile ce depășesc limitele maxime admise, inclusiv funcțiile de control în acest domeniu ale angajaților Agenției Naționale Transport Auto (în continuare – Agenție). 2. Scopul prezentului Regulament constă în asigurarea siguranței traficului rutier și în protecția infrastructurii rutiere împotriva degradărilor cauzate de suprasarcini și de depășiri constructive, prin reglementarea circulației vehiculelor în corespundere cu masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, precum și în realizarea unui sistem eficient de reglementare și supraveghere administrativă a transporturilor rutiere a căror masă totală, masă pe osie sau ale căror dimensiuni depășesc limitele maxime admise.”
4.		Se completează cu punctele 2¹–2³ cu următorul cuprins: „2¹. În prezentul Regulament, masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se aplică: 1) autovehiculelor din categoriile M2 și M3, precum și remorcilor acestora din categoria O; 2) autovehiculelor din categoriile N2 și N3, precum și remorcilor acestora din categoriile O3 și O4.	„2¹. În prezentul Regulament, masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se aplică: 1) autovehiculelor din categoriile M2 și M3, precum și remorcilor acestora din categoria O; 2) autovehiculelor din categoriile N2 și N3, precum și remorcilor acestora din categoriile O3 și O4. 2². Prevederile prezentului Regulament nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.

		2². Prevederile prezentului Regulament nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată. 2³. Pe drumurile publice ale Republicii Moldova este permisă circulația vehiculelor care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, după cum urmează: 1) în traficul internațional – indiferent de masele și dimensiunile acestora; 2) în traficul național – indiferent de dimensiunile acestora. Prevederea se aplică și în cazul în care: a) vehiculele nu sunt conforme cu cerințele naționale privind anumite caracteristici referitoare la mase și dimensiuni care nu sunt reglementate în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995; b) autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau de punere în circulație a autorizat limite care depășesc cele stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995.”	2³. Pe drumurile publice ale Republicii Moldova este permisă circulația vehiculelor care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, după cum urmează: 1) în traficul internațional – indiferent de masele și dimensiunile acestora; 2) în traficul național – indiferent de dimensiunile acestora. Prevederea se aplică și în cazul în care: a) vehiculele nu sunt conforme cu cerințele naționale privind anumite caracteristici referitoare la mase și dimensiuni care nu sunt reglementate în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995; b) autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau de punere în circulație a autorizat limite care depășesc cele stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995.”
5.	3. În sensul prezentului Regulament se definesc următoarele noțiuni: [...] (extras)	Punctul 3 se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu 8 noțiuni noi: „agent de expediție [...]; autobuz articulat [...]; combustibili alternativi [...]; dispozitiv aerodinamic [...]; operațiune de transport intermodal [...]; tonă [...]; vehicul care folosește combustibili alternativi [...]; vehicul cu emisii zero – autovehicul fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh;” (textele integrale – în proiectul de hotărâre)	3. [...] (noțiunile existente), precum și noțiunile noi: „agent de expediție [...]; autobuz articulat [...]; combustibili alternativi [...]; dispozitiv aerodinamic [...]; operațiune de transport intermodal [...]; tonă [...]; vehicul care folosește combustibili alternativi [...]; vehicul cu emisii zero – autovehicul fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh;” (textele integrale – în proiectul de hotărâre)
6.	4. Toate valorile de masă stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr.509/1995 sunt valabile ca standarde de circulație și în acest mod se referă la condițiile de încărcare, și nu	Punctul 4 va avea următorul cuprins: „4. Toate valorile de masă stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 sunt valabile ca standarde de circulație și se referă	„4. Toate valorile de masă stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 sunt valabile ca standarde de circulație și se referă la condițiile de încărcare, iar nu la

	la standarde de producție ale vehiculelor și/sau ale încărcăturilor.	la condițiile de încărcare, iar nu la standardele de producție ale vehiculelor, care sunt reglementate de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.”	standardele de producție ale vehiculelor, care sunt reglementate de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.”
7.		Se completează cu punctul 4 ¹ cu următorul cuprins: „4 ¹ . Pozițiile din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 care fac trimitere la suspensia echivalentă suspensiei pneumatice se aplică conform condițiilor de echivalență dintre sistemele de suspensie nepneumatică și suspensia pneumatică pentru osia motoare (osiile motoare), stabilite în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.”	„4 ¹ . Pozițiile din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 care fac trimitere la suspensia echivalentă suspensiei pneumatice se aplică conform condițiilor de echivalență dintre sistemele de suspensie nepneumatică și suspensia pneumatică pentru osia motoare (osiile motoare), stabilite în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.”
8.		Se completează cu punctul 5 ¹ cu următorul cuprins: „5 ¹ . Toate dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se măsoară fără nicio toleranță pozitivă, în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. La controlul în trafic, măsurarea dimensiunilor se efectuează cu respectarea punctului 8.”	„5 ¹ . Toate dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se măsoară fără nicio toleranță pozitivă, în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. La controlul în trafic, măsurarea dimensiunilor se efectuează cu respectarea punctului 8.”
9.	8. În cazul măsurării efective a dimensiunilor autovehiculelor, se admit următoarele devieri peste limitele maxime admise: 1) înălțimea + 5 cm; 2) lățimea + 20 cm; 3) lungimea + 20 cm.	Punctul 8 va avea următorul cuprins: „8. În cazul măsurării efective a dimensiunilor vehiculelor la controlul în trafic, se ține cont de eroarea maximă permisă a instrumentului de măsurare utilizat, stabilită conform reglementărilor metrologice aplicabile.”	„8. În cazul măsurării efective a dimensiunilor vehiculelor la controlul în trafic, se ține cont de eroarea maximă permisă a instrumentului de măsurare utilizat, stabilită conform reglementărilor metrologice aplicabile.”
10.		Se completează cu punctele 9 ¹ –9 ⁵ cu următorul cuprins: „9 ¹ . Vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991, care nu respectă specificațiile prevăzute la pozițiile 1.6 și 4.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se consideră că respectă aceste	„9 ¹ . Vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991, care nu respectă specificațiile prevăzute la pozițiile 1.6 și 4.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se consideră că respectă aceste specificații dacă nu depășesc lungimea totală de 15,50 m.

	specificații dacă nu depășesc lungimea totală de 15,50 m. 9². În cazul în care caracteristicile vehiculului privind masele și/sau dimensiunile nu mai corespund celor indicate în dovezile de conformitate eliberate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, deținătorul vehiculului este obligat să solicite autorității competente modificarea corespunzătoare a acestora. 9³. Vehiculele prevăzute la punctul 2¹, care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, trebuie să dețină una dintre următoarele dovezi de conformitate: 1) combinația următoarelor două plăcuțe: „plăcuța producătorului”, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, și plăcuța privind dimensiunile, conform anexei nr. 2 la prezentul Regulament, fixată în conformitate cu aceeași legislație; 2) o plăcuță unică, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, care conține informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la subpunctul 1); 3) un document unic, eliberat de autoritatea competentă a statului în care vehiculul este înmatriculat sau pus în circulație, care conține aceleași rubrici și informații ca plăcuțele prevăzute la subpunctul 1); documentul se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru control și este protejat în mod corespunzător. Modelul și conținutul plăcuței producătorului se stabilesc de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.	9². În cazul în care caracteristicile vehiculului privind masele și/sau dimensiunile nu mai corespund celor indicate în dovezile de conformitate eliberate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, deținătorul vehiculului este obligat să solicite autorității competente modificarea corespunzătoare a acestora. 9³. Vehiculele prevăzute la punctul 2¹, care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, trebuie să dețină una dintre următoarele dovezi de conformitate: 1) combinația următoarelor două plăcuțe: „plăcuța producătorului”, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, și plăcuța privind dimensiunile, conform anexei nr. 2 la prezentul Regulament, fixată în conformitate cu aceeași legislație; 2) o plăcuță unică, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, care conține informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la subpunctul 1); 3) un document unic, eliberat de autoritatea competentă a statului în care vehiculul este înmatriculat sau pus în circulație, care conține aceleași rubrici și informații ca plăcuțele prevăzute la subpunctul 1); documentul se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru control și este protejat în mod corespunzător. Modelul și conținutul plăcuței producătorului se stabilesc de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. 9⁴. Dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9³ sunt recunoscute ca dovezi ale
--	--	--

		9⁴. Dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9³ sunt recunoscute ca dovezi ale conformității vehiculului cu masele și dimensiunile maxime admise. 9⁵. Masele sau standardele de masă aplicabile unui vehicul se conțin în coloana din mijloc a dovezii de conformitate privind masele. Pentru vehiculele prevăzute la poziția 2.2.2 litera c) din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica privind masa maximă admisă a ansamblului de vehicule.”	conformității vehiculului cu masele și dimensiunile maxime admise. 9⁵. Masele sau standardele de masă aplicabile unui vehicul se conțin în coloana din mijloc a dovezii de conformitate privind masele. Pentru vehiculele prevăzute la poziția 2.2.2 litera c) din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica privind masa maximă admisă a ansamblului de vehicule.”
1 1.		Se completează cu capitolul V¹, cuprinzând punctele 38¹–38⁸, cu următorul cuprins: Capitolul V¹. CONDIȚII SPECIALE DE CIRCULAȚIE A VEHICULELOR CU DISPOZITIVE ȘI CABINE AERODINAMICE, A VEHICULELOR CU COMBUSTIBILI ALTERNATIVI SAU CU EMISII ZERO ȘI A CELOR IMPLICATE ÎN TRANSPORTUL INTERMODAL „38¹. În scopul îmbunătățirii eficienței lor energetice, vehiculele sau ansamblurile de vehicule omologate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 38², pot depăși lungimile maxime admise prevăzute la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, exclusiv în măsura necesară atașării dispozitivelor respective în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. [...] 38². Dispozitivele aerodinamice menționate la punctul 38¹ care depășesc 500 mm în lungime sunt supuse omologării de tip, înainte de introducerea pe piață, potrivit	Capitolul V¹. CONDIȚII SPECIALE DE CIRCULAȚIE A VEHICULELOR CU DISPOZITIVE ȘI CABINE AERODINAMICE, A VEHICULELOR CU COMBUSTIBILI ALTERNATIVI SAU CU EMISII ZERO ȘI A CELOR IMPLICATE ÎN TRANSPORTUL INTERMODAL „38¹. În scopul îmbunătățirii eficienței lor energetice, vehiculele sau ansamblurile de vehicule omologate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 38², pot depăși lungimile maxime admise prevăzute la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, exclusiv în măsura necesară atașării dispozitivelor respective în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. [...] 38². Dispozitivele aerodinamice menționate la punctul 38¹ care depășesc 500 mm în lungime sunt supuse omologării de tip, înainte de introducerea pe piață, potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere. Aceste dispozitive îndeplinesc

	legislației privind omologarea vehiculelor rutiere. Aceste dispozitive îndeplinesc următoarele cerințe operaționale: 1) [...] pliate, retractate sau demontate [...]; 2) [...] limita de viteză ≤ 50 km/h [...]; 3) [...] retractate sau pliate – nu depășesc cu mai mult de 200 mm lungimea maximă admisă. 38³. [...] cabinele cu performanțe aerodinamice sporite [...]. Vehiculele cu astfel de cabine, anterior introducerii acestora pe piață, sunt omologate în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. 38⁴. Masele maxime admise ale vehiculelor care folosesc combustibili alternativi sau ale vehiculelor cu emisii zero sunt cele stabilite la pozițiile 2.2.1–2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 [...]. 38⁵. Masa suplimentară [...] se stabilește pe baza documentației furnizate de producător la omologarea vehiculului [...]. 38⁶. Dimensiunile maxime admise stabilite la poziția 1.1 [...] și distanța maximă stabilită la poziția 1.6 [...] pot fi depășite cu 150 mm în cazul transportului de containere sau cutii mobile de 45 de picioare în cadrul operațiunilor de transport intermodal. 38⁷. La transportul de containere și de cutii mobile: 1) operatorul de transport rutier trebuie să dețină declarația care indică masa containerului sau a cutiei mobile transportate, primită de la agentul de expediție; 2) operatorul de transport rutier asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție, la solicitarea organelor de control.	următoarele cerințe operaționale: 1) [...] pliate, retractate sau demontate [...]; 2) [...] limita de viteză ≤ 50 km/h [...]; 3) [...] retractate sau pliate – nu depășesc cu mai mult de 200 mm lungimea maximă admisă. 38³. [...] cabinele cu performanțe aerodinamice sporite [...]. Vehiculele cu astfel de cabine, anterior introducerii acestora pe piață, sunt omologate în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. 38⁴. Masele maxime admise ale vehiculelor care folosesc combustibili alternativi sau ale vehiculelor cu emisii zero sunt cele stabilite la pozițiile 2.2.1–2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 [...]. 38⁵. Masa suplimentară [...] se stabilește pe baza documentației furnizate de producător la omologarea vehiculului [...]. 38⁶. Dimensiunile maxime admise stabilite la poziția 1.1 [...] și distanța maximă stabilită la poziția 1.6 [...] pot fi depășite cu 150 mm în cazul transportului de containere sau cutii mobile de 45 de picioare în cadrul operațiunilor de transport intermodal. 38⁷. La transportul de containere și de cutii mobile: 1) operatorul de transport rutier trebuie să dețină declarația care indică masa containerului sau a cutiei mobile transportate, primită de la agentul de expediție; 2) operatorul de transport rutier asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție, la solicitarea organelor de control. 38⁸. Depășirile permise în condițiile punctelor 38¹, 38³ și 38⁶, precum și masele suplimentare prevăzute la punctele 38⁴ și 38⁵
--	--	--

		38 ⁸ . Depășirile permise în condițiile punctelor 38 ¹ , 38 ³ și 38 ⁶ , precum și masele suplimentare prevăzute la punctele 38 ⁴ și 38 ⁵ nu se consideră depășiri în sensul punctului 3 și nu necesită autorizație specială de transport.” (textele integrale – în proiectul de hotărâre)	nu se consideră depășiri în sensul punctului 3 și nu necesită autorizație specială de transport.” (textele integrale – în proiectul de hotărâre)
1 2.		Se completează cu punctele 76¹–76⁴ cu următorul cuprins: „76¹. Vehiculele care dețin dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9³ pot fi supuse: 1) în privința maselor maxime admise – unor verificări prin sondaj; 2) în privința dimensiunilor maxime admise – numai unor verificări atunci când există suspiciuni de nerespectare a limitelor maxime admise. 76². Identificarea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a masei maxime admise se realizează prin intermediul Sistemului informațional de cântărire în mișcare, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023, precum și prin alte sisteme automate de cântărire amplasate pe infrastructura rutieră sau prin echipamente de cântărire montate la bord, dacă acestea sunt disponibile. Un vehicul sau ansamblu de vehicule înmatriculat în alt stat nu poate fi obligat să aibă instalat echipament de cântărire la bord. 76³. Agenția planifică și efectuează, în fiecare an calendaristic, un număr adecvat de controale privind masa totală și masa pe osii a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație pe drumurile publice, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate/verificate anual pe teritoriul	„76¹. Vehiculele care dețin dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9³ pot fi supuse: 1) în privința maselor maxime admise – unor verificări prin sondaj; 2) în privința dimensiunilor maxime admise – numai unor verificări atunci când există suspiciuni de nerespectare a limitelor maxime admise. 76². Identificarea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a masei maxime admise se realizează prin intermediul Sistemului informațional de cântărire în mișcare, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023, precum și prin alte sisteme automate de cântărire amplasate pe infrastructura rutieră sau prin echipamente de cântărire montate la bord, dacă acestea sunt disponibile. Un vehicul sau ansamblu de vehicule înmatriculat în alt stat nu poate fi obligat să aibă instalat echipament de cântărire la bord. 76³. Agenția planifică și efectuează, în fiecare an calendaristic, un număr adecvat de controale privind masa totală și masa pe osii a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație pe drumurile publice, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate/verificate anual pe teritoriul Republicii Moldova, ținând cont de: a) intensitatea traficului de mărfuri pe drumurile

		Republicii Moldova, ținând cont de: a) intensitatea traficului de mărfuri pe drumurile naționale și internaționale; b) rezultatele identificărilor prevăzute la punctul 76²; c) riscurile de deteriorare a infrastructurii (în special pe sectoarele cu restricții de tonaj și în perioadele cu temperaturi extreme). Controalele se realizează atât în trafic, pe rețeaua de drumuri publice, cât și la posturile staționare de la punctele de trecere a frontierei de stat, utilizând echipamente de cântărire certificate metrologic. Numărul minim de controale se stabilește anual prin ordin al directorului Agenției, în funcție de volumul de trafic de mărfuri înregistrat în anul precedent. 76⁴. Agenția asigură, în condițiile legii, schimbul de informații cu autoritățile competente ale altor state cu privire la încălcările prevederilor privind masele și dimensiunile maxime admise ale vehiculelor și cu privire la sancțiunile aplicate pentru aceste încălcări. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, schimbul de informații se realizează cu punctele de contact naționale desemnate de statele membre ale Uniunii Europene.”	naționale și internaționale; b) rezultatele identificărilor prevăzute la punctul 76²; c) riscurile de deteriorare a infrastructurii (în special pe sectoarele cu restricții de tonaj și în perioadele cu temperaturi extreme). Controalele se realizează atât în trafic, pe rețeaua de drumuri publice, cât și la posturile staționare de la punctele de trecere a frontierei de stat, utilizând echipamente de cântărire certificate metrologic. Numărul minim de controale se stabilește anual prin ordin al directorului Agenției, în funcție de volumul de trafic de mărfuri înregistrat în anul precedent. 76⁴. Agenția asigură, în condițiile legii, schimbul de informații cu autoritățile competente ale altor state cu privire la încălcările prevederilor privind masele și dimensiunile maxime admise ale vehiculelor și cu privire la sancțiunile aplicate pentru aceste încălcări. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, schimbul de informații se realizează cu punctele de contact naționale desemnate de statele membre ale Uniunii Europene.”
1 3.	82. [...] 2) respectării dimensiunilor maxime admise, prin măsurare; [...] (extras)	La punctul 82 subpunctul 2), după cuvintele „prin măsurare” se completează cu textul „, cu respectarea punctului 76 ¹ ”.	82. [...] 2) respectării dimensiunilor maxime admise, prin măsurare, cu respectarea punctului 76 ¹ ; [...]
1 4.		Se completează cu punctul 87¹ cu următorul cuprins: „87¹. Agenția ține evidența numărului de controale efectuate privind masa vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule și a numărului de vehicule sau de ansambluri de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate	„87 ¹ . Agenția ține evidența numărului de controale efectuate privind masa vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule și a numărului de vehicule sau de ansambluri de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate și prezintă aceste informații, o dată la doi ani, organului central de specialitate al

		și prezintă aceste informații, o dată la doi ani, organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, informațiile respective se transmit Comisiei Europene din doi în doi ani, cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză.”	administrației publice în domeniul transporturilor rutiere. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, informațiile respective se transmit Comisiei Europene din doi în doi ani, cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză.”
1 5.	88. În cazul circulației vehiculelor cu depășiri [...] responsabilitatea revine, după caz: 1) operatorului de transport rutier [...]; 5) expeditorului [...] (extras)	Se completează cu punctul 88 ¹ cu următorul cuprins: „88 ¹ . În cazul în care informațiile prevăzute la punctul 38 ⁷ lipsesc sau sunt incorecte și vehiculul sau ansamblul de vehicule este supraîncărcat: 1) răspunderea principală revine operatorului de transport rutier, care suportă: a) sancțiunile contravenționale prevăzute de lege pentru depășirea maselor maxime admise; b) tariful dublu al taxei stabilite pentru depășirile de mase și cheltuielile de reparare a degradărilor cauzate drumului, în condițiile punctelor 84 și 93; 2) agentul de expediție răspunde, după caz, în condițiile legii, pentru nefurnizarea declarației sau pentru indicarea unor date false ori incomplete. Operatorul de transport rutier are dreptul de regres împotriva agentului de expediție pentru recuperarea prejudiciului cauzat, în măsura culpei acestuia.”	„88 ¹ . În cazul în care informațiile prevăzute la punctul 38 ⁷ lipsesc sau sunt incorecte și vehiculul sau ansamblul de vehicule este supraîncărcat: 1) răspunderea principală revine operatorului de transport rutier, care suportă: a) sancțiunile contravenționale prevăzute de lege pentru depășirea maselor maxime admise; b) tariful dublu al taxei stabilite pentru depășirile de mase și cheltuielile de reparare a degradărilor cauzate drumului, în condițiile punctelor 84 și 93; 2) agentul de expediție răspunde, după caz, în condițiile legii, pentru nefurnizarea declarației sau pentru indicarea unor date false ori incomplete. Operatorul de transport rutier are dreptul de regres împotriva agentului de expediție pentru recuperarea prejudiciului cauzat, în măsura culpei acestuia.”
1 6.	— (Regulamentul nu conține anexe)	Se completează cu anexele nr. 1 și 2 conform anexelor nr. 1 și 2 la proiectul de hotărâre: anexa nr. 1 – „Condiții privind echivalența dintre anumite sisteme de suspensie nepneumatică și suspensia pneumatică	Anexa nr. 1 la Regulament – condițiile de echivalență a suspensiei; anexa nr. 2 la Regulament – plăcuța privind dimensiunile.

		pentru osia motoare (osiile motoare) a (ale) vehiculelor” (preia anexa II la Directiva 96/53/CE, inclusiv figurile 1 și 2); anexa nr. 2 – „Plăcuța privind dimensiunile” (preia anexa III la Directiva 96/53/CE).	
--	--	--	--

TABEL DE CONCORDANȚĂ

(Modelul nr. 1 – transpunerea directivelor Uniunii Europene, conform anexei nr. 2 la proiectul Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene)

1. Actul Uniunii Europene	Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 235 din 17 septembrie 1996, CELEX: 31996L0053, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019
2. Proiectul de act normativ național	Proiect de hotărâre de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise.
3. Gradul general de compatibilitate	Compatibil
4. Autoritatea responsabilă/Persoana responsabilă	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Eremia Ion, șef al Direcției politici în domeniul întreținerii drumurilor
5. Data întocmirii/actualizării	18.09.2026

6. Prevederile actului Uniunii Europene	7. Prevederile proiectului de act normativ național	8. Prevederile actului/actelor normativ/e național/e	9. Calificativul de compatibilitate	10. Observații/justificări
Articolul 1 Prezenta directivă se aplică pentru: (a) dimensiunile autovehiculelor din categoriile M2 și M3 și ale remorcilor acestora din categoria 0 și cele ale autovehiculelor din categoriile N2 și N3 și ale remorcilor acestora din categoriile O3 și O4, definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului; (b) greutatea și anumite alte caracteristici ale vehiculelor definite la litera (a) și specificate în anexa I alineatul (2) la prezenta directivă.	Pct. 1.2.3 din proiect: Regulamentul se completează cu punctele 2¹ și 2² cu următorul cuprins: „2¹. În prezentul Regulament, masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se aplică: 1) autovehiculelor din categoriile M2 și M3, precum și remorcilor acestora din categoria O; 2) autovehiculelor din categoriile N2 și N3, precum și remorcilor acestora din categoriile O3 și O4. 2². Prevederile prezentului Regulament nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.”		Compatibil	Categoriile M2, M3, N2, N3, O, O3 și O4 corespund clasificării prevăzute în anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 (Regulile de înmatriculare, în redacția Hotărârii Guvernului nr. 588/2017, care transpune parțial Directiva 2007/46/CE) și definițiilor utilizate la pct. 2 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 840/2024, iar de la data intrării în vigoare a Legii nr. 159/2026 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere – clasificării stabilite potrivit acesteia.
(2) Toate valorile de greutate indicate în anexa I sunt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare, nu la standardele de producție, care	Pct. 1.2.5 din proiect: punctul 4 din Regulament va avea următorul cuprins: „4. Toate valorile de masă stabilite în		Compatibil	Referința directivei la „standardele de producție, care vor fi definite într-o

vor fi definite într-o directivă ulterioară.	anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 sunt valabile ca standarde de circulație și se referă la condițiile de încărcare, iar nu la standardele de producție ale vehiculelor, care sunt reglementate de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.”			directivă ulterioară” (perimată) a fost adaptată: standardele de producție sunt reglementate de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere (Directiva 2007/46/CE, respectiv Regulamentul (UE) 2018/858; la nivel național – Legea nr. 159/2026 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere, în vigoare de la 1 ianuarie 2029).
(3) Prezenta directivă nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.	Pct. 1.2.3 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 2 ² cu următorul cuprins: „2 ² . Prevederile prezentului Regulament nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.”		Compatibil	
Articolul 2 În înțelesul prezentei directive: — „autovehicul” înseamnă orice autovehicul care circulă pe drumuri prin propriile sale mijloace;		Transpus în art. 5 alin. (1) din Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere autovehicul – vehicul rutier autopropulsat, suspendat pe roți, șenile sau tălpi, destinat transportului rutier de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări	Compatibil	
— „remorcă” înseamnă orice vehicul destinat cuplării cu un autovehicul, excluzând semiremorcile, construit și echipat pentru transportul de mărfuri;		Transpus în art. 5 alin. (1) din Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere remorcă – vehicul rutier fără motor, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul	Compatibil	
— „semiremorcă” înseamnă orice vehicul construit și echipat pentru transportul de mărfuri, destinat cuplării la un autovehicul, astfel încât o parte a sa se sprijină pe autovehicul, o parte substanțială a greutateii sale și a greutateii încărcăturii sale fiind suportată de autovehicul;		Transpus în art. 5 alin. (1) din Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere semiremorcă – vehicul rutier tractat, conceput pentru a fi cuplat la un tractor sau la o axă de tractare, astfel încât asupra tractorului sau axei de tractare se exercită o forță verticală semnificativă	Compatibil	
— „un ansamblu de vehicule” înseamnă fie: — un autotren constând dintr-un autovehicul cuplat cu o remorcă; fie — un vehicul articulat constând dintr-un autovehicul cuplat la o semiremorcă;		Transpus în pct. 3 din Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022 ansamblu de vehicule – garnitură formată dintr-un autovehicul tractor și o remorcă sau semiremorcă care circulă pe drumul public ca un tot întreg	Compatibil	
— „vehicul condiționat” înseamnă orice vehicul ale cărui structuri fixe sau mobile sunt special echipate pentru transportul de mărfuri la temperaturi controlate și ai căror pereți laterali, inclusiv izolația, au fiecare o grosime de cel			prevederi UE opționale	Noțiunea este utilizată în art. 3 alin. (3) din Directivă care nu se transpune fiind o normă opțională.

puțin 45 mm; — „autobuz” înseamnă un vehicul având peste nouă locuri, inclusiv locul șoferului, construit și echipat pentru transportul de călători și de bagaje ale acestora. Acesta poate avea una sau două platforme și poate, de asemenea, tracta o remorcă pentru bagaje;		Transpus în art. 5 alin. (1) din Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere autobuz/autocar – vehicul care, prin construcție și dotare, este adecvat transportului rutier a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, și este destinat acestui scop;	Compatibil	
— „autobuz articulat” înseamnă un autobuz constând din două secțiuni rigide conectate între ele printr-o secțiune articulată. În cazul acestui tip de vehicul, compartimentele pentru călători din fiecare dintre cele două secțiuni rigide comunică între ele. Secțiunea articulată permite deplasarea liberă a călătorilor între secțiunile rigide. Conectarea și deconectarea celor două secțiuni este posibilă numai într-un atelier;	Pct. 1.2.4 din proiect: punctul 3 din Regulament se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarea noțiune: „autobuz articulat – autobuz constând din două secțiuni rigide conectate între ele printr-o secțiune articulată. În cazul acestui tip de vehicul, compartimentele pentru pasageri din fiecare dintre cele două secțiuni rigide comunică între ele. Secțiunea articulată permite deplasarea liberă a pasagerilor între secțiunile rigide. Conectarea și deconectarea celor două secțiuni este posibilă numai într-un atelier;”		Compatibil	
— „dimensiuni maxime autorizate” înseamnă dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa I la prezenta directivă;		Transpus în Articolul 1 alineatul (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995 ”dimensiuni maxime admise - dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa nr. 2;	Compatibil	
— „greutatea maximă autorizată” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unui vehicul încărcat;		Transpus în Articolul 1 alineatul (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995 masa maximă admisă - greutatea maximă de utilizare în trafic a unui vehicul încărcat	Compatibil	
— „greutatea maximă autorizată pe osie” înseamnă greutatea maximă de utilizare în traficul internațional a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină;		Transpus în Articolul 1 alineatul (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995 masă maximă admisă pe osii - greutatea maximă de utilizare în trafic a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină	Compatibil	
— „încărcătură indivizibilă” înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără costuri inutile sau riscul deteriorării și care, datorită dimensiunilor sau masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorcă, un autotren sau de un vehicul articulat în așa fel încât acesta să îndeplinească în orice privință cerințele prezentei directive;		Transpus în pct. 3 din Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022 încărcătură indivizibilă – încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau în mai multe încărcături și care, din cauza dimensiunilor sau a masei sale, nu poate fi transportată de un vehicul în așa fel încât acesta să respecte masele și/sau dimensiunile maxime admise stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995;	Compatibil	
— „tonă” înseamnă greutatea exercitată de o masă de o	Pct. 1.2.4 din proiect: punctul 3 din		Compatibil	

tonă și corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);	Regulament se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarea noțiune: „tonă – greutatea exercitată de o masă de o tonă, care corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);”			
— „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;	Pct. 1.2.4 din proiect: punctul 3 din Regulament se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarea noțiune: „combustibili alternativi – 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, constând 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, inclusiv căldura reziduală;”		Compatibil	Suplimentar, pct. 3 din Regulament se completează cu noțiunea „vehicul cu emisii zero”, introdusă în art. 2 din directivă prin Regulamentul (UE) 2019/1242.
— „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;	Pct. 1.2.4 din proiect: punctul 3 din Regulament se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarea noțiune: „vehicul care folosește combustibili alternativi – autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ, omologat în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere;”		Compatibil	
— „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	Pct. 1.2.4 din proiect: punctul 3 din Regulament se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarea noțiune: „operațiune de transport intermodal – operațiune de transport al unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare, în cadrul căreia: a) parcursul rutier inițial și/sau final al mărfii se combină cu transportul feroviar, naval sau maritim, fără transbordarea mărfii din		Compatibil	Noțiunea a fost adaptată la specificul național (referința la teritoriul Uniunii a fost înlocuită cu teritoriul Republicii Moldova).

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.	container sau din cutia mobilă; sau b) se utilizează o cale navigabilă, cu condiția ca lungimea parcursului rutier inițial sau final să nu depășească 150 km pe teritoriul Republicii Moldova. [...]”			
— „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.	Pct. 1.2.4 din proiect: punctul 3 din Regulament se completează, în ordinea alfabetică corespunzătoare, cu următoarea noțiune: „agent de expediție – entitate juridică sau persoană fizică ori 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 operatorul de transport rutier, sau în numele ori în contul căreia s-a încheiat respectivul contract;”		Compatibil	
Toate dimensiunile maxime autorizate, specificate în anexa I, se măsoară în conformitate cu anexa I la Directiva 2007/46/CE, fără nici o toleranță pozitivă.	Pct. 1.2.7 și 1.2.8 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 5 ¹ , iar punctul 8 va avea următorul cuprins: „5 ¹ . Toate dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se măsoară fără nicio toleranță pozitivă, în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. La controlul în trafic, măsurarea dimensiunilor se efectuează cu respectarea punctului 8. 8. În cazul măsurării efective a dimensiunilor vehiculelor la controlul în trafic, se ține cont de eroarea maximă permisă a instrumentului de măsurare utilizat, stabilită conform reglementărilor metrologice aplicabile.”		Compatibil	Devierile fixe admise anterior la măsurarea dimensiunilor (pct. 8 din Regulament: +5/+20/+20 cm) se înlocuiesc cu regula erorii maxime permise a instrumentului de măsurare, stabilită conform reglementărilor metrologice aplicabile, pentru a respecta interdicția oricărei toleranțe pozitive prevăzută la art. 2 din directivă.
Articolul 3 (1) Un stat membru nu poate respinge sau interzice utilizarea pe teritoriul său: — în traficul internațional, a vehiculelor înregistrate sau puse în circulație în oricare alt stat membru, din motive referitoare la greutatea și dimensiunile lor; — în trafic intern, a vehiculelor înmatriculate sau puse în	Pct. 1.2.3 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 2 ³ cu următorul cuprins: „2 ³ . Pe drumurile publice ale Republicii Moldova este permisă circulația vehiculelor care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute	Transpus în art. 8 alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995 (în redacția Legii nr. 161/2026, art. I pct. 6): „(2) Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea dimensiunilor maxime admise, a masei maxime admise și/sau a masei maxime admise pe osie, prevăzute în anexa	Compatibil	

circulație în orice alt stat membru din motive care țin de dimensiunile acestora; cu condiția ca aceste vehicule să respecte valorile limită specificate în anexa I. Această dispoziție se aplică fără a aduce atingere faptului că: (a) vehiculele menționate mai sus nu sunt conforme cu cerințele respectivului stat membru cu privire la anumite caracteristici referitoare la greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I; (b) autoritatea competentă din statul membru în care sunt înregistrate sau puse în circulație vehiculele a autorizat limite care nu sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (1) și care depășesc limitele stabilite în anexa I.	în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, după cum urmează: 1) în traficul internațional – indiferent de masele și dimensiunile acestora; 2) în traficul național – indiferent de dimensiunile acestora. Prevederea se aplică și în cazul în care: a) vehiculele nu sunt conforme cu cerințele naționale privind anumite caracteristici referitoare la mase și dimensiuni care nu sunt reglementate în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995; b) autoritatea competentă a statului de înmatriculare sau de punere în circulație a autorizat limite care depășesc cele stabilite în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995.”	nr. 2.”		
(2) Cu toate acestea, alineatul (1) litera (a) nu afectează dreptul statelor membre, respectându-se în mod adecvat legislația comunitară, de a cere ca vehiculele înregistrate sau puse în circulație pe propriul lor teritoriu să fie conforme cu cerințele lor naționale privind caracteristicile de greutate și dimensiuni, care nu sunt cuprinse în anexa I.			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională; opțiunea nu este implementată. Restricțiile de circulație pe anumite drumuri sau construcții inginerești se stabilesc, după caz, potrivit Legii drumurilor nr. 509/1995, fără instituirea unor cerințe suplimentare privind masele și dimensiunile.
(3) Statele membre pot solicita ca vehiculele condiționate să aibă un certificat ATP sau o plăcuță de certificare ATP prevăzute în Acordul din 1 septembrie 1970 privind transportul internațional de produse alimentare perisabile și echipamentul special ce urmează să fie utilizat pentru astfel de transporturi.			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională; opțiunea nu este implementată, legislația națională necondiționând circulația vehiculelor condiționate de prezentarea certificatului ATP sau a unei plăcuțe ATP.
Articolul 4 (1) Statele membre nu autorizează circulația normală pe teritoriile lor: (a) a vehiculelor sau a combinațiilor de vehicule pentru transportul național de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I; (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 și 1.5a din anexa I.		Transpus în art. 8 alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995 (în redacția Legii nr. 161/2026, art. I pct. 6) și în art. 62¹ alin. (1) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 „(2) Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea dimensiunilor maxime admise, a masei maxime admise și/sau a masei maxime admise pe osie, prevăzute în anexa nr. 2.”	Compatibil	
(2) Totuși, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor: (a) a vehiculelor sau combinațiilor de vehicule pentru transportul intern de mărfuri care nu sunt conforme cu			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională; opțiunea nu este implementată. Circulația vehiculelor sau a

caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I; (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I.				ansamblurilor de vehicule care depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise este permisă în baza autorizației speciale, în condițiile Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022.
(3) Se poate permite circulația vehiculelor sau ansamblului de vehicule care depășesc dimensiunile maxime numai pe baza permiselor speciale eliberate fără discriminare de către autoritățile competente sau pe baza unor aranjamente nediscriminatorii similare convenite de la caz la caz cu respectivele autorități, în cazul în care aceste vehicule sau ansambluri de vehicule transportă sau sunt destinate transportului unor încărcături indivizibile.		Transpus în art. 8 alin. (3) din Legea drumurilor nr. 509/1995: „(3) Circulația pe drumurile publice a mijloacelor de transport cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise este posibilă numai în cazuri excepționale (pentru transportul obiectelor indivizibile), în baza unei autorizații speciale de transport, eliberată de Agenția Națională Transport Auto.” și în art. 62¹ alin. (2) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014: „(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), efectuarea transportului rutier de mărfuri cu vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, cu depășirea limitelor maxime admise se realizează în baza autorizației speciale de transport, în condițiile stabilite de Guvern.”	Compatibil	
(4) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de ►M1 vehicule sau combinații de vehicule utilizate pentru transport care ◀ efectuează anumite operațiuni de transport național și nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului să circule pe teritoriul lor cu dimensiuni care se abat de la cele stabilite la punctele 1.1, 1.2, 1.4 la 1.8, 4.2 și 4.4 din anexa I.			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională; opțiunea nu este implementată. Circulația vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule care depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise este permisă în baza autorizației speciale, în condițiile Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022.
Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b): (a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule specializate sau ansambluri specializate de vehicule, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și industria forestieră; (b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de			prevederi UE neaplicabile	Norma face referire la este utilizată la art. 4 alin. 4) din Directivă, care conține prevederi UE opționale care nu au fost transpuse în legislația națională, respectiv norma în cauză este neaplicabilă.

vehicule având dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I permite și utilizarea în astfel de ansambluri a autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor care respectă dimensiunile stabilite în anexa I, în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru, astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență (conceptul modular).				
(5) Statele membre pot permite vehiculelor sau ansamblului de vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi, care nu pot respecta una sau mai multe cerințe ale prezentei directive, să efectueze anumite operațiuni de transport local pentru o perioadă de probă. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională; opțiunea nu este implementată. Efectuarea de încercări cu vehicule care încorporează tehnologii sau concepte noi va putea fi reglementată ulterior, în funcție de necesități.
(7) Până la 31 decembrie 2020, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor a autobuzelor înmatriculate sau puse în circulație înainte de data punerii în aplicare a prezentei directive, dar ale căror dimensiuni le depășesc pe cele prevăzute la punctele 1.1, 1.2, 1.5 și 1.5a din anexa I.			prevederi UE neaplicabile	Prevedere expirată (aplicabilă până la 31 decembrie 2020).
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.	Pct. 1.2.9 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 9¹ cu următorul cuprins: „9¹. Vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991, care nu respectă specificațiile prevăzute la pozițiile 1.6 și 4.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, se consideră că respectă aceste specificații dacă nu depășesc lungimea totală de 15,50 m.”		Compatibil	
Articolul 6 (1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că vehiculele menționate la articolul 1 care respectă prezenta directivă dețin unul dintre certificatele prevăzute la literele (a), (b) și (c): (a) o combinație a următoarelor două plăcuțe: — „plăcuța fabricantului” stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE, — plăcuța privind dimensiunile, în conformitate cu anexa III, stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE; (b) o singură plăcuță stabilită și fixată în conformitate cu Directiva 76/114/CEE și conținând informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la litera (a); (c) un document unic emis de către autoritățile competente ale statului membru în care vehiculul este înregistrat sau pus în circulație. Acest document are aceleași rubrici și	Pct. 1.2.9 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 9³ cu următorul cuprins: „9³. Vehiculele prevăzute la punctul 2¹, care respectă masele și dimensiunile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, trebuie să dețină una dintre următoarele dovezi de conformitate: 1) combinația următoarelor două plăcuțe: „plăcuța producătorului”, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, și plăcuța privind dimensiunile, conform anexei nr. 2 la prezentul Regulament, fixată în conformitate cu aceeași legislație; 2) o		Compatibil	Punctele 9²–9⁵ se pun în aplicare la 1 ianuarie 2029, concomitent cu Legea nr. 159/2026 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere. Modelul plăcuței privind dimensiunile este stabilit în anexa nr. 2 la Regulament (anexa III la directivă), iar modul de stabilire și fixare a plăcuțelor – de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere; prevederi corespondente

informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și este protejat în mod adecvat.	plăcuță unică, stabilită și fixată în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, care conține informațiile de pe cele două plăcuțe prevăzute la subpunctul 1); 3) un document unic, eliberat de autoritatea competentă a statului în care vehiculul este înmatriculat sau pus în circulație, care conține aceleași rubrici și informații ca plăcuțele prevăzute la subpunctul 1); documentul se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru control și este protejat în mod corespunzător. Modelul și conținutul plăcuței producătorului se stabilesc de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.”			există în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei (anexa II – plăcuța regulamentară a producătorului).
(2) În cazul în care caracteristicile vehiculului nu mai corespund cu cele indicate în certificatul de conformitate, statul membru în care este înregistrat vehiculul ia măsurile necesare pentru a se asigura că certificatul de conformitate a fost modificat.	Pct. 1.2.9 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 9 ² cu următorul cuprins: „9 ² . În cazul în care caracteristicile vehiculului privind masele și/sau dimensiunile nu mai corespund celor indicate în dovezile de conformitate eliberate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, deținătorul vehiculului este obligat să solicite autorității competente modificarea corespunzătoare a acestora.”		Compatibil	
(3) Plăcuțele și documentele prevăzute în alineatul 1 sunt recunoscute de statele membre ca dovezi ale faptului că vehiculul respectă cerințele prevăzute în prezenta directivă.	Pct. 1.2.9 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 9 ⁴ cu următorul cuprins: „9 ⁴ . Dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9 ³ sunt recunoscute ca dovezi ale conformității vehiculului cu masele și dimensiunile maxime admise.”		Compatibil	
(4) Vehiculele care dețin certificatul de conformitate pot fi supuse: — în privința standardelor comune privind greutatea, unor verificări prin sondaj; — în privința standardelor comune privind dimensiunile, numai unor verificări atunci când există suspiciunea că prezenta directivă nu este respectată.	Pct. 1.2.11 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 76 ¹ cu următorul cuprins: „76 ¹ . Vehiculele care dețin dovezile de conformitate prevăzute la punctul 9 ³ pot fi supuse: 1) în privința maselor maxime admise – unor verificări prin sondaj; 2) în privința dimensiunilor maxime admise – numai unor verificări atunci când există suspiciuni de nerespectare a limitelor maxime admise.”		Compatibil	
(5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea conține, dacă este cazul, standardele de greutate comunitare aplicabile vehiculului respectiv. În privința vehiculelor menționate la punctul 2.2.2 litera (c)	Pct. 1.2.9 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 9 ⁵ cu următorul cuprins: „9 ⁵ . Masele sau standardele de masă		Compatibil	Prevederi corespundente există în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei

din anexa I, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica greutatea maximă autorizată a combinației de vehicule.	aplicabile unui vehicul se conțin în coloana din mijloc a dovezii de conformitate privind masele. Pentru vehiculele prevăzute la poziția 2.2.2 litera c) din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, mențiunea „44 tone” este inclusă între paranteze la rubrica privind masa maximă admisă a ansamblului de vehicule.”			(anexa II pct. 1.3.2.2–1.3.2.2.2: menționarea pe plăcuța regulamentară a producătorului, pentru categoriile M3, N3, O3 și O4, a maselor maxime admisibile pentru înmatriculare/punere în circulație în coloana din stânga, alături de masele maxime tehnic admisibile); acestea se vor detalia prin transpunerea Regulamentului (UE) 2021/535 în legislația privind omologarea. Punctul 9 ^s se pune în aplicare la 1 ianuarie 2029, concomitent cu punctele 9 ² –9 ⁴ și cu Legea nr. 159/2026 privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere.
(6) Fiecare stat membru poate decide cu privire la orice vehicul înregistrat sau pus în circulație pe teritoriul său, că greutatea maximă autorizată de legislația sa internă sunt indicate, în certificatul de conformitate, în coloana din stânga, iar greutatea permisă din punct de vedere tehnic, în coloana din dreapta.			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională; opțiunea nu este implementată la etapa actuală.
Articolul 7 Prezenta directivă nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație. Aceasta include posibilitatea de a impune restricții locale asupra dimensiunilor și/sau maselor maxime admise pentru vehiculele care pot fi utilizate în anumite zone sau pe anumite drumuri unde infrastructura nu este adecvată pentru vehicule lungi sau grele, cum ar fi centrele orașelor, satele mici sau locurile de interes natural deosebit.		Transpus în art. 8 alin. (2 ¹) din Legea drumurilor nr. 509/1995: „(2 ¹) Administratorul poate stabili condiții speciale de circulație pe anumite sectoare de drumuri administrate și restricții privind dimensiunile și masele maxime admise pentru vehicule, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere, cu semnalizarea corespunzătoare a sectorului de drum.”	Compatibil	
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	Pct. 1.2.10 din proiect: Regulamentul se completează cu capitolul V ¹ , inclusiv punctul 38 ¹ , cu următorul cuprins: „38 ¹ . În scopul îmbunătățirii eficienței lor energetice, vehiculele sau ansamblurile de vehicule omologate potrivit legislației	Transpus în art. 8 alin. (2 ²) din Legea drumurilor nr. 509/1995 (în redacția Legii nr. 161/2026) „(2 ²) Circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice este reglementată de Guvern.”	Compatibil	

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 dispozitive 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.	privind omologarea vehiculelor rutiere, echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 38², pot depăși lungimile maxime admise prevăzute la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, exclusiv în măsura necesară atașării dispozitivelor respective în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu asemenea dispozitive trebuie să fie conforme cu poziția 1.5 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, iar depășirea 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.	Pct. 1.2.10 din proiect: pct. 38² teza întâi din Regulament – normă de trimitere: „Dispozitivele aerodinamice menționate la punctul 38¹ care depășesc 500 mm în lungime sunt supuse omologării de tip, înainte de introducerea pe piață, potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere.”		Compatibil	Punerea în aplicare se asigură prin legislația privind omologarea vehiculelor rutiere (Legea nr. 159/2026 și actele de punere în aplicare), Regulamentul conținând doar norme de trimitere (pct. 9³, 38², 38³). Prevederile tehnice detaliate din Regulamentul (UE) 2021/535 vor fi preluate odată cu transpunerea acestuia
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			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.

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; (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	Pct. 1.2.10 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 38² cu următorul cuprins: „38². [...] Aceste dispozitive îndeplinesc următoarele cerințe operaționale: 1) în situațiile în care siguranța altor participanți la trafic sau a conducătorului auto este periclitată, sunt pliate, retractate sau demontate de conducătorul auto; 2) 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; 3) utilizarea lor este compatibilă cu operațiunile de transport intermodal, iar atunci când sunt retractate sau pliate, nu depășesc cu mai mult de 200 mm lungimea maximă admisă.”		Compatibil	
(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). Respectivle acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(5) Alineatul (1) se aplică de la data transunerii 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.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
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 cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, precum și performanțe în materie de siguranță. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.	Pct. 1.2.10 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 38³ cu următorul cuprins: „38³. În scopul îmbunătățirii eficienței energetice, în special a performanțelor aerodinamice ale cabinelor, precum și a siguranței rutiere, vehiculele sau ansamblurile de vehicule omologate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere, ale căror cabine asigură performanțe aerodinamice sporite, eficiență energetică și performanțe în materie de siguranță, pot depăși lungimile maxime admise prevăzute la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995. Aceste vehicule sau ansambluri de vehicule trebuie să fie conforme cu poziția 1.5 din		Compatibil	

	anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, iar depășirea lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare.”			
(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.	Pct. 1.2.10 din proiect: pct. 38 ³ teza finală din Regulament – normă de trimitere: „Vehiculele cu astfel de cabine, anterior introducerii acestora pe piață, sunt omologate în conformitate cu legislația privind omologarea vehiculelor rutiere.”		Compatibil	Punerea în aplicare se asigură prin legislația privind omologarea vehiculelor rutiere (Legea nr. 159/2026 și actele de punere în aplicare), Regulamentul conținând doar norme de trimitere (pct. 9 ³ , 38 ² , 38 ³). Prevederile tehnice detaliate din Regulamentul (UE) 2021/535 vor fi preluate odată cu transpunerea acestuia
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) participanții 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.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(3) Alineatul (1) se aplică la trei ani de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2), după caz.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
Articolul 10 Directiva enunțată în anexa IV partea A se abrogă de la data menționată în articolul 11, fără să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenele pentru transpunere stabilite în anexa IV partea B. Trimiterile la directivele abrogate se consideră trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corelare din anexa V.			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.
Articolul 10b Greutățile maxime autorizate ale vehiculelor care	Pct. 1.2.10 din proiect: Regulamentul se completează cu punctele 38 ⁴ și 38 ⁵ cu		Compatibil	

utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero sunt cele stabilite la punctele 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa I. De asemenea, vehiculele care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero trebuie să respecte și limitele de greutate maximă autorizată pe osie indicate la punctul 3 din anexa I. Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi sau cu emisii zero 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.	următorul cuprins: „38^a. Masele maxime admise ale vehiculelor care folosesc combustibili alternativi sau ale vehiculelor cu emisii zero sunt cele stabilite la pozițiile 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995. Vehiculele care folosesc combustibili alternativi sau vehiculele cu emisii zero respectă, de asemenea, masele maxime admise pe osie stabilite la poziția 3 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995. 38^s. Masa suplimentară necesară vehiculelor care folosesc combustibili alternativi sau vehiculelor cu emisii zero se stabilește pe baza documentației furnizate de producător la omologarea vehiculului în cauză. Masa suplimentară se indică în dovezile de conformitate eliberate potrivit legislației privind omologarea vehiculelor rutiere.”			
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 experți din statele membre.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
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.	Pct. 1.2.10 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 38^e cu următorul cuprins: „38^e. Dimensiunile maxime admise stabilite la poziția 1.1 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, după caz sub rezerva punctului 38^s, și distanța maximă stabilită la poziția 1.6 din aceeași anexă pot fi depășite cu 150 mm în cazul vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care efectuează un transport de containere de 45 de picioare sau de cutii mobile de 45 de picioare, goale sau încărcate, dacă transportul rutier al containerului sau al cutiei mobile în cauză face parte dintr-o operațiune de transport intermodal.”		Compatibil	
Articolul 10d (1) Până la 27 mai 2021, statele membre iau măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau	Pct. 1.2.11 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 76² cu următorul cuprins:	Transpus prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023 cu privire la instituirea Sistemului informațional de cântărire în mișcare a vehiculelor aflate în circulație	Compatibil	Complementar, în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule

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.	„76². Identificarea vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a masei maxime admise se realizează prin intermediul Sistemului informațional de cântărire în mișcare, instituit prin Hotărârea Guvernului nr. 960/2023, precum și prin alte sisteme automate de cântărire amplasate pe infrastructura rutieră sau prin echipamente de cântărire montate la bord, dacă acestea sunt disponibile. Un vehicul sau ansamblu de vehicule înmatriculat în alt stat nu poate fi obligat să aibă instalat echipament de cântărire la bord.”	pe drumurile publice din Republica Moldova.		în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate, prin Hotărârile Guvernului nr. 960/2023 a fost instituit Sistemul informațional de cântărire în mișcare a vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice din Republica Moldova.
(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.	Pct. 1.2.11 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 76³ cu următorul cuprins: „76³. Agenția planifică și efectuează, în fiecare an calendaristic, un număr adecvat de controale privind masa totală și masa pe osii a vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule aflate în circulație pe drumurile publice, proporțional cu numărul total de vehicule inspectate/verificate anual pe teritoriul Republicii Moldova, ținând cont de: a) intensitatea traficului de mărfuri pe drumurile naționale și internaționale; b) rezultatele identificărilor prevăzute la punctul 76²; c) riscurile de deteriorare a infrastructurii (în special pe sectoarele cu restricții de tonaj și în perioadele cu temperaturi extreme). Controalele se realizează atât în trafic, pe rețeaua de drumuri publice, cât și la posturile staționare de la punctele de trecere a frontierei de stat, utilizând echipamente de cântărire certificate metrologic. Numărul minim de controale se stabilește anual prin ordin al directorului Agenției, în funcție de volumul de trafic de mărfuri înregistrat în anul precedent.”		Compatibil	Criteriile de planificare și stabilirea numărului minim de controale prin ordin al directorului Agenției constituie prevederi cu specific național (bună practică preluată din experiența statelor membre – România: art. 60 alin. (10)–(11) din O.G. nr. 43/1997; Polonia; Slovenia), care operaționalizează cerința „numărului adecvat de controale” din art. 10d alin. (2) și nu excedă obiectul de reglementare al directivei.
(3) Statele membre se asigură că, în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului, autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la	Pct. 1.2.11 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 76⁴ cu următorul cuprins: „76⁴. Agenția asigură, în condițiile legii,		Compatibil	

încălcările și sancțiunile aferente prezentului articol	schimbul de informații cu autoritățile competente ale altor state cu privire la încălcările prevederilor privind masele și dimensiunile maxime admise ale vehiculelor și cu privire la sancțiunile aplicate pentru aceste încălcări. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, schimbul de informații se realizează cu punctele de contact naționale desemnate de statele membre ale Uniunii Europene.”			
(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.			prevederi UE opționale	Echipamentul de cântărire de la bord este o opțiune oferită statelor membre prin Directiva 96/53/CE pentru efectuarea controlului vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care pot fi supraîncărcate
(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).			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
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.			prevederi UE opționale	Prevedere UE opțională, aferentă echipamentelor de cântărire de la bord; opțiunea nu este implementată, identificarea vehiculelor cu suspiciuni de supraîncărcare fiind asigurată prin Sistemul informațional de cântărire în mișcare (pct. 76 ² din Regulament, în redacția proiectului).
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).			prevederi UE opționale	Echipamentul de cântărire de la bord este o opțiune oferită statelor membre prin Directiva 96/53/CE pentru efectuarea controlului vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule care pot fi supraîncărcate
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,		Prevedere transpusă prin art. 224 alin (11) din Codul nr. 218/2008 contravențional. (11) Nerespectarea de către conducătorii de vehicule sau de către agenții transportatori a cerințelor Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul	Compatibil	

nediscriminatorii, proporționale și disuasive. Statele membre notifică respectivele norme Comisiei.		și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise prin: a) transportarea încărcăturii sau depășirea masei totale maxime admise și/sau a dimensiunilor maxime admise prin construcție, fără deținerea autorizației speciale pentru transporturile cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise sau ale căror masă totală, sarcină masică pe axă nu coincid cu informația indicată în autorizație; b) necorespunderea traseului de deplasare a vehiculului indicat în autorizație, precum și a perioadei de efectuare; c) nerespectarea de către transportator a cerințelor speciale de transportare, precum și a celor de securitate indicate în autorizație sau în avizul poliției, se sancționează cu amendă de la 75 la 100 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.		
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.	Pct. 1.2.10 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 38⁷ cu următorul cuprins: „38⁷. La transportul de containere și de cutii mobile: 1) operatorul de transport rutier trebuie să dețină declarația care indică masa containerului sau a cutiei mobile transportate, primită de la agentul de expediție care îi încredințează transportul; 2) operatorul de transport rutier asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție, la solicitarea organelor de control.”		Compatibil	
(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.	Pct. 1.2.14 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 88¹ cu următorul cuprins: „88¹. În cazul în care informațiile prevăzute la punctul 38⁷ lipsesc sau sunt incorecte și vehiculul sau ansamblul de vehicule este supraîncărcat: 1) răspunderea principală revine operatorului de transport rutier, care suportă: a) sancțiunile contravenționale prevăzute de lege pentru depășirea maselor maxime admise; b) tariful dublu al taxei stabilite pentru depășirile de mase și cheltuielile de reparare a degradărilor cauzate drumului, în condițiile punctelor		Compatibil	Normele de răspundere cerute de art. 10f alin. (2) sunt stabilite „după caz” („as appropriate”): răspunderea principală revine operatorului de transport rutier (identificabil la control), iar agentul de expediție răspunde în condițiile legii pentru nefurnizarea declarației sau pentru date false ori incomplete, cu drept de regres al operatorului împotriva

	84 și 93; 2) agentul de expediție răspunde, după caz, în condițiile legii, pentru nefurnizarea declarației sau pentru indicarea unor date false ori incomplete. Operatorul de transport rutier are dreptul de regres împotriva agentului de expediție pentru recuperarea prejudiciului cauzat, în măsura culpei acestuia.”			acestui, în măsura culpei. Pentru sancționarea contravențională distinctă a agentului de expediție se propune completarea art. 224 din Codul contravențional cu alin. (11’), prin integrarea amendamentului anexat în proiectul de modificare aflat în promovare.
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. 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.	Pct. 1.2.13 din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 87¹ cu următorul cuprins: „87¹. Agenția ține evidența numărului de controale efectuate privind masa vehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule și a numărului de vehicule sau de ansambluri de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate și prezintă aceste informații, o dată la doi ani, organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere. De la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, informațiile respective se transmit Comisiei Europene din doi în doi ani, cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză.”		Compatibil	Obligația de raportare către Comisia Europeană devine aplicabilă de la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.
Articolul 10h (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(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.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(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			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.

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.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10b intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.
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. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
(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.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
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, 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.			prevederi UE neaplicabile	Normă privind activitatea Comisiei Europene sau a altor instituții ale Uniunii Europene; nu necesită transpunere.
Articolul 11 (1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu

directive până la 17 septembrie 1997. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta. Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.																																																																																								
Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.																																																																																				
Articolul 12 Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.																																																																																				
Articolul 13 Prezenta directivă se adresează statelor membre.			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.																																																																																				
ANEXA I GREUTATEA MAXIMĂ, DIMENSIUNILE MAXIME ȘI CARACTERISTICILE AFERENTE ALE VEHICULELOR <table><tr><td>1.</td><td>Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)</td><td></td></tr><tr><td>1.1</td><td>lungimea maximă:</td><td></td></tr><tr><td></td><td>— autovehicul, altul decât un autobuz de 12,00 m</td><td>12,00 m</td></tr><tr><td></td><td>— remorcă</td><td>12,00 m</td></tr><tr><td></td><td>— vehicul articulat</td><td>16,50 m</td></tr><tr><td></td><td>— autotren</td><td>18,75 m</td></tr><tr><td></td><td>— autobuz articulat</td><td>18,75 m</td></tr><tr><td></td><td>— autobuz cu două punți</td><td>13,50 m</td></tr><tr><td></td><td>— autobuz cu mai mult de două punți</td><td>15,00 m</td></tr><tr><td></td><td>— autobuz + remorcă</td><td>18,75 m</td></tr><tr><td>1.2</td><td>Lățimea maximă::</td><td></td></tr><tr><td></td><td>(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)</td><td>2,55 m</td></tr></table>	1.	Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)		1.1	lungimea maximă:			— autovehicul, altul decât un autobuz de 12,00 m	12,00 m		— remorcă	12,00 m		— vehicul articulat	16,50 m		— autotren	18,75 m		— autobuz articulat	18,75 m		— autobuz cu două punți	13,50 m		— autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m		— autobuz + remorcă	18,75 m	1.2	Lățimea maximă::			(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m		Transpus în anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995. Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice <table><tr><td colspan="3">1. Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor</td></tr><tr><td>1.1</td><td colspan="2">Lungime:</td></tr><tr><td></td><td>autovehicul, altul decât autobuzul</td><td>12,00 m</td></tr><tr><td></td><td>remorcă</td><td>12,00 m</td></tr><tr><td></td><td>vehicul articulat</td><td>16,50 m</td></tr><tr><td></td><td>autotren</td><td>18,75 m</td></tr><tr><td></td><td>autobuz articulat</td><td>18,75 m</td></tr><tr><td></td><td>autobuz cu două punți</td><td>13,50 m</td></tr><tr><td></td><td>autobuz cu mai mult de două punți</td><td>15,00 m</td></tr><tr><td></td><td>autobuz cu remorcă</td><td>18,75 m</td></tr><tr><td>1.2</td><td colspan="2">Lățime:</td></tr><tr><td>a)</td><td>orice vehicul, cu excepția vehiculelor menționate la lit. b)</td><td>2,55 m</td></tr><tr><td>b)</td><td>suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule</td><td>2,60 m</td></tr><tr><td>1.3</td><td colspan="2">Înălțime:</td></tr><tr><td></td><td>orice vehicul</td><td>4,00 m</td></tr><tr><td>1.4</td><td colspan="2">Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4</td></tr></table>	1. Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor			1.1	Lungime:			autovehicul, altul decât autobuzul	12,00 m		remorcă	12,00 m		vehicul articulat	16,50 m		autotren	18,75 m		autobuz articulat	18,75 m		autobuz cu două punți	13,50 m		autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m		autobuz cu remorcă	18,75 m	1.2	Lățime:		a)	orice vehicul, cu excepția vehiculelor menționate la lit. b)	2,55 m	b)	suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m	1.3	Înălțime:			orice vehicul	4,00 m	1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4		Compatibil	
1.	Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)																																																																																							
1.1	lungimea maximă:																																																																																							
	— autovehicul, altul decât un autobuz de 12,00 m	12,00 m																																																																																						
	— remorcă	12,00 m																																																																																						
	— vehicul articulat	16,50 m																																																																																						
	— autotren	18,75 m																																																																																						
	— autobuz articulat	18,75 m																																																																																						
	— autobuz cu două punți	13,50 m																																																																																						
	— autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m																																																																																						
	— autobuz + remorcă	18,75 m																																																																																						
1.2	Lățimea maximă::																																																																																							
	(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m																																																																																						
1. Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor																																																																																								
1.1	Lungime:																																																																																							
	autovehicul, altul decât autobuzul	12,00 m																																																																																						
	remorcă	12,00 m																																																																																						
	vehicul articulat	16,50 m																																																																																						
	autotren	18,75 m																																																																																						
	autobuz articulat	18,75 m																																																																																						
	autobuz cu două punți	13,50 m																																																																																						
	autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m																																																																																						
	autobuz cu remorcă	18,75 m																																																																																						
1.2	Lățime:																																																																																							
a)	orice vehicul, cu excepția vehiculelor menționate la lit. b)	2,55 m																																																																																						
b)	suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m																																																																																						
1.3	Înălțime:																																																																																							
	orice vehicul	4,00 m																																																																																						
1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4																																																																																							

	(b) suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m
1.3	<i>Înălțimea maximă (orice vehicul)</i>	4,00 m
1.4	Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4	
1.4a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, cum ar fi compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia, inclusiv aceste dispozitive, nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la punctul 1.1	
1.5	Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule care este în mișcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m și raza interioară de 5,30 m	
1.5a	<i>Cerințe suplimentare pentru autobuze</i> Când vehiculul este în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se stabilește un plan vertical tangent la latura vehiculului dirijată spre exteriorul cercului. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să se alinieze cu planul. Când vehiculul se deplasează după o traiectorie dreaptă, intrând pe suprafața circulară descrisă la punctul 1.5, nici o parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m.	
1.6	Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semiremorci	12,00 m

1.4.	Dacă în partea din spate a autobuzului sunt montate dispozitive exterioare detașabile, precum compartimentele pentru schiuri, lungimea totală a acestuia, incluzând dispozitivele respective, nu trebuie să depășească lungimea totală prevăzută la poziția 1.1	
1.5	Orice autovehicul sau ansamblu de vehicule aflat în mișcare trebuie să poată vira în limitele unui cerc cu raza exterioară de 12,50 m și raza interioară de 5,30 m	
1.5.	<i>Cerințe suplimentare pentru autobuze</i> Când vehiculul este în staționare, prin trasarea unei linii pe sol se stabilește un plan vertical tangent la latura vehiculului orientată spre exteriorul cercului. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să fie aliniate cu acest plan. Atunci când vehiculul se deplasează în linie dreaptă și pătrunde pe suprafața circulară descrisă la poziția 1.5, nicio parte a acestuia nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,60 m	
1.6	Distanța maximă dintre fuzeta caprei de cuplare și partea din spate a unei semiremorci	12,00 m
1.7	Distanța maximă, măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului, dintre punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare situate în spatele cabinei și punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului, din care se scade distanța dintre partea din spate a vehiculului tractor și partea frontală a remorcii	15,65 m
1.8	Distanța maximă, măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului, de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	16,40 m
2. Masa maximă admisă a vehiculelor		
2.1	<i>Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule:</i>	
2.1.	remorcă cu două osii	18 t
1		

1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului și partea frontală a remorcii	15,65 m				2.1. 2	remorcă cu trei osii	24 t		
						2.2	<i>Ansamblu de vehicule:</i>			
						2.2. 1	autotren cu cinci sau șase osii În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau vehicule cu emisii zero, la masele maxime admise prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 t, respectiv maximum 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi sau, după caz, de tehnologia cu emisii zero			
						a)	autovehicul cu două osii cu remorcă cu trei osii	40 t		
						b)	autovehicul cu trei osii cu remorcă cu două sau cu trei osii	40 t		
						2.2. 2	vehicul articulat cu cinci sau șase osii În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau vehicule cu emisii zero, la masele maxime admise prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 t, respectiv maximum 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero			
2.	Greutatea maximă autorizată a vehiculului (în tone)					a)	autovehicul cu două osii la care este cuplată o semiremorcă cu trei osii	40 t		
2.1	<i>Vehicule care formează o parte a unui ansamblu de vehicule</i>					b)	autovehicul cu trei osii la care este cuplată o semiremorcă cu două sau trei osii	40 t		
2.1.1	Remorcă cu două osii	18 t				c)	autovehicul cu trei osii la care este cuplată o semiremorcă cu două sau trei osii, destinat transportului, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, al unui sau mai multor containere ori cutii mobile, cu o lungime totală de maximum 45 de picioare	44 t		
2.1.2	Remorcă cu trei osii	24 tone				d)	autovehicul cu două osii la care este cuplată o semiremorcă cu trei osii, destinat transportului, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, al unui sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime totală de maximum 45 de picioare	42 t		
2.2	<i>Ansambluri de vehicule</i>									
2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii În cazul combinațiilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 tonă, respectiv 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de combustibilul alternativ sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero. ◀									
	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 tone								
	(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau	40 tone								

	trei osii				
2.2.2	Vehicule articulate cu cinci sau șase osii În cazul combinațiilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 tonă, respectiv 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de combustibilul alternativ sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero. ◀				
	(a) autovehicul cu două osii cuplat cu remorcă cu trei osii	40 tone			
	(b) autovehicul cu trei osii cuplat cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone			
	(c) 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 de tone			
	(d) 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 de tone			
2.2.3	Autotrenuri cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii În cazul combinațiilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune se adaugă	36 tone			
2.2.3	autotren cu patru osii, constând dintr-un autovehicul cu două osii și o remorcă cu două osii. În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau vehicule cu emisii zero, la masele maxime admise prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 t, respectiv 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero	36 t			
2.2.4	vehicul articulat cu patru osii, constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, în funcție de distanța dintre osiile semiremorcii În cazul ansamblurilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la masele maxime admise prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 t, respectiv 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero				
2.2.4.1	distanța dintre osiile semiremorcii este 1,3 m sau mai mare, dar nu peste 1,8 m	36 t			
2.2.4.2	distanța dintre osiile semiremorcii este mai mare de 1,8 m	36 t plus o limită de 2 t în cazul în care masa maximă admisă a vehiculului motor este de 18 t, masa maximă admisă a osiei tandem a semiremorcii este de 20 t, iar osia motoare este prevăzută cu pneuri jumelate și cu suspensie pneumatică sau cu o suspensie echivalentă, în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern			
2.3.	Autovehicule:				
2.3.	autovehicul cu două osii				

	maximum 1 tonă, respectiv 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de combustibilul alternativ sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero. ◀				1	În cazul vehiculelor cu emisii zero, la masa maximă admisă de 18 t se adaugă maximum 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de tehnologia cu emisii zero		
2.2.4	Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorcii: În cazul combinațiilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 tonă, respectiv 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de combustibilul alternativ sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero. ◀				a)	autovehicul cu două osii, cu excepția autobuzelor	18 t	
					b)	autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la masa maximă admisă de 18 t se adaugă maximum 1 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi	19 t	
					c)	autobuze cu două osii	19,5 t	
2.2.4.1	este 1,3 m sau mai mare dar nu peste 1,8 m	36 tone			2.3.2	autovehicul cu trei osii	25 t sau 26 t în cazul în care osia motoare este prevăzută cu pneuri jumelate și cu suspensie pneumatică sau cu o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă acesteia, în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, ori în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu pneuri jumelate, iar masa maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 t. În cazul autovehiculelor cu trei osii care utilizează combustibili alternativi, la masele maxime admise prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 1 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi.	
2.2.4.2	este mai mare de 1,8 m	36 tone + o marjă de 2 tone când greutatea maximă autorizată (GMA) a autovehiculului (18 tone) și GMA a osiilor în tandem ale semiremorcii (20 tone) sunt respectate, iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II.					În cazul	
2.3	<i>Autovehicule</i>							
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	Autobuze cu două osii: 19,5 tone						

	reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi Vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 2 tone, ce reprezintă greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero ◀				autovehiculelor cu trei osii cu emisii zero, la masele maxime admise prevăzute în prezenta secțiune se adaugă maximum 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de tehnologia cu emisii zero		
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 vehicule cu trei osii cu emisii zero: la greutatea			2.3.3 autovehicul cu patru osii, dintre care două osii de direcție 32 t în cazul în care osia motoare este prevăzută cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau cu o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă acesteia, în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, ori în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu pneuri jumelate, iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 t		
				2.4	<i>Autobuze articulate cu trei osii</i> 28 t În cazul autobuzelor articulate cu trei osii care utilizează combustibili alternativi, la masa maximă admisă de 28 t se adaugă maximum 1 t, reprezentând masa suplimentară determinată de utilizarea combustibililor alternativi. În cazul autobuzelor articulate cu trei osii care sunt vehicule cu emisii zero, la masa maximă admisă de 28 de t se adaugă maximum 2 t, reprezentând masa suplimentară determinată de tehnologia cu emisii		

		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 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero ◀
2.3.3	Autovehicule cu patru osii cu două axe de direcție	— 32 tone în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone
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 Autobuze articulate cu trei osii, care sunt vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 28 de tone

		zero
3. Masa maximă admisă pe osie		
3.1	O singura osie O singură osie nemotoare	10 t
3.2	Tandem de osii al remorcilor și semiremorcilor Suma maselor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.2.1	mai mică de 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2	mai mare sau egală cu 1,0 m, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3	mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4	mai mare sau egală cu 1,8 m ($d \geq 1,8$)	20 t
3.3	Grup de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma maselor pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.3.1	1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4	Osie simplă motoare	
3.4.1	osie motoare a vehiculelor la care se referă pozițiile 2.2.1 și 2.2.2	11,5 t
3.4.2	osie motoare a vehiculelor la care se referă pozițiile 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 t
3.5	Tandem de osii al autovehiculelor Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.5.1	mai mică de 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 t
3.5.2	mai mare sau egală cu 1,0 m, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.5.3	mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t sau 19 t în cazul în care osia motoare este prevăzută cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau cu o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă acesteia, în conformitate cu condițiile privind

		se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero. ◀				echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, ori în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu pneuri jumelate, iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 t		
3.	Greutatea maximă autorizată pe osie a vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b) (în tone)					4. Alte condiții constructive impuse vehiculelor		
3.1	<i>O singură osie</i> O singură osie nemotoare	10 tone				4.1 <i>Pentru toate vehiculele</i> Masa suportată de osia motoare sau de osiile motoare ale unui vehicul ori ale unui ansamblu de vehicule trebuie să fie de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, atunci când acestea sunt utilizate în trafic internațional		
3.2	<i>Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor</i> Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:					4.2 <i>Autotrenuri</i> Distanța dintre osia din spate a autovehiculului și osia din față a remorcii trebuie să fie de cel puțin 3,0 m		
3.2.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11 tone				4.3 <i>Masa maximă admisă în funcție de ampatament</i> Masa maximă admisă, exprimată în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate depăși de cinci ori distanța, exprimată în metri, dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului		
3.2.2	între 1,0 m și mai puțin de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone				4.4 <i>Semiremorci</i> Distanța măsurată în plan orizontal între osia pivotului de cuplare și orice punct al părții frontale a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m		
3.2.3	între 1,3 m și mai puțin de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone						
3.2.4	1,8 m sau mai mult ($1,8 \leq d$)	20 tone						
3.3	<i>Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor</i> Suma greutateilor pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:							
3.3.1	1,3 m sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone						
3.3.2	peste 1,3 m și până la 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone						
3.4	<i>Osia motoare</i>							
3.4.1	Osia motoare a vehiculelor menționate în 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone						
3.4.2	Osia motoare a vehiculelor menționate la punctele 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone						
3.5	<i>Tandemul de osii al autovehiculelor</i> Suma sarcinilor pe osie							

	per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:				
3.5.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tone			
3.5.2	1,0 sau mai mare, dar sub 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone			
3.5.3	1,3 m sau mai mare, dar sub 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	— 18 tone — 19 tone în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone			
4.	Caracteristici aferente ale vehiculelor prevăzute în articolul 1 alineatul (1) litera (b)				
4.1	<i>Toate vehiculele</i> Sarcina suportată de osia motoare sau de axele motoare ale unui vehicul sau ale unui ansamblu de vehicule trebuie să nu fie mai mică de 25 % din greutatea totală încărcată a vehiculului sau ansamblului de vehicule, atunci când sunt utilizate în traficul internațional				
4.2	<i>Autotrenuri</i> Distanța dintre osia din spate a unui autovehicul și osia din față a unei remorci nu trebuie să fie mai mică de 3,00 m.				
4.3	<i>Greutatea maximă autorizată</i>				

	în funcție de distanța dintre osii Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului				
4.4	<i>Semiremorci</i> Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m				
<i>ANEXA II</i> CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SISTEME DE SUSPENSIE NEPNEUMATICĂ ȘI SUSPENSIE PNEUMATICĂ PENTRU OSIA MOTOARE (OSIILE MOTOARE) A (ALE) VEHICULELOR 1. DEFINIȚIA SUSPENSIEI PNEUMATICE Se consideră că un sistem de suspensie este pneumatic dacă cel puțin 75 % din efectul de arc este determinat de arcul pneumatic. 2. ECHIVALENȚA SUSPENSIEI PNEUMATICE O suspensie recunoscută ca fiind echivalentă suspensiei pneumatice trebuie să fie conformă cu următoarele: 2.1. în timpul oscilației verticale libere tranzitorii de frecvență scăzută a masei suspendate deasupra unei osii motoare sau a unui boghiu, frecvența măsurată și amortizarea, la sarcină maximă a suspensiei, trebuie să fie între limitele definite la punctele 2.2-2.5; 2.2. pe fiecare osie trebuie montate amortizoare hidraulice. Pe boghiurile cu tandem de osii, amortizoarele trebuie poziționate astfel încât să reducă la minimum oscilația boghiurilor; 2.3. raportul mediu de amortizare D trebuie să fie de peste 20 % din amortizarea critică pentru suspensie în starea sa normală, amortizoarele hidraulice fiind			Pct. 1 subpct. 8) și 17) din proiect: Regulamentul se completează cu punctul 4¹ și cu anexa nr. 1 cu următorul cuprins: „4¹. Pozițiile din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 care fac trimitere la suspensia echivalentă suspensiei pneumatice se aplică conform condițiilor de echivalență dintre sistemele de suspensie nepneumatică și suspensia pneumatică pentru osia motoare (osiile motoare), stabilite în anexa nr. 1 la prezentul Regulament.” „Anexa nr. 1 la Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule CONDIȚII PRIVIND ECHIVALENȚA DINTRE ANUMITE SISTEME DE SUSPENSIE NEPNEUMATICĂ ȘI SUSPENSIA PNEUMATICĂ PENTRU OSIA MOTOARE (OSIILE MOTOARE) A (ALE) VEHICULELOR 1. Definiția suspensiei pneumatice Se consideră că un sistem de suspensie este pneumatic dacă cel puțin 75% din efectul de arc este determinat de arcul pneumatic. 2. Echivalența cu suspensia pneumatică O suspensie recunoscută ca fiind	Compatibil	Anexa este cea la care fac trimitere pozițiile 2.2.4.2, 2.3.2, 2.3.3 și 3.5.3 din anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 (în redacția Legii nr. 161/2026). Condiții identice de echivalență sunt prevăzute, pentru etapa omologării de tip, în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei (anexa XIII pct. 3.4 și secțiunea L: recunoașterea echivalenței de către autoritatea de omologare); acestea se vor transpune prin transpunerea Regulamentului (UE) 2021/535 în legislația privind omologarea.

montate și funcționând; 2.4. raportul de amortizare D al suspensiei atunci când toate amortizoarele hidraulice sunt demontate sau nu sunt în stare de funcționare trebuie să nu depășească 50 % din D; 2.5. frecvența masei suspendate deasupra osiei motoare sau deasupra boghiului într-o oscilație verticală tranzitorie liberă nu trebuie să fie mai mare de 2,0 Hz; 2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt date în alineatul (3). Procedurile de testare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite în alineatul (4). 3. DEFINIȚIA FRECVENȚEI ȘI A AMORTIZĂRII În această definiție se are în vedere o masă suspendată M (kg) deasupra unei osii motoare sau deasupra unui boghiu. Osia sau boghiul are o rigiditate verticală totală între suprafața drumului și masa suspendată de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni pe metru pe secundă (N·s/m). Deplasarea verticală a masei suspendate este Z. Ecuația mișcării pentru oscilația liberă a masei suspendate este: $M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$ Frecvența oscilației masei suspendate F (rad/sec) este: $F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$ amortizarea este critică atunci când $C = C_o$, unde $C_o = 2\sqrt{KM}$ Raportul de amortizare, ca fracție a amortizării critice este $\frac{C}{C_o}$ În timpul oscilației tranzitorii libere a masei suspendate, mișcarea verticală a masei va urma o traiectorie sinusoidală amortizată (Figura 2). Frecvența poate fi estimată măsurându-se timpul pe parcursul a cât de multe cicluri de oscilații pot fi observate. Amortizarea poate fi estimată prin măsurarea valorilor de vârf succesive ale oscilației în aceeași direcție. Dacă amplitudinile valorilor de vârf ale primului și celui de-al doilea ciclu ale oscilației sunt A₁ și A₂, atunci raportul de amortizare D este:	echivalentă suspensiei pneumatice trebuie să fie conformă cu următoarele condiții: 2.1. în timpul oscilației verticale libere tranzitorii de frecvență scăzută a masei suspendate deasupra unei osii motoare sau a unui boghiu, frecvența măsurată și amortizarea, la sarcină maximă a suspensiei, trebuie să se încadreze în limitele definite la punctele 2.2–2.5; 2.2. pe fiecare osie trebuie montate amortizoare hidraulice. Pe boghiurile cu tandem de osii, amortizoarele trebuie poziționate astfel încât să reducă la minimum oscilația boghiurilor; 2.3. raportul mediu de amortizare D trebuie să fie de peste 20% din amortizarea critică pentru suspensie în stare sa normală, cu amortizoarele hidraulice montate și în stare de funcționare; 2.4. raportul de amortizare D al suspensiei, atunci când toate amortizoarele hidraulice sunt demontate sau nu sunt în stare de funcționare, nu trebuie să depășească 50% din D; 2.5. frecvența masei suspendate deasupra osiei motoare sau deasupra boghiului, într-o oscilație verticală tranzitorie liberă, nu trebuie să fie mai mare de 2,0 Hz; 2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt definite la punctul 3, iar procedurile de testare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite la punctul 4. 3. Definiția frecvenței și a amortizării În această definiție se are în vedere o masă suspendată M (kg) deasupra unei osii motoare sau deasupra unui boghiu. Osia sau boghiul are o rigiditate verticală totală, între suprafața drumului și masa suspendată, de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni pe metru pe secundă (N·s/m). Deplasarea verticală a masei suspendate este Z. Ecuația mișcării pentru oscilația liberă a masei suspendate este: $M \cdot (d^2Z/dt^2) + C \cdot (dZ/dt) + K \cdot Z = 0$ Frecvența oscilației masei suspendate F (rad/sec) este: $F = \sqrt{(K/M - C^2/4M^2)}$ Amortizarea este critică atunci când C =			
--	--	--	--	--

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

„ln” fiind logaritmul natural al raportului de amplitudine.

4. PROCEDURA DE TESTARE

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

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

sau

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

sau

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

sau

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

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

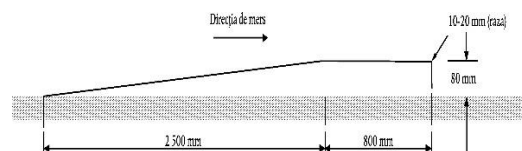


Figura.1 Prag pentru testarea suspensiei

Co, unde:

$$C_o = 2 \cdot \sqrt{(K \cdot M)}$$

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

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

$$D = C/C_o = (1/2\pi) \cdot \ln (A_1/A_2),$$

unde „ln” este logaritmul natural al raportului de amplitudine.

4. Procedura de testare

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

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

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

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

d) să fie supus altor proceduri, în măsura în care producătorul a demonstrat, spre satisfacția serviciului tehnic, că acestea sunt echivalente.

Vehiculul trebuie echipat cu un traductor

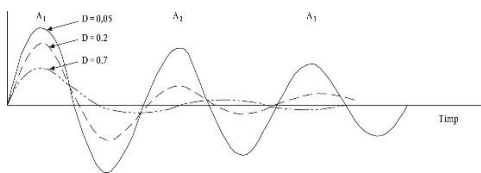


Figura2 Oscilație tranzitorie amortizată

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

Figura 1

Proy pentru testarea suspensiei

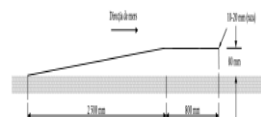
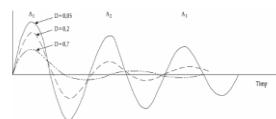


Figura 2

Oscilație tranzitorie amortizată



ANEXA III

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

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

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

Pct. 1 subpct. 17) din proiect: Regulamentul se completează cu anexa nr. 2

Anexa nr. 2

la Hotărârea Guvernului nr. ____/2026

„Anexa nr. 2

la Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu anumite categorii de vehicule
PLĂCUȚA PRIVIND DIMENSIUNILE
I. Plăcuța privind dimensiunile, fixată cât mai aproape posibil de plăcuța producătorului, prevăzută de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere, conține următoarele date:

1. numele producătorului*;
2. numărul de identificare al vehiculului*;
3. lungimea autovehiculului, a remorcii

Compatibil

Anexa nr. 2 la Regulament preia anexa III la directivă, cu adaptarea trimiterii la Directiva 76/114/CEE (abrogată) prin trimiterea la plăcuța producătorului, prevăzută de legislația privind omologarea vehiculelor rutiere. Prevederi corespundente există în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/535 al Comisiei (anexa II – plăcuța regulamentară a producătorului).

remorcii (inelul caprei de cuplare) sau al semiremorcii (fuzeta) și partea din spate a remorcii sau semiremorcii; în cazul unui dispozitiv cu câteva puncte de cuplare, trebuie date valoarea minimă și cea maximă ($b_{\min}$ și $b_{\max}$). Lungimea ansamblului de vehicule este lungimea autovehiculului și a remorcii sau a semiremorcii puse în linie dreaptă, una în spatele celeilalte. II. Valorile date pe actul doveditor de respectare a cerințelor vor reproduce cu exactitate măsurările efectuate direct pe vehicul.	sau a semiremorcii (L); 4. lățimea autovehiculului, a remorcii sau a semiremorcii (W); 5. datele privind măsurarea lungimii ansamblului de vehicule: – distanța (a) dintre partea frontală a autovehiculului și centrul dispozitivului de cuplare (cârlig de cuplare sau capră de cuplare); în cazul unei capre de cuplare cu mai multe puncte de cuplare, se indică valorile minimă și maximă ($a_{\min}$ și $a_{\max}$); – distanța (b) dintre centrul dispozitivului de cuplare al remorcii (inelul caprei de cuplare) sau al semiremorcii (fuzeta) și partea din spate a remorcii sau a semiremorcii; în cazul unui dispozitiv cu mai multe puncte de cuplare, se indică valorile minimă și maximă ($b_{\min}$ și $b_{\max}$). Lungimea ansamblului de vehicule este lungimea autovehiculului și a remorcii sau a semiremorcii plasate în linie dreaptă, una în spatele celeilalte. II. Valorile indicate în dovada de conformitate reproduc cu exactitate măsurările efectuate direct pe vehicul. * Aceste informații nu se repetă în cazul în care vehiculul are o singură plăcuță care conține datele privind atât masele, cât și dimensiunile.			
ANEXA IV DIRECTIVE ABROGATE			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.
ANEXA V TABEL DE CORELARE			prevederi UE neaplicabile	Dispoziție finală/tranzitorie a directivei, adresată statelor membre ale UE; nu necesită transpunere.

Sinteza recomandărilor recepționate

la proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
I. Obiecțiile		
Nu au fost recepționate obiecții.		
II. Propunerile (recomandările)		
Primăria municipiului Bălți -propuneri din 04.09.2026, recepționate în procedura consultărilor publice privind inițierea elaborării proiectului	1. Completarea Regulamentului cu definiții noi: „coridor de transport greu”, „tranzit al vehiculelor de mare tonaj”, „traseu de ultim kilometru”, „drum cu regim de protecție”, „permis electronic de acces”.	Nu se acceptă. Noțiunile propuse vizează circulația vehiculelor aflate în limitele maxime admise pe drumurile publice locale – materie care excedează obiectul Regulamentului.
	2. Completarea Regulamentului cu norme privind competența administratorului drumului local de a institui zone, coridoare și itinerare cu regim special pentru vehiculele de mare tonaj, în baza schemei de organizare a circulației.	Nu se acceptă. Competența există în cadrul în vigoare: administratorul drumului poate institui restricții de circulație în temeiul art. 8 alin. (10) din Legea drumurilor nr. 509/1995, iar organizarea circulației în teritoriul administrat se realizează potrivit Legii nr. 436/2006 și Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.
	3. Completarea Regulamentului cu prevederi referitoare la regimul tranzitului pe drumurile publice locale: limitarea/interzicerea tranzitului vehiculelor de mare tonaj pe drumurile publice locale atunci când există traseu alternativ, cu garantarea accesului la destinație („ultimul kilometru”).	Nu se acceptă. Restricționarea tranzitului pe drumurile locale este posibilă în temeiul art. 8 alin. (10) din Legea drumurilor nr. 509/1995; consacrarea principiului „acces garantat la destinație / tranzit dirijat” ține de nivel legislativ, nu de prezentul Regulament.
	4. Completarea Regulamentului cu prevederi referitoare la accesul pentru descărcare în interiorul localității, inclusiv instituirea permisului electronic de acces (atribuirea traseului, permise pentru livrări repetitive de 3–6 luni, obligațiile beneficiarului descărcării).	Nu se acceptă. Instituirea unui permis de acces pentru vehiculele aflate în limitele maxime admise excedează obiectul Regulamentului.
	5. Completarea Regulamentului cu prevederi referitoare la drumuri cu regim de protecție și restricții pe caniculă pe o perioadă determinată	Nu se acceptă. Asemenea restricții temporare pot fi instituite deja de administratorul drumului în temeiul art. 8 alin. (10) din Legea drumurilor nr. 509/1995.

	(sectoare recent reabilitate, capacitate portantă limitată).	
	6. Completarea Regulamentului cu prevederi referitoare la avizarea schemei de circulație de către Poliție cu termen de 10 zile lucrătoare și aviz tacit în lipsa răspunsului motivat.	Nu se acceptă. Procedura de avizare a schemelor de organizare a circulației este reglementată de Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și nu face obiectul proiectului.
	7. Completarea Regulamentului cu prevederi referitoare la controlul automatizat și utilizarea probatorie a sistemelor WIM și ANPR și schimbul securizat de date între administratorul drumului, Poliție și ANTA.	Se ia act. Proiectul reglementează identificarea vehiculelor cu suspiciuni de supraîncărcare prin Sistemul informațional de cântărire în mișcare și schimbul de informații între autoritățile competente (pct. 76 ² și 76 ⁴ din Regulament, în redacția proiectului); valoarea probatorie a constatărilor și utilizarea sistemelor ANPR țin de cadrul legislativ conex.
	8. Modificări legislative conexe (Legea drumurilor nr. 509/1995, Legea nr. 131/2007, Codul contravențional, cadrul bugetar-fiscal, protecția datelor) și direcționarea unei cote din sancțiuni către administratorul drumului afectat.	Se ia act. Propunerile vizează intervenții de nivel legislativ, care excedează obiectul proiectului și competența materială a unei hotărâri de Guvern.
	9. Excepțiile obligatorii de la restricțiile locale (servicii de urgență, intervenții comunale, transport public, aprovizionare esențială, lipsa traseului alternativ).	Se ia act. Excepțiile vizează regimul restricțiilor locale, care nu face obiectul proiectului.
	10. Selectarea municipiului Bălți pentru un model-pilot (inventarierea străzilor, rețea de coridoare, registru de permise electronice, operațiune comună de control cu Poliția și ANTA, camere ANPR și puncte WIM), constituirea unui grup tehnic MIDR–ANTA–IGP–CALM și publicarea unei metodologii unitare.	Se ia act. Măsurile au caracter administrativ-organizatoric și nu necesită includerea în textul proiectului; ministerul va examina oportunitatea constituirii unui grup tehnic și a unui proiect-pilot.



Nr. 11-5477 din 18.09.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare proiectul de hotărâre de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de hotărâre de Guvern privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul are drept scop transpunerea integrală a 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, CELEX:31996L0053, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L, nr. 235 din 17 septembrie 1996, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.

4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Acțiunea nr. 15 din Anexa A, Capitolul 14. Politica de Transport, Cluster 4: Agenda verde și conectivitatea sustenabilă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	Ministerul Finanțelor; Ministerul Afacerilor Interne; Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; Ministerul Mediului; Instituția Publică „Agenția Servicii Publice”; Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Ion EREMIA, șef al Direcției politici în domeniul întreținerii drumurilor, tel: 022 250 274, e-mail: ion.eremia@midr.gov.md .
8.	Anexe	1. Proiectul de hotărâre de Guvern; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabelul de concordanță; 4. Tabelul comparativ.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

*Ex. Eremia Ion,
tel. 022 250674*