

TABEL DE CONCORDANȚĂ DIRECTIVA UE/2015/719

Actul normativ comunitar ce urmează a fi transpus în legislația națională:

Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional

Actele normative naționale care transpun actul comunitar:

Proiect de Lege de modificare a Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

Hotărârea nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere și ale normelor de aplicare a acesteia, precum și a sancțiunilor contravenționale și a altor măsuri aferente aplicabile în cazul constatării încălcărilor

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare

Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 211/2003 din 11/02/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare

Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere

Convenția referitoare la contractul de transport internațional de marfuri pe sosele (CMR) din 19.05.1956 *), la care România a aderat prin Decretul nr. 429/1972

Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional		Actul normativ national care transpune sau urmează să transpună actul comunitar		Observații
Art./Pct.	Prevederi	Art.	Prevederi	
Art. 1 Pct. 1	<p>Articolul 1 alineatul (1) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„(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 (⁸);</p>		Nu este cazul, prevederea există în legislația națională.	Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 211/2003 - RNTR 2 din 05.11.2009
Art. 1 Pct. 2	<p>Articolul 2 se modifică după cum urmează:</p> <p>(a) la primul paragraf se adaugă următoarele definiții:</p> <p>„— «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 acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, și care</p>	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Anexa 1	Combustibili alternativi înseamnă combustibilii sau sursele de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, și care constau în: a) energia electrică consumată în toate tipurile de vehicule electrice;	

	<p>constau în:</p> <p>(a) energia electrică consumată în toate tipurile de vehicule electrice;</p> <p>(b) hidrogenul;</p> <p>(c) gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);</p> <p>(d) gazul petrolier lichefiat (GPL);</p> <p>(e) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care și căldura reziduală;</p>		<p>b) hidrogenul;</p> <p>c) gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);</p> <p>d) gazul petrolier lichefiat (GPL);</p> <p>e) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care și căldura reziduală;</p>	
	<p>— «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;</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Anexa 1</p>	<p>Vehicul care folosește combustibili alternativi înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul Ordinului Ministrului Transportului, Construcțiilor și Turismului nr. 211/2003 din 11/02/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România – RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare.</p>	
	<p>— «operațiune de transport intermodal» înseamnă:</p> <p>(a) operațiunile de transport combinat definite la articolul 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului (9) aferente transportului unuia sau mai multor containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de cel mult 45 de picioare; sau</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Anexa 1</p>	<p>Operațiune de transport intermodal înseamnă (i) operațiunea de transport combinat sau (ii) operațiunea de transport aferentă 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 poate fi depășită pentru a ajunge la cel mai apropiat terminal de</p>	

	<p>(b) operațiunile de transport aferente transportului unui 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:</p> <p>(i) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (a) sau (b) din anexa I; sau</p> <p>(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.</p> <p>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.</p>		<p>transport adecvat pentru serviciul avut în vedere, în cazul:</p> <p>(i) vehiculelor care sunt în conformitate cu punctul 2.2.2 litera (a) sau (b) din anexa I; sau</p> <p>(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.</p> <p>Operațiunea de transport combinat înseamnă transportul de mărfuri între state membre în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puțin 20 picioare utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secțiune depășește 100 km în linie dreaptă și efectuează traseul rutier inițial sau final al transportului:</p> <ul style="list-style-type: none"> – între punctul în care mărfurile sunt încărcate și gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul inițial și între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final, sau – pe o rază care nu depășește 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare. 	
	<p>— «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</p>	<p>OG 27/2011 Art. 3 pct. 14</p>	<p>document de transport - document care se află la bordul autovehiculului rutier pe toată durata derulării transportului, având înscrise date privind întreprinderea care efectuează transportul, expeditorul, beneficiarul transportului, mărfurile sau persoanele transportate, după caz, și care trebuie să facă posibilă stabilirea categoriei și a tipului de transport rutier efectuat;</p>	<p>Elementele referitoare la agentul de expediție, cuprinse în definiția din directivă, se regăsesc sub toate</p>

	contract.;	<p>OMTI 980/2011 Art. 19</p>	<p>Transportul rutier contra cost de mărfuri și de persoane se efectuează de către operatorii de transport rutier în baza licenței comunitare numai cu autovehicule la bordul cărora există, pe toată durata transportului, o copie conformă a licenței comunitare, documentul de transport, precum și celelalte documente specifice tipului de transport efectuat, stabilite prin reglementările în vigoare.</p>	<p>aspectele, însă sub o altă formă, în prevederile relevante indicate în tabel, pornind de la definiția documentului de transport, continuând cu prevederea privind scrisoarea de trăsură (care reprezintă contractul de transport între părți), cu întocmirea acesteia, cu datele privind expeditorul care trebuie să se regăsească în mod obligatoriu în cuprinsul documentului etc. și încheind cu faptul că nu există nicio prevedere nici în Convenția CMR, nici în legislația națională care să prevadă că expeditorul nu poate fi decât o persoană fizică sau decât o persoană juridică.</p>
		Art. 39	<p>(1) Pentru a efectua transport rutier contra cost de mărfuri, operatorul de transport rutier trebuie să dețină la bordul autovehiculului copia conformă a licenței comunitare valabilă pentru transportul rutier de marfuri, documentul de transport, precum și toate celelalte documente specifice, prevăzute de reglementările în vigoare, pentru fiecare categorie și/sau tip de transport rutier.</p> <p>(2) În sensul alin. (1), prin document de transport se înțelege scrisoarea de transport tip C.M.R., prevăzută de Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (Convenția C.M.R.), la care România a aderat prin Decretul nr. 429/1972, al cărei model este prevăzut în anexa nr. 14 la prezentele norme metodologice.</p>	
		<p>Convenția CMR Art. 4</p>	<p>Proba contractului de transport se face prin scrisoare de trăsură.</p>	
		Art. 5		

		alin. 1	<p>Scrisoarea de trăsură este întocmită în trei exemplare originale, semnate de expeditor și de transportator, aceste semnături putând să fie imprimare sau înlocuite prin ștampilele expeditorului și transportatorului, dacă legislația țării în care este întocmită scrisoarea de trăsură o permite. Primul exemplar se remite expeditorului, al doilea însoțește marfa, iar la treilea se reține de transportator.</p>	<p>Mai mult, introducerea unei definiții care să vizeze agentul de expediție, în condițiile în care toate prevederile în vigoare privind expeditorul sunt cunoscute și aplicate la nivel național și internațional, vor produce confuzie atât în rândul persoanelor fizice sau agenților economici, cât și pentru autoritatea de control.</p> <p>În concluzie, nu există în legislația națională sau UE (inclusiv în Convenția CMR) vreo prevedere care să interzică aplicarea dispozițiilor relevante de către un expeditor persoană fizică.</p>
		Art. 6 alin. 1	<p>Scrisoarea de trăsură trebuie să conțină următoarele date:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) locul și data întocmirii sale; b) numele și adresa expeditorului; c) numele și adresa transportatorului; d) locul și data primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia. e) numele și adresa destinatarului; f) denumirea curentă a naturii mărfii și felul ambalajului, iar pentru marfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută; g) numărul coletelor, marcajele speciale și numerele lor; h) greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii; i) cheltuielile aferente transportului (preț de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă și alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului și până la eliberare); j) instrucțiunile necesare pentru formalitățile de vamă și altele; 	
		Art. 7	<p>1. Expeditorul răspunde pentru toate cheltuielile și daunele pricinuite transportatorului din cauza inactivității sau insuficienței:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) indicațiilor menționate în articolul 6 paragraful 	

		<p>Art. 8</p> <p>Art. 9</p>	<p>1 b), d), e), f), g), h) și j); b) indicațiilor menționate în articolul 6 paragraful 2; c) oricaror alte indicații sau instrucțiuni date de el pentru emiterea scrisorii de trăsură sau pentru a fi inserate în aceasta.</p> <p>1. La primirea mărfii, transportatorul este obligat să verifice: a) exactitatea mențiunilor din scrisoarea de trăsură referitoare la numărul de colete, cât și la marcajul și la numerele lor; b) starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei. 2. Dacă transportatorul nu are mijloace rezonabile de a verifica exactitatea mențiunilor indicate în paragraful 1 a) al prezentului articol, el va inscrie în scrisoarea de trăsură rezerve care trebuie să fie motivate. El trebuie, de asemenea, să motiveze toate rezervele pe care le face cu privire la starea aparentă a mărfii și a ambalajului ei. Aceste rezerve nu angajează pe expeditor, dacă acesta nu le-a acceptat în mod expres în scrisoarea de trăsură. 3. Expeditorul are dreptul să ceară verificarea de către transportator a greutății brute a mărfii sau a cantității acesteia altfel exprimate. El poate cere, de asemenea, verificarea conținutului cotelor. Transportatorul poate cere plata cheltuielilor de verificare. Rezultatul verficarilor se consemnează în scrisoarea de trăsură.</p> <p>1. Scrisoarea de trăsură face dovada, pâna la proba contrarie, a condițiilor contractului și a primirii mărfii de către transportator.</p>	<p>Convenția CMR se aplică pentru operațiunile de transport rutier de mărfuri, atât în trafic național, cât și în trafic internațional.</p>
--	--	-----------------------------	---	---

		Art. 10	<p>Expeditorul este răspunzător fața de transportator pentru daunele pricinuite persoanelor, materialului sau altor mărfuri, precum și pentru cheltuielile cauzate de defectuozitatea ambalajului mărfii, afara de cazul când defectuozitatea, fiind aparentă sau cunoscută transportatorului în momentul primirii mărfii, transportatorul nu a făcut rezerve cu privire la aceasta.</p>	
		Art. 11	<p>1. În vederea îndeplinirii formalităților de vamă și a altora care trebuie făcute înainte de eliberarea mărfii, expeditorul trebuie să anexeze la scrisoarea de trăsură sau să pună la dispoziția transportatorului documentele necesare și să-i furnizeze toate informațiile cerute.</p> <p>2. Transportatorul nu este obligat să examineze dacă aceste documente și informații sunt exacte sau suficiente. Expeditorul este răspunzător față de transportator pentru toate daunele care ar putea rezulta din lipsa, insuficiența sau din neregularitatea acestor documente și informații, în afara de cazul în care culpa este a transportatorului.</p> <p>3. Transportatorul este răspunzător ca și un comisionar de consecințele pierderii sau utilizării inexacte a documentelor menționate în scrisoarea de trăsură și care o însoțesc sau care i s-au predat; totuși, despagubirea pusă în sarcina sa nu o va depăși pe aceea care ar fi datorată în caz de pierdere a mărfii.</p>	
	<p>(b) la al doilea paragraf, trimiterea la „Directiva 70/156/CEE” se înlocuiește cu următorul text: „Directiva 2007/46/CE”.</p>		<p>Nu este cazul, prevederea există în legislația națională</p>	<p>Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.</p>

				211/2003 - RNTR 2 din 05.11.2009
Art. 1 Pct. 3	<p>Articolul 4 se modifică după cum urmează:</p> <p>(a) alineatul (4) al treilea și al patrulea paragraf se elimină;</p> <p>(b) alineatul (6) se elimină.</p>		Nu este necesară transpunerea.	
Art. 1 Pct. 4	<p>Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„Articolul 5</p> <p>Se consideră că vehiculele articulate puse în circulație înainte de 1 ianuarie 1991 care nu respectă specificațiile prevăzute la punctele 1.6 și 4.4 din anexa I respectă aceste specificații în înțelesul articolului 3 dacă acestea nu depășesc o lungime totală de 15,50 m.”</p>		Nu este necesară transpunerea.	RO nu are restricții în ceea ce privește lungimile vehiculelor articulate în funcție de vechime.
Art. 1 Pct. 5	Articolele 8, 8a și 9 se elimină.		Nu este necesară transpunerea.	
Art. 1 Pct. 6	<p>Se introduc următoarele articole:</p> <p>„Articolul 8b</p> <p>(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.</p>	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 1 pct. (5)	Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu dispozitive aerodinamice care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (6) și care sunt omologate conform legislației în vigoare, pot depăși lungimile maxime prevăzute la punctul 1.1 din Anexele nr. 2 și 3, 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 nr. 2 și orice depășire a lungimilor maxime nu poate conduce la o creștere a lungimii de încărcare a acestor vehicule sau ansambluri de vehicule.	

	(2) Înainte de introducerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) care depășesc 500 mm în lungime trebuie omologate de tip în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 1 pct. (6)	Înainte de introducerea lor pe piață, dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (5) care depășesc 500 mm în lungime trebuie omologate de tip conform legislației în vigoare.	
	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:	-	Nu este necesară transpunerea.	
	(a) fixarea în siguranță a dispozitivelor, pentru a limita riscul de desprindere a acestora în timp, inclusiv în cadrul unei operațiuni de transport intermodal;	-	Nu este necesară transpunerea.	
	(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.	-	Nu este necesară transpunerea.	
	În acest scop, Comisia prezintă, după caz, o propunere legislativă de modificare a normelor relevante referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE. (3) Dispozitivele aerodinamice menționate la alineatul (1) îndeplinesc următoarele cerințe operaționale: (a) în situații în care siguranța altor participanți la trafic sau a conducătorului auto este periclitată, respectivele	-	Nu este necesară transpunerea.	

	<p>dispozitive sunt pliate, retractate sau demontate de conducătorul auto;</p> <p>(b) utilizarea lor pe infrastructurile rutiere urbane sau interurbane ține seama de caracteristicile speciale ale zonelor în care limita de viteză este mai mică sau egală cu 50 km/h și unde este mai mare probabilitatea să fie prezenți participanți la trafic vulnerabili; și</p> <p>(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.</p>			
	<p>(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). Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).</p>	-	Nu este necesară transpunerea.	
	<p>(5) Alineatul (1) se aplică de la data transunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse instrumentelor menționate la alineatul (2) și după adoptarea actelor de punere în aplicare menționate la alineatul (4), după caz.</p>	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 1 pct. (9)	Prevederile menționate la alin. (5) și (7) se aplică după adoptarea propunerii legislative privind omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice, respectiv a autovehiculelor echipate cu astfel de cabine, prezentată de Comisia Europeană, în conformitate cu art. 1 pct. 6 din Directiva UE 2015/719”.	
	<p>Articolul 9a</p> <p>(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</p>	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 1	Lungimile maxime admise prevăzute la pct. 1.1. în Anexele nr. 2 și 3 pot fi depășite, fără a se considera depășire de lungime, de către vehiculele sau ansamblurile de vehicule care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatul (8) și care sunt omologate conform legislației în vigoare, în cazul în care cabinetele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență	

	cabinele lor asigură performanțe aerodinamice sporite și eficiență energetică, precum și performanțe în materie de siguranță. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule echipate cu astfel de cabine trebuie să fie conforme cu punctul 1.5 din anexa I la prezenta directivă și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.	pct. (7)	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 nr. 2 și orice depășire a limitelor maxime de lungime nu poate conduce la o creștere a capacității de încărcare a acestor vehicule.	
	(2) Înainte de a fi introduse pe piață, vehiculele menționate la alineatul (1) sunt omologate în conformitate cu normele referitoare la omologarea de tip stabilite în cadrul oferit de Directiva 2007/46/CE.	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 1 pct. (8)	Înainte de a fi introduse pe piață, vehiculele menționate la alineatul (7) sunt omologate în conformitate cu normele în vigoare.	
	<p>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:</p> <p>(a) performanța aerodinamică sporită a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule;</p> <p>(b) participanții la trafic vulnerabili și posibilitatea observării mai ușoare a acestora de către conducătorul auto, în special prin reducerea unghiurilor moarte;</p> <p>(c) reducerea pagubelor sau a vătămărilor corporale ale altor participanți la trafic produse în caz de coliziune;</p> <p>(d) siguranța și confortul conducătorilor auto.</p> <p>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.</p>	-	Nu este necesară transpunerea.	
	(3) Alineatul (1) se aplică la trei ani de la data transunerii sau de la data aplicării modificărilor necesare aduse	Proiectul de Lege	Prevederile menționate la alin. (5) și (7) se aplică după adoptarea propunerii legislative privind	

	instrumentelor menționate la alineatul (2), după caz.”	de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 1 pct. (9)	omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice, respectiv a autovehiculelor echipate cu astfel de cabine, prezentată de Comisia Europeană, în conformitate cu art. 1 pct. 6 din Directiva UE 2015/719”.	
Art. 1 Pct. 7	Articolul 10a se elimină.		Nu este necesară transpunerea.	
Art. 1 Pct. 8	Se introduc următoarele articole: „Articolul 10b Greutatea maximă autorizată a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este cea indicată la punctele 2.3.1, 2.3.2 și 2.4 din anexa I. De asemenea, vehiculele care utilizează combustibili alternativi trebuie să respecte și limitele de greutate maximă autorizată pe osie indicate la punctul 3 din anexa I. Greutatea suplimentară impusă în cazul vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este stabilită pe baza documentației furnizate de către constructorul vehiculului în cauză atunci când vehiculul este omologat. Greutatea suplimentară se indică în dovada oficială, în conformitate cu articolul 6.	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Anexa 1	A se vedea anexa 1 la prezentul proiect de Lege.	În ceea ce privește omologarea, se va include în RNTR după adoptarea legislației privind omologarea de tip a dispozitivelor aerodinamice, respectiv a autovehiculelor echipate cu astfel de cabine.
	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	-	Nu este necesară transpunerea.	

	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.			
	<p>Articolul 10c</p> <p>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.</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Anexa 1</p>	A se vedea anexa 1 la prezentul proiect de Lege.	
	<p>Articolul 10d</p> <p>(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).</p> <p>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.</p> <p>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,</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. 1 Alin. 2</p>	<p>„(5) Controlul vehiculelor privind respectarea maselor maxime admise, totală și pe axe, prevăzute în anexele nr. 2 și 3 se efectuează cu sisteme automate de cântărire amplasate pe rețeaua de drumuri, inclusiv în punctele de trecere a frontierei sau cu echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor, de către personalul prevăzut la art. 612 lit. a), c) și e), potrivit competențelor Irgale.</p> <p>(6) Controlul vehiculelor în conformitate cu prevederile alin. (5) se efectuează cel tâziu începând cu data de 27 mai 2021.</p> <p>(7) În lipsa sistemelor automate sau a echipamentelor prevăzute la alin. (5), controlul vehiculelor privind respectarea masei totale maxime admise se efectuează conform documentelor puse la dispoziție de conducătorul auto. Masa pe axe nu se stabilește din documente.</p> <p>(8) Montarea de echipamente de cântărire la bord nu poate fi impusă pentru vehicule sau ansambluri de vehicule care sunt înmatriculate în</p>	

aceste sisteme automate trebuie să fie certificate. În cazul în care sistemele automate sunt utilizate doar în scopuri de identificare, acestea nu necesită certificare.

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

alt stat membru al Uniunii Europene.

(9) În cazul în care sistemele automate și echipamentele de cântărire menționate la alin. (5) sunt utilizate cu scopul perceperii tarifelor prevazute la art. 41 alin. (21) sau cu scopul aplicării sancțiunilor contravenționale, atunci ele se supun controlului metrologic legal.

(10) Personalul prevăzut la art. 612 lit. a) efectuează în fiecare an calendaristic un număr adecvat de controale privind masele maxime admise în circulație, proporțional cu numărul total de vehicule verificate anual pe teritoriul României.

(11) Personalul prevăzut la art. 612 lit. c) efectuează controlul privind respectarea maselor maxime admise, totală și pe axe și a dimensiunilor maxime admise prevazute în anexele nr. 2 și 3, la punctele de trecere a frontierei, fără discriminare, tuturor vehiculelor de transport marfă, indiferent de țara de înmatriculare, a căror masa totală maximă autorizată este mai mare de 3,5 tone. Pentru vehiculele de transport persoane cu mai mult de 8+1 locuri, controlul se efectuează atunci când există suspiciuni privind depășirea maselor maxime admise, totală și pe axe și a dimensiunilor maxime admise prevazute în anexele nr. 2 și 3.

(12) Controlul prevăzut la alin. (11) se efectuează în condițiile stabilite prin normele prevazute la art. 41 alin. (2).

(13) Modalitatea privind identificarea vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule aflate în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a masei maxime admise, respectiv cu ajutorul unor sisteme automate de cântărire amplasate pe infrastructura rutieră și/sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul

	<p>(3) Statele membre se asigură că, în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (10), autoritățile competente fac schimb de informații cu privire la încălcările și sancțiunile aferente prezentului articol.</p> <p>(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.</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. 2 Alin. 1</p> <p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. 1 Alin. 2</p>	<p>vehiculelor, se stabilește prin hotărâre a Guvernului.</p> <p>(14) Se exceptează de la prevederile alin. (13) sistemele automate de cântărire amplasate în punctele de trecere a frontierei.”</p> <p>(1) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor face schimb de informații cu autoritățile omoloage din statele membre ale Uniunii Europene, cu privire la încălcările dispozițiilor privind masele maxime admise în circulație, constatate potrivit prezentului articol și sancțiunile aferente aplicate, în conformitate cu art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului.</p> <p>(9) În cazul în care sistemele automate și echipamentele de cântărire menționate la alin. (5) sunt utilizate cu scopul perceperii tarifelor prevazute la art. 41 alin. (21) sau cu scopul aplicării sancțiunilor contravenționale, atunci ele se supun controlului metrologic legal.</p>	
	<p>(5) Până la 27 mai 2016, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate care să asigure condiții uniforme pentru punerea în aplicare a normelor privind interoperabilitatea și compatibilitatea</p>	-	Nu este necesară transpunerea.	

	<p>stabilite la alineatul (4).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 10i alineatul (2).</p>			
	<p>Articolul 10e</p> <p>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.</p>		<p>Nu este cazul, prevederea există în legislația națională.</p>	<p>Sanctiunile pentru depășirea maselor și dimensiunilor maxime admise sunt deja prevăzute de OG 43/1997 și sunt proporționale cu gravitatea faptei. (art. 61 si 61')</p>
	<p>Articolul 10f</p> <p>(1) Pentru transportul de containere și cutii mobile, statele</p>		<p>Nu este cazul, prevederile există în legislația națională.</p>	<p>Răspunderea expeditorului este stabilită conform</p>

	<p>membre stabilesc norme care prevăd următoarele:</p> <p>(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</p> <p>(b) transportatorul de marfă asigură accesul la toate documentele relevante furnizate de agentul de expediție.</p> <p>(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.</p>			<p>Convenției CMR, iar răspunderea transportatorului este prevăzută în HG nr. 69/2012, cu modificările și completările ulterioare, pentru lipsa de la bord a documentului de transport (scrisoarea CMR), precum și în OG nr. 43/1997 pentru depășirea maselor maxime admise în circulație.</p> <p>a) în ceea ce privește obligația expeditorului de a remite transportatorului un document care să conțină greutatea mărfii transportate - art. 10 f alin. (1) lit. a) din directivă, respectiv obligația transportatorului de a asigura accesul autorității de control la documentele relevante - art. 10 f alin. (1) lit. b) din directivă,</p>
--	---	--	--	---

				<p>precizăm că în România, acest document de transport, în cazul transportului rutier de mărfuri este scrisoarea de transport CMR, care se întocmește în 3 exemplare originale, unul dintre acestea trebuie să se afle la bordul vehiculului pe toată durata transportului și conține inclusiv denumirea curentă a naturii mărfii, numărul coletelor, greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii; dispozițiile relevante din legislația națională sunt la art. 3 pct. 14 din OG 27/2011, art. 19 și art. 39 din OMTI 980/2011, precum și la art. 4, 5 alin. (1) și 6 alin. (1) din Convenția CMR (se regăsesc și în tabelul de</p>
--	--	--	--	--

				<p>concordanță la definiția agentului de expediție), b) în ceea ce privește răspunderea expeditorului și a transportatorului - art. 10f alin. (2) din directivă – dispozițiile relevante din legislația națională se găsesc la: art. 3 pct. 1 (transport efectuat fără a deține documentul de transport), art. 4 pct. 32.7 (lipsa de la sediul operatorului de transport rutier a documentului de transport) și art. 4 pct. 33.9 (lipsa de la bordul vehiculului a documentului de transport) din HG nr. 69/2012, art. 61 din OG nr. 42/1997 (sanctiunile aplicate pentru depășirea maselor maxime admise), art. 7, 8, 10 și 11</p>
--	--	--	--	---

				din Convenția CMR (răspunderea expeditorului și cea a transportatorului).
Articolul 10g	<p>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:</p> <p>(a) numărul de controale efectuate în ultimii doi ani calendaristici, și</p> <p>(b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate.</p> <p>Aceste informații pot face parte din informațiile prezentate în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (11).</p> <p>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.</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997</p> <p>Art. II</p>	<p>(1) Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, instituție publică din subordinea Ministerului Transporturilor, face schimb de informații cu autoritățile omoloage din statele membre ale Uniunii Europene cu privire la încălcările dispozițiilor privind masele maxime admise în circulație, constatate potrivit art. 60 alin. (5) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor și la sancțiunile aferente aplicate, în conformitate cu art. 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului.</p> <p>(2) Din doi în doi ani și cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor trimite Comisiei Europene informațiile necesare privind:</p> <p>a) numărul de controale efectuate în ultimii doi ani calendaristici</p> <p>b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate.</p>	
Articolul 10h		-	Nu este necesară transpunerea.	

	<p>(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(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, înainte 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.</p>			
	<p>Articolul 10i</p> <p>(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru transport</p>	-	Nu este necesară transpunerea.	

	<p>rutier menționat la articolul 42 din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (12). Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (13).</p> <p>(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(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.</p>			
	<p>Articolul 10j</p> <p>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 (14), 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.</p>	-	Nu este necesară transpunerea.	
Art. 1 Pct. 9	<p>Anexa I se modifică după cum urmează:</p> <p>(a) la punctul 1.2, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„(a) toate vehiculele cu excepția vehiculelor menționate la litera (b): 2,55 m”;</p> <p>(b) la punctul 1.2, litera (b) se înlocuiește cu următorul</p>	Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. I alin. 3	A se vedea anexa 1 și anexa 2 la prezentul proiect de Lege.	

<p>text:</p> <p>„(b) suprastructuri de vehicule izoterme sau containere sau cutii mobile izoterme transportate de vehicule: 2,60 m”;</p> <p>(c) la punctul 2.2.2, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„(c) autovehicul cu două osii cuplat cu semiremorcă cu trei osii transportând, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, unul sau mai multe containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de până la 45 de picioare: 42 tone”;</p> <p>(d) la punctul 2.2.2, se adaugă următoarea literă:</p> <p>„(d) autovehicul cu trei osii cuplat cu semiremorcă cu două sau trei osii transportând, în cadrul operațiunilor de transport intermodal, unul sau mai multe containere sau cutii mobile, cu o lungime maximă totală de până la 45 de picioare: 44 tone”;</p> <p>(e) punctul 2.3.1 se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„2.3.1. Autovehicule cu două osii, cu excepția autobuzelor: 18 tone</p> <p>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</p> <p>Autobuze cu două osii: 19,5 tone”;</p> <p>(f) punctul 2.3.2 se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„2.3.2. Autovehicule cu trei osii: 25 de tone sau 26 de tone</p>			
--	--	--	--

	<p>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.</p> <p>Autovehicule cu trei osii care utilizează combustibili alternativi: la greutatea maximă autorizată de 25 de tone sau 26 de tone în cazul în care osia motoare este echipată cu pneuri jumelate și suspensie pneumatică sau suspensii recunoscute ca fiind echivalente în Uniune, astfel cum sunt definite în anexa II, sau în cazul în care fiecare osie motoare este echipată cu pneuri jumelate și greutatea maximă pe fiecare osie nu depășește 9,5 tone, se adaugă maximum 1 tonă reprezentând greutatea suplimentară impusă de tehnologia combustibililor alternativi”;</p> <p>(g) punctul 2.4 se înlocuiește cu următorul text:</p> <p>„2.4. Autobuze articulate cu trei osii: 28 tone</p> <p>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”.</p>			
<p>Art. 2 Pct. 1</p>	<p>Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 7 mai 2017. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.</p>	<p>Proiectul de Lege de modificare a OG 43/1997 Art. III</p>	<p>Prezenta Lege intră în vigoare în 15 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.</p>	

	Atunci când statele membre adoptă aceste acte, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.		Prezenta Lege transpune prevederile Directivei 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional.	
Art. 2 Pct. 2	Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.	-	Nu este necesară transpunerea.	
Art. 3	Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.	-	Nu este necesară transpunerea.	
Art. 4	Prezenta directivă se adresează statelor membre. Adoptată la Strasbourg, 29 aprilie 2015.	-	Nu este necesară transpunerea.	