

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta Lege transpune parțial (transpune art. 3, 4, 7 și Anexa I și parțial art. 1 și 8b) 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, CELEX: 01996L0053, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 235 din 17 septembrie 1996.

Art. I. - Legea drumurilor nr. 509/1995 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.7–17, art.32), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 alineatul (3) se completează cu următoarele noțiuni:

”dimensiuni maxime admise - dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa nr. 2 la prezenta lege;

greutatea maximă autorizată - greutatea maximă de utilizare în trafic a unui vehicul încărcat;

greutatea maximă admisă pe osii - greutatea maximă de utilizare în trafic a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină.”

2. Articolul 2 aliniatul (3) se completează cu punctul (1¹) cu următorul cuprins: ”(1¹) drumuri europene TEN-T - drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova incluse în a rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie indicele „TEN-T” conform art. 4;”

3. Articolul 7 se completează cu alineatele (4) și (5) cu următorul cuprins:

”(4) Proprietarul căii de acces execută, pe cont propriu demolarea sau modificarea căii de acces dacă aceste intervenții sunt impuse de modernizarea și exploatarea drumului public.

(5) După expirarea termenului prevăzut la art. 7 alin. (3) administratorul drumului public este abilitat cu dreptul de a demola căile de acces amplasate neautorizat sau cu încălcarea condițiilor impuse prin autorizația de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia. Proprietarul căii de acces este obligat să suporte cheltuielile aferente lucrărilor de demolare.”

4. La articolul 8:

1) aliniatul (2) va avea următorul cuprins „Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea valorilor limită ale masei maxime admise, ale masei maxime admise pe osie și/sau ale dimensiunilor maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta lege.”;

2) după aliniatul (2) se completează cu aliniatul (2¹) și (2²) cu următorul cuprins: „(2¹) 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.

(2²) Circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice este reglementată de Guvern.”

3) alineatul (10) va avea următorul cuprins:

”În cazul în care, Serviciul Hidrometeorologic de Stat emite avertizări meteorologice - coduri cromatice, administratorul drumului:

a) instituie restricții de circulație privind masa totală a vehiculelor, indicând lista drumurilor și regiunea pentru care acestea se aplică, tipul transportului și perioada restricțiilor de circulație, iar actele emise în acest sens sunt executorii și obligatorii pentru toți utilizatorii drumurilor publice.

b) informează, autoritatea administrativă a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier și Serviciul Vamal, despre zonele (raioanele) în care se instituie restricții de circulație și informează toți utilizatorii drumurilor prin intermediul mass-mediei și pe site-ul web oficial.

4) se completează cu alineatul (10¹) cu următorul cuprins:

”Inspectoratul General al Poliției asigură controlul asupra circulației mijloacelor de transport în funcție de limitările provizorii stabilite de către administrator.”

5) La aliniatul (13) cuvintele ”prin lege” se substituie cu cuvintele ”de Guvern”

5. În Anexa nr. 1, la pct. 2, capitolul I. Limitele zonelor drumurilor publice, cuvintele ”până la” se substituie cu cuvintele ”este minim de”.

6. Anexa nr.2 va avea următorul cuprins:

„Anexa nr.2

Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice

1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)	
1.1	<i>Lungime:</i>	
	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	<i>Lățime:</i>	
a)	toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m
b)	suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m
1.3	<i>Înălțime:</i>	
	orice vehicul	4,00 m
1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum sunt containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4	
1.4 a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, precum sunt compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia incluzând dispozitivele respective nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la poziția 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	
1.5 a	<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
1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului și partea frontală a remorcii	15,65 m
1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	16,40 m
2	Masa maximă admisă a vehiculelor	
2.1	<i>Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule:</i>	
2.1.1	remorcă cu două osii	18 tone
2.1.2	remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	<i>Ansamblu 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 cu remorcă cu trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
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 semiremorcă având trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă având 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	42 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 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 maximum 1 tonă, respectiv 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de combustibilul alternativ sau, respectiv, de tehnologia cu emisii zero.	36 tone
2.2.4	Vehicule articulate cu patru osii constând dintr-un autovehicul cu două osii și o semiremorcă cu două osii, dacă distanța dintre osiile semiremorci: 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.	
2.2.4.1	este 1,3 m sau mai mare dar nu peste 1,8 m	36 tone
2.2.4.2	este mai mare de 1,8 m	36 tone + o limită de 2 tone, în cazul în care masa maximă admisă a vehiculului motor este de 18 tone și masa maximă admisă a osiei tandem a semiremorcii este de 20 de tone, iar osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern
2.3	<i>Autovehicule:</i>	
2.3.1	Autovehicul cu două osii: În cazul vehiculelor 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	
a)	autovehicul cu două osii, cu excepția autobuzelor	18 tone
b)	autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi	19 tone
c)	autobuze cu două osii	19,5 tone
2.3.2	Autovehicul cu trei osii	25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone. În cazul autovehiculelor cu trei osii care utilizează combustibili alternativi la greutățile maxime autorizate prevăzute în prezenta secțiune, se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară

		impusă de tehnologia combustibililor alternativi. În cazul autovehiculelor cu trei osii cu emisii zero la greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune, se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.
2.3.3	autovehicul cu patru osii, dintre care două osii de direcție	32 tone În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, 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 În cazul autobuzelor 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. În cazul autobuzelor articulate cu trei osii, care sunt vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 28 de tone se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.
3	Masa maximă admisă pe osii	
3.1	O singura osie: O singură osie nemotoare	10 tone
3.2	Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.2.1	mai mică de 1,0 metri ($d < 1,0$)	11 tone
3.2.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
3.2.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
3.2.4	mai mare sau egală cu 1,8 metri ($d \geq 1,8$)	20 tone

3.3	Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma greutăților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
3.3.1	1,3 metri sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone
3.3.2	peste 1,3 metri și până la 1,4 metri ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone
3.4	<i>Osie simplă motoare:</i>	
3.4.1	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone
3.4.2	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone
3.5	Tandemul 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 metri ($d < 1,0$)	11,5 tone
3.5.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
3.5.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone sau 19 tone în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone
4	Alte condiții constructive impuse vehiculelor	
4.1	<i>Pentru toate vehiculele</i> Masa suportată de osia motoare sau osiile motoare ale unui vehicul ori ansamblu de vehicule trebuie să fie de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, în cazul în care acestea sunt utilizate în trafic internațional	
4.2	<i>Trenuri rutiere</i> Distanța dintre osia din spate a autovehiculului și osia din față a remorcii trebuie să fie de cel puțin 3,0 metri	
4.3	<i>Masa maximă admisă în funcție de ampatament</i> Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului	
4.4	<i>Semiremorci</i> Distanța măsurată în plan orizontal între osia pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 metri	

Art. II. La art. 224 alin. (12) din Codul Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 441-

451, art. 879), cu modificările ulterioare, textul „privind masa totală a vehiculelor, în cazul în care temperatura aerului este mai mare de 30°C” se substituie cu textul „institute în temeiul art. 8 alin. (10) din Legea drumurilor nr. 509/1995”

Art. III. (1) Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor art. I pct. 6 care intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

(2) Guvernul, în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege.

Președintele Parlamentului

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative
(privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege 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 de lege elaborat 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 transunerii 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: 01996L0053, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 235 din 17 septembrie 1996.
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. Domeniul infrastructurii de transport are un rol strategic în procesul de integrare europeană, contribuind la conectarea infrastructurii naționale la rețelele europene de transport și la facilitarea mobilității mărfurilor și persoanelor. Cadrul normativ principal care reglementează domeniul infrastructurii rutiere este stabilit prin Legea drumurilor nr. 509/1995. Totuși, aplicarea prevederilor actuale a evidențiat existența unor lacune și necesitatea actualizării cadrului normativ, în special în ceea ce privește reglementarea dimensiunilor și maselor maxime admise ale vehiculelor, administrarea drumurilor publice, precum și integrarea infrastructurii rutiere naționale în rețeaua transeuropeană de transport. În prezent, legislația nu conține definiții explicite pentru anumite noțiuni tehnice esențiale, cum ar fi dimensiunile maxime admise ale vehiculelor, greutatea maximă autorizată sau greutatea maximă admisă pe osii. Lipsa acestor definiții poate genera dificultăți în interpretarea și aplicarea uniformă a normelor privind circulația vehiculelor pe drumurile publice. De asemenea, legislația existentă nu reglementează în mod expres noțiunea de drumuri europene TEN-T, respectiv drumurile incluse în rețeaua transeuropeană de transport. În contextul procesului de integrare europeană și al participării Republicii Moldova la dezvoltarea coridoarelor de transport europene, este necesară introducerea în legislația națională a acestei categorii de drumuri și stabilirea unui indice distinct pentru identificarea lor în sistemul național de clasificare a drumurilor. Totodată, experiența administrării infrastructurii rutiere a demonstrat necesitatea consolidării mecanismelor legale privind gestionarea căilor de acces la drumurile publice. În anumite situații, existența unor căi de acces neautorizate sau amplasate cu încălcarea condițiilor prevăzute de autorizațiile emise poate afecta siguranța traficului rutier și exploatarea corespunzătoare a drumurilor. Prin urmare, este necesară instituirea unor prevederi clare care să permită administratorului drumului public să intervină pentru demolarea sau modificarea acestor căi de acces atunci când ele sunt amplasate neautorizat sau când modernizarea drumului o impune. Un alt aspect important vizează reglementarea circulației vehiculelor pe drumurile publice în raport cu masele și dimensiunile maxime admise. Normele actuale necesită actualizare și clarificare pentru a asigura o aplicare uniformă și pentru a permite administratorului drumului să instituie condiții speciale de circulație pe anumite sectoare de drum, în funcție de parametrii tehnici ai infrastructurii rutiere. Regimul juridic al circulației vehiculelor rutiere în Republica Moldova, din perspectiva dimensiunilor maxime admise și a maselor maxime autorizate, are o dublă finalitate: (i) asigurarea condițiilor de siguranță a traficului și (ii) protejarea infrastructurii rutiere (carosabil, poduri, podețe,

elemente de drenaj și siguranță) împotriva degradărilor accelerate cauzate de suprasarcini și depășiri constructive. În același timp, acest regim trebuie să ofere previzibilitate și tratament nediscriminatoriu operatorilor de transport, în special în contextul creșterii fluxurilor comerciale, al dezvoltării transportului intermodal și al tranziției către vehicule cu emisii reduse/zero (vehicule cu combustibili alternativi). În prezent, cadrul normativ național existent acoperă majoritatea situațiilor clasice de „transporturi cu depășiri”, însă nu reflectă complet și coerent toate exigențele *Directivei 96/53/CE 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*, ceea ce generează lacune de reglementare, ambiguități în aplicare și riscuri de neconformitate.

În forma actuală, Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995 prezintă o serie de deficiențe structurale și de conținut, care îngreunează aplicarea unitară a normelor și nu asigură o transpunere completă a cerințelor europene.

Limitele maxime admise sunt prezentate diferențiat în funcție de categorii de drumuri (drumuri reabilite, nereabilite, pietruite). Deși această abordare a avut la origine considerente de protecție a infrastructurii, ea nu corespunde logicii Directivei 96/53/CE, care stabilește un set unic de limite maxime armonizate pentru circulația vehiculelor, iar eventualele restricții locale se aplică prin semnalizare rutieră și măsuri de administrare a rețelei, nu prin cerințe tehnice diferite în actul normativ de bază.

Astfel, anexa existentă necesită o revizuire și o expunere într-o redacție nouă pentru a reflecta evoluțiile tehnice din domeniul transportului rutier și pentru a armoniza limitele aplicabile cu standardele europene. Noua anexă stabilește valori detaliate privind dimensiunile maxime admise ale vehiculelor, masele maxime admise ale diferitelor categorii de vehicule și ansambluri de vehicule, precum și limitele privind sarcina pe osii.

De asemenea, proiectul introduce prevederi specifice privind vehiculele care utilizează combustibili alternativi sau tehnologii cu emisii zero, prin permiterea unei majorări limitate a masei maxime admise pentru a compensa greutatea suplimentară a acestor tehnologii. Această abordare este în concordanță cu politicile europene de promovare a transportului durabil și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

În același timp, schimbările climatice și creșterea frecvenței fenomenelor meteorologice extreme, cum ar fi perioadele de caniculă, pot afecta structura și durabilitatea infrastructurii rutiere. În prezent, legislația nu reglementează în mod suficient mecanismele de instituire a restricțiilor de circulație pentru vehiculele de mare tonaj în astfel de situații. Prin urmare, este necesară instituirea unor prevederi care să permită administratorului drumurilor să introducă restricții temporare de circulație atunci când sunt emise avertizări meteorologice privind temperaturi extreme, precum și stabilirea unor mecanisme de cooperare între instituțiile responsabile, inclusiv autoritățile din domeniul transporturilor, poliția rutieră și serviciile vamale.

În plus, actualul cadru normativ necesită ajustări pentru a asigura coerența între prevederile legislației privind drumurile și prevederile contravenționale aplicabile în cazul nerespectării restricțiilor de circulație instituite de administratorul drumurilor. În acest sens, se impune corelarea prevederilor relevante din Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 cu noile reglementări propuse.

În ansamblu, intervenția legislativă este necesară pentru modernizarea cadrului normativ existent, pentru consolidarea mecanismelor de administrare a infrastructurii rutiere și pentru alinierea legislației naționale la standardele europene în domeniul transporturilor.

Aceste modificări vor asigura coerența cadrului normativ național, vor facilita aplicarea uniformă a regulilor și la alinierea Republicii Moldova la standardele Uniunii Europene în domeniul transportului rutier.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de lege urmărește două obiective principale: (i) alinierea integrală a cadrului național privind masele și dimensiunile maxime admise ale vehiculelor la cerințele Directivei 96/53/CE și (ii) ajustarea mecanismelor de administrare a drumurilor publice, în vederea asigurării unui cadru normativ clar, unitar și aplicabil pe întreg teritoriul Republicii Moldova.

Principalele prevederi și elementele noi introduse sunt următoarele:

- completarea art. 1 alin. (3) cu definițiile „dimensiuni maxime admise”, „greutate maximă autorizată” și „greutate maximă admisă pe osii”;
- introducerea în art. 2 a noțiunii de „drumuri europene TEN-T”;
- consolidarea mecanismelor de gestionare a căilor de acces prin instituirea la art. 7 a alin. (4) și (5) unor prevederi clare care să permită administratorului drumului public să intervină pentru demolarea sau modificarea acestor căi de acces atunci când ele sunt amplasate neautorizat sau când modernizarea drumului o impune;
- revizuirea art. 8, inclusiv stabilirea unui set unic de limite pentru dimensiunile vehiculelor admise în circulație pe drumurile publice (alin. (2)), posibilitatea instituirii de condiții speciale de circulație (alin. (2¹)), reglementarea dispozitivelor aerodinamice (alin. (2²)) și instituirea mecanismului de restricții temporare în cazul avertizării meteorologice (coduri cromatice) (alin. (10)), cu corelarea corespunzătoare în Codul contravențional;
- expunerea Anexei nr. 2 într-o redacție nouă, care instituie un set unic de limite maxime admise (fără diferențiere după tipul drumului), include majorări de masă pentru vehiculele cu combustibili alternativi sau cu emisii zero și transpune structura și valorile prevăzute de Directiva 96/53/CE;
- modificarea art. 224 alin. (12) din Codul contravențional prin corelarea la prevederile art. 8 alin. (10) din Legea nr. 509/1995;
- dispoziții tranzitorii privind intrarea în vigoare (la data publicării, cu excepția Anexei nr. 2 – la data aderării la UE). Intrarea în vigoare la data publicării se justifică pentru dispozițiile cu caracter tehnic și operațional necesare administrării drumurilor publice. Aplicarea imediată este necesară pentru a permite intervenția operativă în contextul avertizărilor meteorologice, inclusiv prin instituirea promptă a restricțiilor de circulație, în vederea protejării infrastructurii rutiere și asigurării siguranței traficului rutier.

Prin aceste modificări, proiectul introduce un cadru normativ modern, armonizat și previzibil, eliminând diferențierile anterioare, facilitând transportul intermodal și internațional și asigurând protecția infrastructurii rutiere în condiții de schimbări climatice. Toate elementele noi sunt direct corelate cu cerințele Directivei 96/53/CE și cu angajamentele de aderare la UE.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului de lege au fost analizate în mod sistematic mai multe variante de intervenție normativă, cu scopul de a asigura o armonizare completă cu cerințele Directivei 96/53/CE, o claritate juridică superioară și o aplicare uniformă pe întreg teritoriul Republicii Moldova. În urma evaluării comparative, s-a constatat că doar soluția propusă în proiect (expunerea Anexei nr. 2 într-o redacție nouă și completarea prevederilor conexe ale Legii nr. 509/1995) răspunde integral obiectivelor urmărite. Celelalte opțiuni au fost respinse din următoarele motive:

Menținerea cadrului normativ actual (status quo)

Această variantă presupunea păstrarea integrală a Anexei nr. 2 în forma sa actuală, inclusiv diferențierea limitelor maxime admise în funcție de starea drumului (reabilitat/nereabilitat/pietruit). Opțiunea a fost analizată ca soluție minimală, care nu ar fi generat costuri administrative suplimentare pe termen scurt. Totuși, ea a fost respinsă deoarece:

- perpetuează incertitudinea juridică și interpretările neuniforme pentru operatorii de transport (care traversează drumuri de categorii diferite);
- menține lipsa armonizării cu Directiva 96/53/CE, care impune un set unic de limite aplicabile pe toate drumurile;
- nu permite introducerea majorărilor de masă pentru vehiculele cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, prevăzute explicit de Directivă;
- creează riscuri de neconformitate în procesul de aderare la Uniunea Europeană și obstacole în transportul internațional și intermodal.

Complementar, menținerea status quo-ului ar fi contrar angajamentelor asumate prin Programul național de aderare la UE 2025–2029 (acțiunea nr. 15, Capitolul 14 – Politica de Transport).

Reglementarea exclusiv prin acte subordonate legii (hotărâri de Guvern sau regulamente tehnice)

S-a examinat posibilitatea de a menține Anexa nr. 2 în forma actuală și de a introduce limitele armonizate și majorările de masă doar prin modificarea Hotărârii Guvernului nr. 326/2022 sau prin alte acte de nivel secundar. Această opțiune a fost respinsă deoarece:

- limitele maxime admise privind masele și dimensiunile vehiculelor constituie elemente esențiale ale regimului juridic de utilizare a drumurilor publice și trebuie stabilite obligatoriu la nivel de lege organică (conform art. 72 alin. (3) din Constituție și practicii Curții Constituționale);
- reglementarea exclusivă prin acte subordonate ar crea o necorelare între normele de rang diferit, afectând securitatea juridică și expunând cadrul normativ riscului de contestare în instanță pentru depășirea competențelor de reglementare;
- nu ar asigura aplicabilitatea directă și uniformă a limitelor pe toate drumurile publice, contrar logicii Directivei 96/53/CE.

Menținerea sistemului diferențiat de limite pe categorii de drumuri, cu ajustări parțiale ale valorilor numerice

Această variantă presupunea păstrarea structurii actuale a Anexei nr. 2 (cu limite diferite pentru drumuri reabilite, nereabilite și pietruite), dar cu revizuirea valorilor și adăugarea de note privind cerințele europene și majorările pentru vehiculele eco. Soluția a fost considerată insuficientă deoarece:

- menține o abordare structural diferită de cea prevăzută de Directiva 96/53/CE, care operează cu un set unic și armonizat de limite maxime;
- continuă să genereze dificultăți practice în aplicare, în special pentru transporturile care traversează drumuri de categorii diferite;
- complică activitatea autorităților de control (ANTA, Poliție, Serviciu Vamal) și crește riscul de litigii;
- fragmentează reglementarea și reduce claritatea și previzibilitatea normei pentru operatorii economici.

O astfel de soluție ar reprezenta doar o ajustare cosmetică, fără a rezolva problema de fond a neconformității cu standardele europene.

Prin urmare, opțiunea care răspunde integral cerințelor de armonizare legislativă, claritate normativă, aplicare uniformă și aliniere la acquis-ul UE este cea propusă în proiect: modificarea Legii nr. 509/1995 prin expunerea Anexei nr. 2 într-o redacție nouă, unitară, structurată conform modelului european, însoțită de completările necesare la articolele 1, 2, 4, 7 și 8. Această soluție elimină diferențierile anterioare, introduce majorările de masă pentru vehiculele cu propulsie alternativă și creează premisele pentru transpunerea integrală a Directivei 96/53/CE prin actualizarea ulterioară a Hotărârii Guvernului nr. 326/2022.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Modificările propuse au un impact predominant organizatoric și de reglementare asupra sectorului public, fără a genera schimbări structurale majore în atribuțiile instituțiilor responsabile. Efectele principale vizează îmbunătățirea clarității cadrului normativ și facilitarea aplicării uniforme a normelor.

În primul rând, instituirea unui set unic de limite maxime admise aplicabile pe toate drumurile publice contribuie la simplificarea aplicării normelor și la reducerea riscului de interpretări neuniforme. Eliminarea diferențierilor în funcție de tipul drumului reduce riscul de interpretări neuniforme și scade complexitatea verificărilor în teren.

De asemenea, includerea referinței privind vehiculele care utilizează combustibili alternativi va reduce incertitudinile privind aplicarea majorărilor de masă permise de legislația europeană.

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 bugetelor curente existente.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Modificările propuse au un impact preponderent pozitiv asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor economici din domeniul transportului rutier de mărfuri, logisticii și comerțului

internațional. Proiectul nu introduce restricții suplimentare față de standardele europene, ci dimpotrivă, urmărește alinierea cadrului național la regulile aplicate pe piața Uniunii Europene, sporind astfel previzibilitatea și claritatea normelor aplicabile.

Instituirea unui set unic de limite maxime admise pe toate drumurile publice elimină incertitudinile generate de diferențierea anterioară în funcție de tipul drumului. Operatorii vor putea planifica rutele și configurațiile vehiculelor pe baza unor reguli clare și uniforme, ceea ce reduce riscul de interpretări diferite în cadrul controalelor și diminuează expunerea la sancțiuni generate de neclarități normative.

Clarificarea regimului aplicabil vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, creează un cadru normativ mai sigur pentru operatorii care investesc în tehnologii noi. Această măsură contribuie la reducerea incertitudinilor juridice și la asigurarea unei aplicări uniforme a regulilor privind masele maxime admise.

În ansamblu, proiectul are un impact pozitiv, contribuind la creșterea predictibilității mediului de afaceri, la reducerea riscurilor de interpretare divergentă a normelor și la alinierea condițiilor de operare la cele din spațiul european. Aceste efecte favorizează competitivitatea operatorilor economici naționali și facilitează participarea acestora la transportul internațional, în condiții de concurență mai echitabilă.

4.4. Impactul social

Nu este aplicabil

4.4.1. Impactul asupra 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 majorările de masă permise.

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. Eliminarea diferențierilor de aplicare și alinierea la standardele europene reduc avantajele nejustificate care ar putea apărea din interpretări neuniforme ale normelor și contribuie la asigurarea unor condiții echitabile de concurență.

Armonizarea limitelor maxime admise cu normele Uniunii Europene facilitează compatibilitatea tehnică a vehiculelor utilizate de operatorii naționali cu cele din spațiul european. Aceasta contribuie la reducerea barierelor operaționale în transportul internațional și la integrarea mai eficientă a operatorilor din Republica Moldova în fluxurile comerciale regionale.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul de lege constituie o măsură normativă de transpunere parțială a Directivei 96/53/CE în legislația națională.

Transpunerea se realizează prin:

- revizuirea și expunerea într-o redacție nouă a Anexei nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995;
- stabilirea unui set unic de limite maxime admise privind dimensiunile și masele vehiculelor aplicabile pe toate drumurile publice;
- introducerea referințelor privind majorările de masă pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi;
- asigurarea compatibilității tehnice a vehiculelor utilizate în transportul rutier național și internațional cu standardele europene.

Aceste măsuri contribuie la armonizarea legislației Republicii Moldova cu acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transportului rutier și la eliminarea diferențelor normative care ar putea crea obstacole în transportul internațional.

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.

În special, modificările propuse:

- instituie un sistem normativ clar și unitar privind limitele maxime admise;
- elimină diferențierile existente în funcție de tipul sau starea drumului;
- creează premisele pentru aplicarea coerentă a regulilor de către autoritățile de control;
- facilitează integrarea sistemului național de reglementare în cadrul european al transporturilor rutiere.

Prin aceste măsuri se asigură un cadru normativ stabil și previzibil pentru operatorii economici și pentru autoritățile responsabile de aplicarea legislației.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul de lege va fi supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul legii 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-in-dezbatare-publica, 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/*/16319.

La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi transmis spre consultare publică pe site-urile web menționate. Proiectul urmează a fi avizat de către:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Justiției;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Mediului;
- Agenția Proprietății Publice (S.A. Administrația Națională a Drumurilor);
- Agenția Națională Transport Auto;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

7. Concluziile expertizelor

După definitivarea proiectului de lege în urma procesului de avizare, acesta va fi remis spre expertizare către:

- Centrul Național Anticorupție;
- Ministerul Justiției.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prevederile proiectului de lege modifică și completează Legea drumurilor nr. 509/1995, inclusiv prin expunerea într-o redacție nouă a Anexei nr. 2 și corelează prevederile Codului contravențional nr. 218/2008, fără a aduce atingere altor reglementări.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru implementare vor fi necesare: actualizarea instrucțiunilor interne ale autorităților de control, informarea operatorilor de transport, adaptarea ghidurilor metodologice și monitorizarea aplicării noilor prevederi. Consecutiv, circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice urmează a fi reglementată de Guvern prin includerea unor prevederi distincte în 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.

Toate măsurile se vor realiza în limita competențelor și resurselor instituționale existente, fără costuri bugetare suplimentare.

Tabel comparativ
la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)

	Prevederea actuală	Modificarea propusă	Prevederea după modificare
	Modificarea Legii nr. 509drumurilor		
		1. Articolul 1 alineatul (3): se completează cu următoarele noțiuni: ”dimensiuni maxime admise - dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa nr. 2 la prezenta lege; greutatea maximă autorizată - greutatea maximă de utilizare în trafic a unui vehicul încărcat; greutatea maximă admisă pe osii - greutatea maximă de utilizare în trafic a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină.”	<i>dimensiuni maxime admise</i> - dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa nr. 2 la prezenta lege; <i>greutatea maximă autorizată</i> - greutatea maximă de utilizare în trafic a unui vehicul încărcat; greutatea maximă admisă pe osii - greutatea maximă de utilizare în trafic a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină.
1.	Articolul 2 (3) Din punct de vedere funcțional, drumurile publice se împart în: 1) drumuri europene – drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova conform Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR) la care Republica Moldova a aderat și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie litera „E” conform art. 4; 2) drumuri naționale – drumuri care sînt proprietate publică a statului, cărora le sînt atribuiți indici conform art. 4, și care asigură principalele legături rutiere internaționale, legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, precum și legătura între ele, și care pot fi: a) autostrăzi – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri	1. Articolul 2 aliniatul (3) se completează cu punctul 1 ¹⁾ cu următorul cuprins: ”1 ¹⁾ drumuri europene TEN-T - drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova incluse în a rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie indicele „TEN-T” conform art. 4;”	(3) Din punct de vedere funcțional, drumurile publice se împart în: 1) drumuri europene – drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova conform Acordului european asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR) la care Republica Moldova a aderat și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie litera „E” conform art. 4; 1 ¹⁾ drumuri europene TEN-T - drumuri internaționale care trec prin Republica Moldova incluse în a rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), și care pot coincide cu autostrăzi, drumuri expres și drumuri republicane și cărora li se atribuie indicele „TEN-T” conform art. 4;” 2) drumuri naționale – drumuri care sînt proprietate publică a statului, cărora le sînt atribuiți indici conform art. 4, și care asigură principalele legături rutiere internaționale, legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, precum și legătura între ele, și care pot fi: a) autostrăzi – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană,

special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor; b) drumuri expres – drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere denivelate sau intersecții reglementate, și pe care oprirea și staționarea mijloacelor de transport pe partea carosabilă (părțile carosabile) sînt interzise; c) drumuri republicane – drumuri care asigură legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană (centrele industriale, stațiunile balneoclimaterice, locurile publice de agrement, rezervațiile naturale, monumentele istorice și de cultură), de asemenea legătura între orașele-reședință, între municipii, între orașele-reședință și municipii, precum și legătura între orașele-reședință și stațiile feroviare, aeroporturile și porturile fluviale din imediata apropiere; d) drumuri regionale – drumuri de însemnătate regională care asigură legătura între localitățile din două sau mai multe raioane sau între minim 4 localități dintr-o unitate administrativ-teritorială; 3) drumurile locale se împart în: a) drumuri de interes raional (municipal) – drumuri care asigură legătura dintre orașele-reședință și satele (comunele) din componența raionului (municipiului), precum și legătura dintre sate (comune), inclusiv accesul către acestea dinspre drumurile naționale. Drumurilor respective li se atribuie litera „L”, conform art. 4, și sînt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul al doilea; b) drumuri comunale – drumuri care asigură legătura dintre satul-reședință de comună și satele componente sau dintre acestea și obiectivele de interes comunal. Drumurile respective sînt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi;		având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor; b) drumuri expres – drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere denivelate sau intersecții reglementate, și pe care oprirea și staționarea mijloacelor de transport pe partea carosabilă (părțile carosabile) sînt interzise; c) drumuri republicane – drumuri care asigură legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană (centrele industriale, stațiunile balneoclimaterice, locurile publice de agrement, rezervațiile naturale, monumentele istorice și de cultură), de asemenea legătura între orașele-reședință, între municipii, între orașele-reședință și municipii, precum și legătura între orașele-reședință și stațiile feroviare, aeroporturile și porturile fluviale din imediata apropiere; d) drumuri regionale – drumuri de însemnătate regională care asigură legătura între localitățile din două sau mai multe raioane sau între minim 4 localități dintr-o unitate administrativ-teritorială; 3) drumurile locale se împart în: a) drumuri de interes raional (municipal) – drumuri care asigură legătura dintre orașele-reședință și satele (comunele) din componența raionului (municipiului), precum și legătura dintre sate (comune), inclusiv accesul către acestea dinspre drumurile naționale. Drumurilor respective li se atribuie litera „L”, conform art. 4, și sînt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul al doilea; b) drumuri comunale – drumuri care asigură legătura dintre satul-reședință de comună și satele componente sau dintre acestea și obiectivele de interes comunal. Drumurile respective sînt
---	--	--

	c) străzi – drumuri publice din interiorul localităților care sînt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi sau, după caz, a municipiilor Chișinău și Bălți.		proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi; c) străzi – drumuri publice din interiorul localităților care sînt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi sau, după caz, a municipiilor Chișinău și Bălți.
2.	Articolul 7. (1) Construcția, amenajarea, întreținerea și exploatarea căilor de acces la drumurile publice sînt în sarcina celor care le au în administrare, folosință sau proprietate. (2) Căile de acces către drumurile publice se construiesc în baza autorizației de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia, emisă de administratorul drumului, în conformitate cu certificatul de urbanism și autorizația de construire, precum și în baza proiectelor verificate și aprobate în conformitate cu prevederile Codului urbanismului și construcțiilor. (3) Căile de acces realizate în zona drumului public fără autorizația indicată la alin. (2) sau cu încălcarea condițiilor impuse prin autorizația respectivă, precum și căile de acces care nu sînt utilizate se vor desființa de către cei care le dețin cu orice titlu, pe cheltuiala acestora, în termen de 60 de zile calendaristice din data notificării, restabilindu-se continuitatea elementelor geometrice ale drumului.	2. Articolul 7 se completează cu alineatele (4) și (5) cu următorul cuprins: ”(4) Proprietarul căii de acces execută, pe cont propriu demolarea sau modificarea căii de acces dacă aceste operații sunt impuse de modernizarea și exploatarea drumului public. (5) După expirarea termenului prevăzut la art. 7 alin. (3) administratorul drumului public este abilitat cu dreptul de a demola căile de acces amplasate neautorizat sau cu încălcarea condițiilor impuse prin autorizația de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia. Proprietarul căii de acces este obligat să suporte cheltuielile aferente lucrărilor de demolare.”	Articolul 7. (1) Construcția, amenajarea, întreținerea și exploatarea căilor de acces la drumurile publice sînt în sarcina celor care le au în administrare, folosință sau proprietate. (2) Căile de acces către drumurile publice se construiesc în baza autorizației de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia, emisă de administratorul drumului, în conformitate cu certificatul de urbanism și autorizația de construire, precum și în baza proiectelor verificate și aprobate în conformitate cu prevederile Codului urbanismului și construcțiilor. (3) Căile de acces realizate în zona drumului public fără autorizația indicată la alin. (2) sau cu încălcarea condițiilor impuse prin autorizația respectivă, precum și căile de acces care nu sînt utilizate se vor desființa de către cei care le dețin cu orice titlu, pe cheltuiala acestora, în termen de 60 de zile calendaristice din data notificării, restabilindu-se continuitatea elementelor geometrice ale drumului. (4) Proprietarul căii de acces execută, pe cont propriu demolarea sau modificarea căii de acces dacă aceste operații sunt impuse de modernizarea și exploatarea drumului public. (5) După expirarea termenului prevăzut la art. 7 alin. (3) administratorul drumului public este

			abilitat cu dreptul de a demola căile de acces amplasate neautorizat sau cu încălcarea condițiilor impuse prin autorizația de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia. Proprietarul căii de acces este obligat să suporte cheltuielile aferente lucrărilor de demolare.
3.	Articolul 8 (1) Drumurile trebuie să fie menținute într-o stare tehnică ce corespunde cerințelor standardelor, normativelor și regulamentelor tehnice, inclusiv prin prisma recomandărilor din rapoartele inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță. (2) Pe drumurile publice se interzice circulația vehiculelor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexa nr. 2. (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. (4) Dacă efectuarea transporturilor cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor implică consolidarea lucrărilor de artă, modificarea rețelelor ingineresti, precum și orice alte lucrări, responsabilitatea efectuării acestora și suportarea cheltuielilor aferente revin deținătorului autorizației speciale de transport cu autovehicule a căror masă totală, sarcină masică pe osie sau dimensiuni depășesc limitele admise. (5) Agenția Națională Transport Auto este în drept să efectueze controlul unităților de transport pentru stabilirea corespunderii masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor cu valorile maxime admise, prevăzute în anexa	3. La articolul 8: 1) aliniatul (2) va avea următorul cuprins „Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea valorilor limită ale masei maxime admise, ale masei maxime admise pe osie și/sau ale dimensiunilor maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta lege.” 2) după aliniatul (2) se completează cu aliniatul (2¹) și (2²) cu următorul cuprins: „(2¹) 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. (2²) Circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice este reglementată de Guvern.” 3) alineatul (10) va avea următorul cuprins: ”În cazul în care, Serviciul Hidrometeorologic de Stat emite avertizări meteorologice - coduri cromatice, administratorul drumului: a) instituie restricții de circulație privind masa totală a vehiculelor, indicând lista drumurilor și regiunea pentru care acestea se aplică, tipul transportului și perioada restricțiilor de circulație, iar actele emise în acest sens sunt executorii și obligatorii pentru toți utilizatorii drumurilor publice. b) informează, autoritatea administrativă a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier și Serviciul Vamal, despre zonele (raioanele) în care se instituie restricții de circulație și informează toți utilizatorii	Articolul 8 (1) Drumurile trebuie să fie menținute într-o stare tehnică ce corespunde cerințelor standardelor, normativelor și regulamentelor tehnice, inclusiv prin prisma recomandărilor din rapoartele inspecțiilor în domeniul siguranței rutiere, pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță. (2) Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea valorilor limită ale masei maxime admise, ale masei maxime admise pe osie și/sau ale dimensiunilor maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta lege. (2¹) 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. (2²) Circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice este reglementată de Guvern. (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. (4) Dacă efectuarea transporturilor cu depășirea masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor implică consolidarea lucrărilor de artă, modificarea rețelelor ingineresti, precum și orice alte lucrări, responsabilitatea efectuării acestora

nr. 2, precum și să calculeze sumele taxelor prevăzute în titlul IX al Codului fiscal. (6) Pe drumurile naționale se interzice circulația transportului cu șenile, cu tracțiune animală, precum și a vehiculelor neechipate corespunzător, care transportă încărcături a căror scurgere poate provoca jivrajul îmbrăcămintei rutiere și diminuarea securității circulației rutiere. (7) Desfășurarea competițiilor sportive sau a altor manifestații pe drumurile naționale este permisă doar cu acordul prealabil al administratorului drumului și al Ministerului Afacerilor Interne. Pe perioada desfășurării evenimentelor respective, organizatorii sînt obligați să asigure siguranța traficului rutier și integritatea drumului. (8) Pentru traficul pe drumurile publice cu tonaj sau gabarite depășite, precum și pentru folosirea acestor drumuri de către vehicule înmatriculate în alte țări, se percep taxe rutiere, stabilite în Codul fiscal al Republicii Moldova. (9) În cazul unor lucrări legate de starea tehnică a drumului public, de executarea, revizia ori repararea unor obiective autorizate din zona drumului și/sau zonele de protecție ale acestuia, precum și în alte situații fortuite (inundații, alunecări de teren, temperaturi înalte pe timp de vară, viscol, ninsori abundente), administratorul drumului, împreună cu reprezentanții subdiviziunii specializate a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier, pot închide provizoriu sau institui restricții provizorii de circulație pe anumite sectoare de drum, asigurând continuitatea traficului pe sectoarele în lucru sau pe rute ocolitoare, conform normelor în vigoare, informându-i pe utilizatorii drumului prin intermediul mass-mediei. (10) În cazul în care temperatura aerului este mai mare de 30°C, administratorul drumului,	drumurilor prin intermediul mass-mediei și pe site-ul web oficial. 4) se completează cu alineatul (101) cu următorul cuprins: ”Inspectoratul General al Poliției asigură controlul asupra circulației mijloacelor de transport în funcție de limitările provizorii stabilite de către administrator.” 5) La aliniatul (13) cuvintele ”prin lege” se substituie cu cuvintele ”de Guvern”	și suportarea cheltuielilor aferente revin deținătorului autorizației speciale de transport cu autovehicule a căror masă totală, sarcină masică pe osie sau dimensiuni depășesc limitele admise. (5) Agenția Națională Transport Auto este în drept să efectueze controlul unităților de transport pentru stabilirea corespunderii masei totale, a maselor pe osii și/sau a dimensiunilor cu valorile maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2, precum și să calculeze sumele taxelor prevăzute în titlul IX al Codului fiscal. (6) Pe drumurile naționale se interzice circulația transportului cu șenile, cu tracțiune animală, precum și a vehiculelor neechipate corespunzător, care transportă încărcături a căror scurgere poate provoca jivrajul îmbrăcămintei rutiere și diminuarea securității circulației rutiere. (7) Desfășurarea competițiilor sportive sau a altor manifestații pe drumurile naționale este permisă doar cu acordul prealabil al administratorului drumului și al Ministerului Afacerilor Interne. Pe perioada desfășurării evenimentelor respective, organizatorii sînt obligați să asigure siguranța traficului rutier și integritatea drumului. (8) Pentru traficul pe drumurile publice cu tonaj sau gabarite depășite, precum și pentru folosirea acestor drumuri de către vehicule înmatriculate în alte țări, se percep taxe rutiere, stabilite în Codul fiscal al Republicii Moldova. (9) În cazul unor lucrări legate de starea tehnică a drumului public, de executarea, revizia ori repararea unor obiective autorizate din zona drumului și/sau zonele de protecție ale acestuia, precum și în alte situații fortuite (inundații, alunecări de teren, temperaturi înalte pe timp de vară, viscol, ninsori abundente), administratorul drumului, împreună cu reprezentanții subdiviziunii specializate a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului
---	---	---

împreună cu reprezentanții subdiviziunii specializate a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier, instituie restricții de circulație privind masa totală a vehiculelor pe drumurile din beton asfaltic, indicând termenele de aplicare, lista drumurilor, instalând indicatoarele rutiere corespunzătoare și informându-i pe utilizatorii drumurilor prin intermediul mass-mediei. (11) În situația în care drumurile publice sînt afectate de calamități naturale sau în alte cazuri de forță majoră, administratorul drumului ia măsuri pentru restabilirea operativă a circulației prin executarea, după caz, de variante ocolitoare sau alte amenajări cu caracter provizoriu. În acest scop se pot ocupa temporar, pînă la restabilirea drumului, terenuri situate în zona de protecție sau în afara acesteia, conform legislației. (12) Regulile de înlăturare a obstacolelor pentru circulație, apărute în urma avariilor, calamităților naturale, schimbării bruște a condițiilor climaterice sau altor cazuri fortuite pe drumuri, se stabilesc de Guvern. (13) Regulile de transportare a încărcăturilor periculoase (substanțe explozibile, toxice, radioactive etc.) pe drumurile publice sînt stabilite prin lege.		traficului rutier, pot închide provizoriu sau institui restricții provizorii de circulație pe anumite sectoare de drum, asigurând continuitatea traficului pe sectoarele în lucru sau pe rute ocolitoare, conform normelor în vigoare, informându-i pe utilizatorii drumului prin intermediul mass-mediei. (10) În cazul în care, Serviciul Hidrometeorologic de Stat emite avertizări meteorologice - coduri cromatice, administratorul drumului: a) instituie restricții de circulație privind masa totală a vehiculelor, indicând lista drumurilor și regiunea pentru care acestea se aplică, tipul transportului și perioada restricțiilor de circulație, iar actele emise în acest sens sunt executorii și obligatorii pentru toți utilizatorii drumurilor publice. b) informează, autoritatea administrativă a Ministerului Afacerilor Interne cu competențe în domeniul asigurării dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier și Serviciul Vamal, despre zonele (raioanele) în care se instituie restricții de circulație și informează toți utilizatorii drumurilor prin intermediul mass-mediei și pe site-ul web oficial. (10¹) Inspectoratul General al Poliției asigură controlul asupra circulației mijloacelor de transport în funcție de limitările provizorii stabilite de către administrator. (11) În situația în care drumurile publice sînt afectate de calamități naturale sau în alte cazuri de forță majoră, administratorul drumului ia măsuri pentru restabilirea operativă a circulației prin executarea, după caz, de variante ocolitoare sau alte amenajări cu caracter provizoriu. În acest scop se pot ocupa temporar, pînă la restabilirea drumului, terenuri situate în zona de protecție sau în afara acesteia, conform legislației. (12) Regulile de înlăturare a obstacolelor pentru circulație, apărute în urma avariilor, calamităților naturale, schimbării bruște a condițiilor
---	--	---

			climaterice sau altor cazuri fortuite pe drumuri, se stabilesc de Guvern. (13) Regulile de transportare a încărcăturilor periculoase (substanțe explozibile, toxice, radioactive etc.) pe drumurile publice sînt stabilite de Guvern.																																																																																																																	
5.	Anexa nr. 1 capitolul I. pct. 2, În cazul lipsei plantațiilor rutiere, lățimea zonei de siguranță ajunge pînă la: a) 5,0 m de la marginea exterioară a șanțurilor sau 7,0 m de la marginea exterioară a acostamentului, pentru drumurile situate la nivelul terenului; b) 7,0 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu; c) 7,0 m de la marginea de sus a taluzului sau de la marginea exterioară a șanțului de gardă, pentru drumurile în debleu cu înălțimea de pînă la 5,0 m inclusiv; d) 9,0 m de la marginea de sus a taluzului sau de la marginea exterioară a șanțului de gardă, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,0 m.	5. În Anexa nr. 1, la pct. 2, capitolul I. Limitele zonelor drumurilor publice, cuvintele ”pînă la” se substituie cu cuvintele ”este minim de”.	Anexa nr. 1 capitolul I. pct. 2, În cazul lipsei plantațiilor rutiere, lățimea zonei de siguranță este minim de: a) 5,0 m de la marginea exterioară a șanțurilor sau 7,0 m de la marginea exterioară a acostamentului, pentru drumurile situate la nivelul terenului; b) 7,0 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu; c) 7,0 m de la marginea de sus a taluzului sau de la marginea exterioară a șanțului de gardă, pentru drumurile în debleu cu înălțimea de pînă la 5,0 m inclusiv; d) 9,0 m de la marginea de sus a taluzului sau de la marginea exterioară a șanțului de gardă, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,0 m.																																																																																																																	
6	Anexa nr. 2 Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice <table><tr><td></td><td></td><td colspan="3">Categorii drumurilor⁽¹⁾</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Drumuri reabilitate</td><td>Drumuri nereabilitate</td><td>Drumuri pietruite</td></tr><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td></tr><tr><td>1</td><td colspan="4">Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)</td></tr><tr><td>1.1</td><td colspan="4">Lungime:</td></tr><tr><td></td><td>autovehicul, altul decât autobuzul</td><td colspan="3">12,00</td></tr><tr><td></td><td>remorcă</td><td colspan="3">12,00</td></tr><tr><td></td><td>vehicul articulat</td><td colspan="3">16,50</td></tr><tr><td></td><td>tren rutier</td><td colspan="3">18,75</td></tr><tr><td></td><td>autobuz articulat</td><td colspan="3">18,75</td></tr></table>			Categorii drumurilor ⁽¹⁾					Drumuri reabilitate	Drumuri nereabilitate	Drumuri pietruite	1	2	3	4	5	1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)				1.1	Lungime:					autovehicul, altul decât autobuzul	12,00				remorcă	12,00				vehicul articulat	16,50				tren rutier	18,75				autobuz articulat	18,75			Anexa nr.2 va avea următorul cuprins: Anexa nr.2 Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice <table><tr><td>1</td><td colspan="2">Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)</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></table>	1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)		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	Anexa nr.2 Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice <table><tr><td>1</td><td colspan="2">Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)</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></table>	1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)		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:	
		Categorii drumurilor ⁽¹⁾																																																																																																																		
		Drumuri reabilitate	Drumuri nereabilitate	Drumuri pietruite																																																																																																																
1	2	3	4	5																																																																																																																
1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)																																																																																																																			
1.1	Lungime:																																																																																																																			
	autovehicul, altul decât autobuzul	12,00																																																																																																																		
	remorcă	12,00																																																																																																																		
	vehicul articulat	16,50																																																																																																																		
	tren rutier	18,75																																																																																																																		
	autobuz articulat	18,75																																																																																																																		
1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)																																																																																																																			
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	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)																																																																																																																			
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:																																																																																																																			

		autobuz cu două osii	13,50
		autobuz cu mai mult de două osii	15,00
		autobuz cu remorcă	18,75
		vehicul rutier fără încărcătură, destinat transportării autovehiculelor	18,75
		vehicul rutier cu încărcătură, destinat transportării autovehiculelor (lungimea încărcăturii nu trebuie să depășească 0,5 metri în fața vehiculului și 1,5 metri în spatele acestuia)	20,75
	1.2	<i>Lățime:</i>	
	a)	orice vehicul, cu excepția celor frigorifice având caroseria izotermă	2,55
	b)	orice vehicul, inclusiv cele frigorifice având caroseria izotermă	2,60
	1.3	<i>Înălțime:</i>	
	a)	orice vehicul, cu excepția vehiculului care transportă un container ISO de 40 de picioare (12,2 metri)	4,00
	b)	vehicul cu două sau cu trei osii, cuplat cu semiremorcă având două sau trei osii, care transportă un container ISO de 40 de picioare (12,2 metri) într-o operațiune de transport combinat	4,35 ⁽²⁾
	1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum sunt containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4	
	1.4 a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, precum sunt compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia incluzând dispozitivele respective nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la poziția 1.1	
	1.5	Toate vehiculele sau ansamblurile de vehicule trebuie să aibă posibilitatea de a întoarce într-o coroană circulară cu o rază exterioară de 12,50 metri și o rază interioară de 5,30 metri	
	1.5 a	<i>Cerințe suplimentare pentru autobuze</i> Cu vehiculul în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se fixează un plan vertical tangent la latura vehiculului plasată spre cercul exterior. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să fie pe același aliniament cu planul. În cazul în care vehiculul	
	1.2	<i>Lățime:</i>	
	a)	toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m
	b)	suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m
	1.3	<i>Înălțime:</i>	
		orice vehicul	4,00 m
	1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum sunt containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4	
	1.4 a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, precum sunt compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia incluzând dispozitivele respective nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la poziția 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	
	1.5 a	<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
	1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului și partea frontală a remorcii	15,65 m
	1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din	16,40 m
	a)	toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m
	b)	suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m
	1.3	<i>Înălțime:</i>	
		orice vehicul	4,00 m
	1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum sunt containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4	
	1.4 a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, precum sunt compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia incluzând dispozitivele respective nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la poziția 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	
	1.5 a	<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
	1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului și partea frontală a remorcii	15,65 m
	1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din	16,40 m

	se deplasează, după o traiectorie liniară, pe suprafața circulară descrisă la poziția 1.5, nicio parte a vehiculului nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,6 metri		
1.6	Distanța maximă dintre osia pivotului de cuplare al semiremorcii și partea din spate a semiremorcii	12,00	
1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu osia longitudinală a trenului rutier din punctul exterior, aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei, până la punctul cel mai din spate al remorcii din ansamblu, minus distanța dintre partea din spate a autovehiculului și partea din față a remorcii	15,65	
1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu osia longitudinală a trenului rutier din punctul exterior, aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei, până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	16,40	
2	Masa totală maximă admisă a vehiculelor (în tone)		
2.1	Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule:		
2.1.1	remorcă cu două osii	18	17
2.1.2	remorcă cu trei osii	24	20
2.2	Ansamblu de vehicule:		
2.2.1	tren rutier cu cinci sau șase osii:		
a)	autovehicul cu două osii cu remorcă cu trei osii	40	38
b)	autovehicul cu trei osii cu remorcă cu două sau trei osii	40	38
2.2.2	vehicul articulat cu cinci sau șase osii:		
a)	autovehicul cu două osii, cuplat cu semiremorcă având trei osii	40	38
b)	autovehicul cu trei osii, cuplat cu semiremorcă având două sau trei osii	40	38
c)	autovehicul cu două osii cu semiremorcă cu trei osii care transportă, în cadrul	42	40

	spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	
2	Masa maximă admisă a vehiculelor	
2.1	Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule:	
2.1.1	remorcă cu două osii	18 tone
2.1.2	remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	Ansamblu de vehicule:	
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 cu remorcă cu trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
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 semiremorcă având trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă având 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	42 tone
d)	autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii transportând, în cadrul operațiunilor de transport	42 tone

	remorcii din cadrul ansamblului	
2	Masa maximă admisă a vehiculelor	
2.1	Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule:	
2.1.1	remorcă cu două osii	18 tone
2.1.2	remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	Ansamblu de vehicule:	
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 cu remorcă cu trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
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 semiremorcă având trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă având 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	42 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	42 tone

	3.1	<i>Osie simplă:</i>			
		osie simplă nemotoare	10	8	7,5
	3.2	<i>Osie dublă (tandem) a remorcilor și semiremorcilor</i> Suma maselor pe osiile componente, dacă distanța (d) dintre acestea este:			
	3.2 .1	mai mică de 1,0 metri ($d < 1,0$)	11	11	11
	3.2 .2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16	15	14
	3.2 .3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18	16	15
	3.2 .4	mai mare sau egală cu 1,8 metri ($d \geq 1,8$)	20	16	15
	3.3	<i>Osie triplă (tridem) a remorcilor și semiremorcilor</i> Suma maselor pe osiile componente, dacă distanța (d) dintre ele este:			
	3.3 .1	mai mică sau egală cu 1,3 metri ($d \leq 1,3$)	21	19	16,5
	3.3 .2	mai mare de 1,3 metri, dar mai mică sau egală cu 1,4 metri ($1,3 < d \leq 1,4$)	24	20	18
	3.4	<i>Osie simplă motoare:</i>			
	3.4 .1	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.1 și 2.2.2	11,5	10	8
	3.4 .2	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5	10	8
	3.5	<i>Osie dublă (tandem) a autovehiculelor</i> Suma maselor pe osiile componente, dacă distanța (d) dintre aceste este:			
	3.5 .1	mai mică de 1,0 metri ($d < 1,0$)	11,5	10	9
	3.5 .2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16	14	13
	3.5 .3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18/19 ⁽⁴⁾	16	15
4	Alte condiții constructive impuse vehiculelor				
4.1	<i>Pentru toate vehiculele</i> Masa suportată de osia motoare sau osiile motoare ale unui vehicul ori ansamblu de vehicule trebuie să fie de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, în cazul în care acestea sunt utilizate în trafic internațional				
4.2	<i>Trenuri rutiere</i> Distanța dintre osia din spate a autovehiculului și osia din față a remorcii trebuie să fie de cel puțin 3,0 metri				

	2.3	<i>Autovehicule:</i>	
	2.3. 1	Autovehicul cu două osii: În cazul vehiculelor 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	
	a)	autovehicul cu două osii, cu excepția autobuzelor	18 tone
	b)	autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi	19 tone
	c)	autobuze cu două osii	19,5 tone
2.3. 2	Autovehicul cu trei osii 25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone. În cazul autovehiculelor cu trei osii care utilizează combustibili alternativi la greutățile maxime autorizate prevăzute în prezenta secțiune, se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi.		

1	2.3.	Autovehicul cu două osii: În cazul vehiculelor 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	
	a)	autovehicul cu două osii, cu excepția autobuzelor	18 tone
	b)	autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi	19 tone
	c)	autobuze cu două osii	19,5 tone
	2.3. 2	Autovehicul cu trei osii 25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone. În cazul autovehiculelor cu trei osii care utilizează combustibili alternativi la greutățile maxime autorizate prevăzute în prezenta secțiune, se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi. În cazul autovehiculelor cu trei	

	4.3	Masa maximă admisă în funcție de ampatament Masa maximă admisă, exprimată în tone, a unui autovehicul cu patru osii nu poate depăși de cinci ori distanța, exprimată în metri, dintre osiile extreme ale vehiculului			În cazul autovehiculelor cu trei osii cu emisii zero la greutatea maxime autorizate prevăzute în prezenta secțiune, se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.			osii cu emisii zero la greutatea maxime autorizate prevăzute în prezenta secțiune, se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.
	4.4	Semiremorci Distanța măsurată în plan orizontal între osia pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 metri						
	(1)	Clasificarea drumurilor publice în drumuri reabilite, drumuri nereabilite și drumuri pietruite se efectuează din punctul de vedere al capacității portante a acestora.						
	(2)	Se aplică numai pe următoarele trasee: a) drumul public republican R30 Anenii Noi – Căușeni – Stefan Voda – frontiera cu Ucraina, km 0÷101,1; b) sectorul de drum public republican R2 Chișinău – Bender – Tiraspol – M5, km 18÷36; c) sectorul de drum public expres M5 frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina, km 0÷265; d) drumul public expres M1 frontiera cu România – Leușeni – Chișinău – Dubăsari – frontiera cu Ucraina; e) drumul public expres M3 Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontiera cu România.						
	(3)	Plus o limită de 2 tone, în cazul în care masa maximă admisă a vehiculului motor este de 18 tone și masa maximă admisă a osiei tandem a semiremorcii este de 20 de tone, iar osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia.						
	(4)	Se aplică în cazul în care osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică ori echivalentă acesteia sau în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone.						
	Note:	1. Lista drumurilor publice, clasificate din punctul de vedere al capacității portante, se aprobă de către organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor. 2. Drumurile și sectoarele de drum pe care este permisă circulația vehiculelor cu mase maxime admise indicate pot fi vizualizate, în mod interactiv, pe harta informativă prezentată pe pagina web a administratorului drumului. 3. În cazul în care traseul/ruta este formată din drumuri/sectoare de drum cu capacitate portantă diferită, pentru calcule se selectează drumul/sectorul de drum cu cea mai mică capacitate portantă.						
	2.3.3	autovehicul cu patru osii, dintre care două osii de direcție			32 tone În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone			32 tone În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, 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 În cazul autobuzelor 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. În cazul autobuzelor articulate cu trei osii, care sunt vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 28 de tone se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.			28 tone În cazul autobuzelor 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. În cazul autobuzelor articulate cu trei osii, care sunt vehicule cu emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 28 de tone se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.
	3	Masa maximă admisă pe osii						Masa maximă admisă pe osii

		3.1	O singura osie: O singură osie nemotoare	10 tone
		3.2	Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
		3.2.1	mai mică de 1,0 metri ($d < 1,0$)	11 tone
		3.2.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
		3.2.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
		3.2.4	mai mare sau egală cu 1,8 metri ($d \geq 1,8$)	20 tone
		3.3	Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma greutateilor pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
		3.3.1	1,3 metri sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone
		3.3.2	peste 1,3 metri și până la 1,4 metri ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone
		3.4	<i>Osie simplă motoare:</i>	
		3.4.1	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone
		3.4.2	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone
		3.5	Tandemul 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 metri ($d < 1,0$)	11,5 tone
		3.5.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
		3.5.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone sau 19 tone în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare are
		3.1	O singura osie: O singură osie nemotoare	10 tone
		3.2	Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
		3.2.1	mai mică de 1,0 metri ($d < 1,0$)	11 tone
		3.2.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
		3.2.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone
		3.2.4	mai mare sau egală cu 1,8 metri ($d \geq 1,8$)	20 tone
		3.3	Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma greutateilor pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:	
		3.3.1	1,3 metri sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone
		3.3.2	peste 1,3 metri și până la 1,4 metri ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone
		3.4	<i>Osie simplă motoare:</i>	
		3.4.1	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone
		3.4.2	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone
		3.5	Tandemul 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 metri ($d < 1,0$)	11,5 tone
		3.5.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone
		3.5.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone sau 19 tone în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare are

				pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone				pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone		
		4	Alte condiții constructive impuse vehiculelor				4	Alte condiții constructive impuse vehiculelor		
		4.1	Pentru toate vehiculele Masa suportată de osia motoare sau osiile motoare ale unui vehicul ori ansamblu de vehicule trebuie să fie de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, în cazul în care acestea sunt utilizate în trafic internațional				4.1	Pentru toate vehiculele Masa suportată de osia motoare sau osiile motoare ale unui vehicul ori ansamblu de vehicule trebuie să fie de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, în cazul în care acestea sunt utilizate în trafic internațional		
		4.2	Trenuri rutiere Distanța dintre osia din spate a autovehiculului și osia din față a remorcii trebuie să fie de cel puțin 3,0 metri				4.2	Trenuri rutiere Distanța dintre osia din spate a autovehiculului și osia din față a remorcii trebuie să fie de cel puțin 3,0 metri		
		4.3	Masa maximă admisă în funcție de ampatament 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				4.3	Masa maximă admisă în funcție de ampatament 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	Semiremorci Distanța măsurată în plan orizontal între osia pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 metri				4.4	Semiremorci Distanța măsurată în plan orizontal între osia pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 metri		
		Modificarea Codului Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008								
	alin (12) articolul 224 (12) Efectuarea transportului rutier cu încălcarea restricțiilor de circulație privind masa totală a vehiculelor, în cazul în care temperatura aerului este mai mare de 30°C, se sancționează cu amendă de la 60 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 240 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.	La art. 224 alin. (12) textul ”privind masa totală a vehiculelor, în cazul în care temperatura aerului este mai mare de 30°C” se substituie cu textul instituite în temeiul art. 8 alin. (10) din Legea drumurilor nr. 509/1995”				(12) Efectuarea transportului rutier cu încălcarea restricțiilor de circulație instituite în temeiul art. 8 alin. (10) din Legea drumurilor nr. 509/1995, se sancționează cu amendă de la 60 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 240 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.				

TABEL DE CONCORDANȚĂ

la proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)

1	Titlul actului Uniunii Europene inclusiv cea mai recentă modificare, nr.CELEX 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, CELEX:01996L0053			
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiect de lege pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice)			
3	Gradul general de compatibilitate Compatibil parțial			
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Eremia Ion, șef al direcției politici în domeniul întreținerii drumurilor			
5	Data întocmirii/actualizării 03.03.2026			
Actul Uniunii Europene		Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observațiile
6		7	8	9
Articolul 1 (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 03 și 04, 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.			Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
(2) Toate valorile de greutate indicate în anexa I sunt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare, nu la standardele de producție, care vor fi definite într-o directivă ulterioară.			Compatibil	Valorile de masă specificate în Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 509/1995, sînt valabile ca standarde de circulație și astfel se referă la condițiile de încărcare și nu la standarde de producție.
(3) Prezenta directivă nu se aplică autobuzelor articulate care au mai mult de o secțiune articulată.			Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
Articolul 2 În înțelesul prezentei directive:		Transpus în art. 5 alin. (1) din Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere	Compatibil	

— „autovehicul” înseamnă orice autovehicul care circulă pe drumuri prin propriile sale mijloace;	autovehicul – vehicul rutier autopropulsat, suspendat pe roți, șenile sau tălpi, destinat transportului rutier de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări		
— „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 <i>remorcă</i> – vehicul rutier fără motor, conceput și construit pentru a fi tractat de un autovehicul		
— „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 <i>semiremorcă</i> – 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 axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022 <i>ansamblu de vehicule</i> – 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 puțin 45 mm;		Prevederi UE opționale	Noțiunea este utilizată în art. 3 alin. (3) din Directivă care nu se transpune fiind o normă opțională.
— „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;		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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
— „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	Compatibil	

	”dimensiuni maxime admise - dimensiunile maxime de utilizare ale unui vehicul, după cum sunt stabilite în anexa nr. 2 la prezenta lege;		
— „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 <i>masa maximă admisă</i> - greutatea maximă de utilizare în trafic a unei osii sub sarcină sau a unui grup de osii sub sarcină	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 <i>masă maximă admisă pe osii</i> - 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 axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 326/2022 <i>încărcătură indivizibilă</i> – 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 tonă și corespunde cu 9,8 kilonewtoni (kN);		Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în 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

— „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;		Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în 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
— „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;		Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în 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

— „operațiune de transport intermodal” înseamnă: (a) operațiunile de transport combinat definite la articolul 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului, aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare; sau (b) operațiunile de transport aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare, care utilizează o cale navigabilă, cu condiția ca lungimea parcursului rutier inițial sau final să nu depășească 150 km pe teritoriul Uniunii. Distanța de 150 km menționată anterior poate fi depășită pentru a ajunge la cel mai apropiat terminal de transport adecvat pentru serviciul avut în vedere, în cazul: (i) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (a) sau (b) din anexa I; sau (ii) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (c) sau (d) din anexa I, dacă astfel de distanțe sunt permise în statul membru în cauză. Pentru operațiunile de transport intermodal, cel mai apropiat terminal de transport adecvat care oferă servicii poate fi situat în alt stat membru decât statul membru în care marfa a fost încărcată sau descărcată.		Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
— „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.		Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
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.		Prevederi UE netranspuse	Noțiunea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022

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 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.	Transpus în Art. 8, alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995 (2) Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea valorilor limită ale masei maxime admise, ale masei maxime admise pe osie și/sau ale dimensiunilor maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta lege.	Compatibil	
(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	
(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	
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 (2) Circulația vehiculelor pe drumurile publice este permisă numai cu respectarea valorilor limită ale masei maxime admise, ale masei maxime admise pe osie și/sau ale dimensiunilor maxime admise, prevăzute în anexa nr. 2 la prezenta lege. Transpus în în art. 62¹ alin. (1) Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere	Compatibil	

	(1) Este interzisă efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în Legea drumurilor.		
(2) Totuși, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriile lor: (a) a vehiculelor sau combinațiilor de vehicule pentru transportul intern de mărfuri care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I; (b) a vehiculelor pentru transportul intern de călători care nu sunt conforme cu caracteristicile prevăzute la punctele 1.3, 2, 3, 4.1 și 4.3 din anexa I.		prevederi UE opționale	
(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 nr. 509/1995 drumurilor (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. Transpus în art. 62¹ alin. (2) din Codul transporturilor rutiere, aprobat prin Legea 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, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise este permisă numai în baza autorizației speciale, eliberată de Agenție, în condițiile stabilite de Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu greutăți și/sau gabarite ce depășesc limitele stabilite și doar pentru transportul bunurilor indivizibile sau în situația când vehiculul depășește prin construcție masele și/sau dimensiunile maxime admise	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	
Se consideră că operațiunile de transport nu afectează în mod semnificativ concurența internațională în sectorul transportului dacă se îndeplinește una dintre condițiile de la literele (a) și (b): (a) operațiunile de transport sunt efectuate pe teritoriul unui stat membru cu vehicule specializate sau ansambluri specializate de vehicule, în împrejurări în care ele nu sunt în mod normal efectuate de vehicule din alte state membre, de exemplu, operațiuni legate de transportul de bușteni și industria forestieră; (b) statul membru care permite efectuarea operațiunilor de transport pe teritoriul său cu vehicule sau ansambluri de vehicule având dimensiuni care se abat de la cele stabilite în anexa I permite și utilizarea în astfel de ansambluri a autovehiculelor, remorcilor și semiremorcilor care respectă dimensiunile stabilite în anexa I, în așa fel încât să realizeze cel puțin lungimea de încărcare autorizată în respectivul stat membru, astfel încât fiecare operator să poată beneficia de condiții egale de concurență (conceptul modular).		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.
(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	
(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	
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		prevederi UE neaplicabile	

I respectă aceste specificații în înțelesul articolului 3 dacă acestea nu depășesc o lungime totală de 15,50 m.			
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 informații ca plăcuțele menționate la litera (a). Acesta se păstrează într-un loc ușor accesibil pentru inspecție și este protejat în mod adecvat.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în legislația secundară Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere
(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.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
(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.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în legislația secundară Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere
(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.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
(5) Coloana din mijloc a certificatului de conformitate privind greutatea conține, dacă este cazul, standardele de greutate comunitare aplicabile vehiculului respectiv. În privința vehiculelor menționate la punctul 2.2.2 litera (c) din anexa I, mențiunea „44		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în legislația secundară Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

tone” este inclusă între paranteze la rubrica greutatea maximă autorizată a combinației de vehicule.			
(6) Fiecare stat membru poate decide cu privire la orice vehicul înregistrat sau pus în circulație pe teritoriul său, că greutatea maximă autorizată de 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	
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 „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”.	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 prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă, cu scopul de a permite atașarea unor asemenea dispozitive în spatele vehiculelor sau al ansamblurilor de vehicule. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitivele respective trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.	Transpus în Art. 8, alin (2²) din Legea drumurilor nr.509/1995 ”(2²) Circulația vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice pe drumurile publice este reglementată de Guvern.”	Compatibil parțial	Prevederea urmează a fi transpusă total în 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
(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.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în legislația secundară Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

Până la 27 mai 2017, Comisia evaluează necesitatea de a adopta sau modifica orice cerințe tehnice pentru omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice prevăzute în respectivul cadru ținând seama de necesitatea de a asigura siguranța rutieră și siguranța operațiunilor de transport intermodal și, în special, următoarele aspecte: (a) fixarea în siguranță a dispozitivelor, pentru a limita riscul de desprindere a acestora în timp, inclusiv în cadrul unei operațiuni de transport intermodal; (b) siguranța altor participanți la trafic, în special a participanților la trafic vulnerabili, asigurând printre altele, vizibilitatea marcajelor de contur atunci când sunt montate dispozitive aerodinamice, adaptând cerințele de vizibilitate indirectă și, în caz de coliziune cu partea din spate a unui vehicul sau a unui ansamblu de vehicule, fără compromiterea protecției antiîmpănare spate. În acest scop, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a normelor relevante referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.		prevederi UE neaplicabile	
(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		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate care să asigure condiții uniforme pentru punerea în aplicare a alineatului (3). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).		prevederi UE neaplicabile	
(5) Alineatul (1) se aplică de la data transpunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2) și după		prevederi UE neaplicabile	

adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (4), după caz.			
Articolul 9a (1) În scopul îmbunătățirii eficienței energetice, în special în ceea ce privește performanțele aerodinamice ale cabinelor, precum și a siguranței rutiere, vehiculele sau ansamblurile de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (2) și care se conformează Directivei 2007/46/CE, pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din anexa I la prezenta directivă în cazul în care 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.		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022
(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.		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în legislația secundară Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere
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 vătămarilor corporale ale altor participanți la trafic produse în caz de coliziune; (d) siguranța și confortul conducătorilor auto. În acest scop, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a normelor relevante referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.		prevederi UE neaplicabile	
(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	

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	
Articolul 10b Greutatea maximă autorizată a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este cea indicată la punctele 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa I. De asemenea, vehiculele care utilizează combustibili alternativi trebuie să respecte și limitele de greutate maximă autorizată pe osie indicate la punctul 3 din anexa I. Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este stabilită pe baza documentației furnizate de către constructorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Greutatea suplimentară se indică în dovada oficială, în conformitate cu articolul 6.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 10h pentru a actualiza, în sensul prezentei directive, lista combustibililor alternativi menționată la articolul 2, care necesită o greutate suplimentară. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea acestor acte delegate, Comisia să își urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.		prevederi UE neaplicabile	
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.		Prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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

Articolul 10d (1) Până la 27 mai 2021, statele membre iau măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate și care, prin urmare, ar trebui verificate de autoritățile lor competente în vederea asigurării conformității cu cerințele prevăzute de prezenta directivă. Măsurile respective se pot lua cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructuri rutiere sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor în conformitate cu alineatul (4). Un stat membru nu impune instalarea de echipamente de cântărire la bord pe vehicule sau ansambluri de vehicule care sunt înmatriculate în alt stat membru. Fără a aduce atingere dreptului Uniunii și celui național, în cazul în care sunt utilizate sisteme automate de stabilire a încălcărilor prezentei directive și de aplicare de sancțiuni, aceste sisteme automate trebuie să fie certificate. În cazul în care sistemele automate sunt utilizate doar în scopuri de identificare, acestea nu necesită certificare.	Prevedere transpusă prin apobarea Hotărârii Guvernului nr. 960/2023 cu privire la instituirea Sistemului informațional de cântărire în mișcare a vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice din Republica Moldova	Compatibil	Complementar, în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutății maxime autorizate, prin Hotărârrea 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.		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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
(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 încălcările și sancțiunile aferente prezentului articol		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în Codul nr.150/2014 transporturilor rutiere
(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		prevederi UE neaplicabile	

interoperabilitatea și compatibilitatea stabilite la alineatul (4).			
Pentru a asigura interoperabilitatea, respectivele dispoziții detaliate permit comunicarea datelor privind greutatea, în orice moment, de la un vehicul aflat în mișcare către autoritățile competente și către conducătorul său auto. Comunicarea respectivă se face prin intermediul interfeței definite de standardele CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 și ISO 14906. În plus, prin această comunicare se asigură că autoritățile competente din statele membre pot să comunice și să facă schimb de informații în același mod cu vehiculele și ansamblurile de vehicule înmatriculate în orice stat membru și care utilizează echipamente de cântărire la bord.		prevederi UE opționale	
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, nediscriminatorii, proporționale și disuasive. Statele membre notifică respectivele norme Comisiei.	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 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 vehicului indicat în autorizație, precum și a perioadei de efectuare;	Compatibil	

	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.		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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
(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.		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în Codul nr. 218/2008 contravențional.
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.		prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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

Articolul 10h (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.		prevederi UE neaplicabile	
(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	
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 10b poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.		prevederi UE neaplicabile	
(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.		prevederi UE neaplicabile	
(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10b intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.		prevederi UE neaplicabile	
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	
(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		prevederi UE neaplicabile	

(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											
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											
Articolul 11 (1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 17 septembrie 1997. Statele membre informează imediat Comisia cu privire la aceasta. Când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.		prevederi UE neaplicabile											
Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		prevederi UE neaplicabile											
Articolul 12 Prezenta directivă intră în vigoare în ziua publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.		prevederi UE neaplicabile											
Articolul 13 Prezenta directivă se adresează statelor membre.		prevederi UE neaplicabile											
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></table>	1.	Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)		1.1	lungimea maximă:		Transpus în anexa nr. 2 la legea nr. 509/1995 drumurilor Anexa nr.2 Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice <table><tr><td>1</td><td>Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)</td></tr><tr><td>1.1</td><td>Lungime:</td></tr></table>	1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)	1.1	Lungime:	Compatibil	
1.	Dimensiunile maxime autorizate pentru vehiculele menționate la articolul 1 alineatul (1) litera (a)												
1.1	lungimea maximă:												
1	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)												
1.1	Lungime:												

	— autovehicul, altul decât un autobuz de 12,00 m	12,00 m		autovehicul, altul decât autobuzul	12,00 m		
	— remorcă	12,00 m		remorcă	12,00 m		
	— vehicul articulat	16,50 m		vehicul articulat	16,50 m		
	— autotren	18,75 m		autotren	18,75 m		
	— autobuz articulat	18,75 m		autobuz articulat	18,75 m		
	— autobuz cu două punți	13,50 m		autobuz cu două punți	13,50 m		
	— autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m		autobuz cu mai mult de două punți	15,00 m		
	— autobuz + remorcă	18,75 m		autobuz cu remorcă	18,75 m		
1.2	<i>Lățimea maximă::</i>		1.2	<i>Lățime:</i>			
	(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m	a)	toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b)	2,55 m		
	(b) suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule	2,60 m	b)	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	1.3	<i>Înălțime:</i>			
				orice vehicul	4,00 m		
1.4	Suprastructurile demontabile și componentele de transport standardizate, cum ar fi containerele sunt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4		1.4	Dimensiunile suprastructurilor demontabile și ale unităților de transport standardizate, precum sunt containerele, sunt incluse în dimensiunile specificate la pozițiile 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		1.4 a	Dacă în spatele autobuzului sunt montate dispozitive detașabile exterioare, precum sunt compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia incluzând dispozitivele respective nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la poziția 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		1.5	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		1.5 a	<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		
			1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din	15,65 m		

	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 semiremorcii	12,00 m
1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul combinației, minus distanța dintre partea din spate a tractorului și partea frontală a remorcii	15,65 m
1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a autotrenului de la punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	16,40 m
2.	Greutatea maximă autorizată a vehiculului (în tone)	
2.1	<i>Vehicule care formează o parte a unui ansamblu de vehicule</i>	
2.1.1	Remorcă cu două osii	18 t
2.1.2	Remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	<i>Ansambluri de vehicule</i>	
2.2.1	Autotrenuri cu cinci sau șase osii	

	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	
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>	
2.1.1	remorcă cu două osii	18 tone
2.1.2	remorcă cu trei osii	24 tone
2.2	<i>Ansamblu 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 maxime autorizate prevăzute 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 remorcă cu trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cu remorcă cu două sau trei osii	40 tone
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 maxime autorizate prevăzute 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 semiremorcă având trei osii	40 tone
b)	autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă având două sau trei osii	40 tone

	o lungime maximă totală de până la 45 de picioare				osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern.		
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 maxime autorizate prevăzute 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. ◀	36 tone		2.3	Autovehicule:		
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 semiremorci: În cazul combinațiilor de vehicule care includ vehicule alimentate cu combustibili alternativi sau cu emisii zero, la greutatea maxime autorizate prevăzute 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. ◀			2.3.1	Autovehicul cu două osii: În cazul vehiculelor 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		
				a)	autovehicul cu două osii, cu excepția autobuzelor	18 tone	
				b)	autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi	19 tone	
				c)	autobuze cu două osii	19,5 tone	
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 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone. În cazul autovehiculelor cu trei osii care utilizează	
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 semiremorci (20 tone) sunt respectate, iar osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în Comunitate, conform definiției din anexa II.					

2.3	Autovehicule				combustibili alternativi la greutatea maximă autorizată prevăzută în prezenta secțiune, se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi.		
2.3.1	Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor: 18 tone	Autobuze cu două osii: 19,5 tone			Autovehicule cu două osii care utilizează combustibili alternativi, cu excepția autobuzelor: la greutatea maximă autorizată de 18 tone se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi		
					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 ◀		
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					
2.3.3	autovehicul cu patru osii, dintre care două osii de direcție				32 tone În cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, 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 În cazul autobuzelor 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.		
					În cazul autobuzelor articulate cu trei osii, care sunt vehicule cu		

		reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi vehicule cu trei osii cu emisii zero: 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 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero ◀		emisii zero: la greutatea maximă autorizată de 28 de tone se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero.		
			3	Masa maximă admisă pe osii		
			3.1	O singura osie: O singură osie nemotoare	10 tone	
			3.2	Tandem de osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma sarcinilor pe osie per tandem de osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
			3.2.1	mai mică de 1,0 metri ($d < 1,0$)	11 tone	
			3.2.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone	
			3.2.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone	
			3.2.4	mai mare sau egală cu 1,8 metri ($d \geq 1,8$)	20 tone	
			3.3	Grupuri de trei osii ale remorcilor și semiremorcilor Suma greutateaților pe osie per grup de trei osii nu trebuie să depășească, dacă distanța (d) dintre osii este:		
			3.3.1	1,3 metri sau mai puțin ($d \leq 1,3$)	21 tone	
			3.3.2	peste 1,3 metri și până la 1,4 metri ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone	
			3.4	<i>Osie simplă motoare:</i>		
			3.4.1	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.1 și 2.2.2	11,5 tone	
			3.4.2	osie motoare a vehiculelor la care se face referire la pozițiile 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5 tone	
			3.5	Tandemul 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 metri ($d < 1,0$)	11,5 tone	
			3.5.2	mai mare sau egală cu 1,0 metri, dar mai mică de 1,3 metri ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tone	
			3.5.3	mai mare sau egală cu 1,3 metri, dar mai mică de 1,8 metri ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tone sau 19 tone în cazul în care osia motoare are pneuri jumelate și suspensie	
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 se adaugă maximum 2 tone, reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia cu emisii zero. ◀			pneumatică sau o suspensie recunoscută ca fiind echivalentă în conformitate cu condițiile privind echivalența suspensiei pneumatice aprobate de Guvern, sau în cazul în care fiecare osie motoare are pneuri jumelate iar sarcina maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone		
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 osiile motoare ale unui vehicul ori ansamblu de vehicule trebuie să fie de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau a ansamblului de vehicule, în cazul în care 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>Trenuri rutiere</i> Distanța dintre osia din spate a autovehiculului și osia din față a remorcii trebuie să fie de cel puțin 3,0 metri		
3.2.1	mai mică de 1 m ($d < 1,0$)	11 tone		4.3	<i>Masa maximă admisă în funcție de ampatament</i> Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului		
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 din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 metri		
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 în funcție de distanța dintre osii</i> Greutatea maximă autorizată, în tone, a unui autovehicul cu trei osii nu poate să depășească de cinci ori distanța în metri dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate a vehiculului				
4.4	<i>Semiremorci</i> Distanța măsurată orizontal dintre fuzeta caprei de cuplare și orice punct din partea din față a 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				prevederi UE netranspuse	Prevederea urmează a fi transpusă în 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 Hotărîrea Guvernului nr. 326/2022

a unui boghiu, frecvența măsurată și amortizarea, la sarcină maximă a suspensiei, trebuie să fie între limitele definite la punctele 2.2-2.5; 2.2. pe fiecare osie trebuie montate amortizoare hidraulice. Pe boghiurile cu tandem de osii, amortizoarele trebuie poziționate astfel încât să reducă la minimum oscilația boghiurilor; 2.3. raportul mediu de amortizare D trebuie să fie de peste 20 % din amortizarea critică pentru suspensie în starea sa normală, amortizoarele hidraulice fiind montate și funcționând; 2.4. raportul de amortizare D al suspensiei atunci când toate amortizoarele hidraulice sunt demontate sau nu sunt în stare de funcționare trebuie să nu depășească 50 % din D; 2.5. frecvența masei suspendate deasupra osiei motoare sau deasupra boghiului într-o oscilație verticală tranzitorie liberă nu trebuie să fie mai mare de 2,0 Hz; 2.6. frecvența și amortizarea suspensiei sunt date în alineatul (3). Procedurile de testare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite în alineatul (4). 3. DEFINIȚIA FRECVENȚEI ȘI A AMORTIZĂRII În această definiție se are în vedere o masă suspendată M (kg) deasupra unei osii motoare sau deasupra unui boghiu. Osia sau boghiul are o rigiditate verticală totală între suprafața drumului și masa suspendată de K newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de C newtoni pe metru pe secundă (N·s/m). Deplasarea verticală a masei suspendate este Z. Ecuația mișcării pentru oscilația liberă a masei suspendate este:			
--	--	--	--

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

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 A_1 și A_2 , atunci raportul de amortizare D este:

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

„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 km/h $\pm$ 1 km/h) peste un prag de 80 mm cu profilul prezentat în Figura 1. Oscilația tranzitorie ce urmează să fie analizată în

priviința 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;

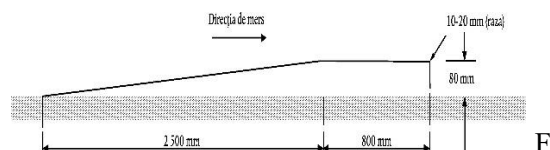
sau

(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.



igura

Prag pentru testarea suspensiei

F
1

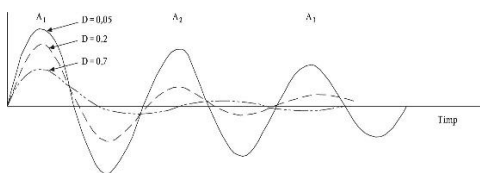


Figura2 Oscilație tranzitorie amortizată

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 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.

**prevederi UE
netranspuse**

Prevederea urmează a fi transpusă în legislația secundară Legii privind omologarea și supravegherea pieței vehiculelor rutiere

II. Valorile date pe actul doveditor de respectare a cerințelor vor reproduce cu exactitate măsurările efectuate direct pe vehicul.			
ANEXA IV DIRECTIVE ABROGATE		prevederi UE neaplicabile	
ANEXA V TABEL DE CORELARE		prevederi UE neaplicabile	



Nr. 11-1386 din 18.03.2026

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 lege pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice), 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 lege pentru modificarea unor acte normative (privind administrarea și utilizarea drumurilor publice).
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul are drept scop transpunerea parțială 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: 01996L0053, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 235 din 17 septembrie 1996
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	• Ministerul Afacerilor Interne; • Ministerul Finanțelor;

	este necesară	• Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; • Ministerul Mediului; • Ministerul Justiției; • Ministerul Afacerilor Externe; • Agenția Proprietății Publice (S.A. Administrația Națională a Drumurilor); • 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 lege; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabele de concordanță; 4. Tabel 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*