



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 3 юли 2024 г.
(OR. en)

10645/24

Междуетноститутуционално досие:
2023/0265(COD)

CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик – Резултати от първото четене в Европейския парламент (Страсбург, 11 – 14 март 2024 г.)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Докладчикът Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) представи от името на комисията по транспорт и туризъм (TRAN) доклад по посоченото по-горе предложение за директива, който съдържа 51 изменения (изменения 1 – 51) на предложението.

Освен това групата на Зелените/Европейски свободен алианс внесе девет изменения (изменения 52 – 60), а редица членове на ЕП от различни политически групи внесоха пет изменения (изменения 61 – 65).

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на пленарното заседание на 12 март 2024 г. Европейският парламент прие изменения 1 – 51 на предложението за директива. Други изменения не бяха приети.

Така измененото предложение на Комисията представлява позицията на Парламента на първо четене, която се съдържа в неговата законодателна резолюция, приложена към настоящата бележка.

P9_TA(2024)0126

Маса и размери на някои пътни превозни средства

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 12 март 2024 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2023)0445),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0306/2023),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 26 октомври 2023 г.¹,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0047/2024),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

¹ ОВ С, C/2024/895, 6.2.2024 г., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/895/oj?locale=bg>.

Изменение 1

Предложение за директива Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) За постигането на тези цели следва да се намери необходимият баланс между аспектите на икономическата ефективност, екологичната устойчивост, защитата на пътната инфраструктура и пътната безопасност.

Изменение

(4) За постигането на тези цели следва да се намери необходимият баланс между аспектите на икономическата ефективност, екологичната устойчивост, защитата на пътната инфраструктура и пътната безопасност. **Освен това, за да се гарантира законодателна съгласуваност и правна сигурност, настоящата директива следва да бъде приведена във възможно най-голяма степен в съответствие с Регламента за стандартите за емисиите на CO₂ за тежкотоварните превозни средства и Директивата за комбинирания транспорт.**

Изменение 2

Предложение за директива Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) Настоящата директива има за цел да подобри конкурентоспособността на сектора на автомобилния транспорт чрез насърчаване на по-ефективни от

гледна точка на разходите и устойчиви превози, както и чрез насърчаване на интермодалността. Въпреки че новите разпоредби ще доведат до намаляване на изминатите от превозните средства километри, острият недостиг на водачи в Съюза се очаква да продължи. За да се преодолее този недостиг, от основно значение е спешно да се подобрят условията на труд за водачите на тежкотоварни превозни средства. Липсата на качествени зони за паркиране на камиони в Съюза допълнително влошава условията на труд на водачите на камиони, което е проблем особено по време на пътуванията на дълги разстояния.

За да се предприемат мерки за преодоляване на посочената ситуация и да се повиши привлекателността на сектора, увеличените размери, необходими за инсталиране на технологии с нулеви емисии в превозните средства, следва да не бъдат за сметка на наличието на достатъчно пространство в кабината и следва да подобрят комфорта на водачите. Когато е възможно, следва да се проучат и стимулират концепции, позволяващи допълнително пространство в кабините за инсталиране на санитарни съоръжения в превозното средство.

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 7

(7) С цел гарантиране на общо разбиране и еднакво прилагане на разпоредбите на настоящата директива в националния и международния трафик, е необходимо да се поясни, че **националните** дерогации от определени гранични стойности за максимално допустимите маси и размери за определени видове превозни средства, **които се движат в националния трафик, не се прилагат автоматично за превозните средства, използвани при трансгранични операции.**

(7) С цел гарантиране на общо разбиране и еднакво прилагане на разпоредбите на настоящата директива в националния и международния трафик, е необходимо да се поясни, че **понастоящем съществуват специфични** дерогации от определени гранични стойности за максимално допустимите маси и размери за определени видове **специализирани** превозни средства, **извършващи прези, които следва да бъдат запазени, ако не засягат международната конкуренция.**

Изменение 4

Предложение за директива Съображение 8

(8) Превозът на неделими товари е важен сегмент на пазара, свързан със стратегическите области на енергията от възобновяеми източници , гражданското строителство и инфраструктурата, нефта и газа, секторите на тежката промишленост и производството на електроенергия. Въпреки признатата стойност на съществуващите Европейски насоки за най-добри практики за превоз на извънгабаритни товари, приети от експерти, определени от държавите членки, твърде малко е направено за опростяването и хармонизацията на правилата и процедурите за получаване на разрешителни за превоз на

(8) Превозът на неделими товари е важен сегмент на пазара, свързан със стратегическите области на енергията от възобновяеми източници , гражданското строителство и инфраструктурата, нефта и газа, секторите на тежката промишленост и производството на електроенергия. Въпреки признатата стойност на съществуващите Европейски насоки за най-добри практики за превоз на извънгабаритни товари, приети от експерти, определени от държавите членки, твърде малко е направено за опростяването и хармонизацията на правилата и процедурите за получаване на разрешителни за превоз на

неделими товари. Без да се засяга правото на държавите членки да определят необходимите условия за гарантиране на безопасен превоз на неделими товари на техните територии, държавите членки следва да си сътрудничат, за да се хармонизират, доколкото е възможно, тези изисквания и да се избегне умножаването на различаващи се условия, обслужващи една и съща цел. Държавите членки следва също така да гарантират, че националните изисквания са пропорционални и недискриминационни, като се въздържат от налагане на неоправдани изисквания, като например владение на официалния език на съответната държава членка. С цел намаляване на административната тежест за превозвачите и гарантиране на ефективни, справедливи и безопасни операции, от решаващо значение е да се установи прозрачна, хармонизирана и удобна за ползвателите система за получаване на разрешителни.

неделими товари. Без да се засяга правото на държавите членки да определят необходимите условия за гарантиране на безопасен превоз на неделими товари на техните територии, държавите членки следва да си сътрудничат, за да се хармонизират, доколкото е възможно, тези изисквания и да се избегне умножаването на различаващи се условия, обслужващи една и съща цел. Държавите членки следва също така да гарантират, че националните изисквания са пропорционални и недискриминационни, като се въздържат от налагане на неоправдани изисквания, като например владение на официалния език на съответната държава членка. С цел намаляване на административната тежест за превозвачите и гарантиране на ефективни, справедливи и безопасни операции, от решаващо значение е да се установи прозрачна, хармонизирана и удобна за ползвателите система за получаване на разрешителни, **която да бъде налична на всички езици на ЕС и да е лесно достъпна чрез електронни средства за комуникация. Посочените разрешителни следва да се издават в електронен формат и да се основават на документа за специална европейска регистрация на камиони и ремаркета (SERT), който има за цел да хармонизира техническата информация за превозните средства, например регистрацията на ремаркета или модулни ремаркета. На транспортните оператори следва да бъде разрешено да извършват превози на неделими товари, като използват посочения електронен документ.**

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Европейските модулни системи (ЕМС) вече са достатъчно използвани и изпитвани и са се доказали като интересно решение за подобряване на икономическата и енергийната ефективност на транспортните операции, като същевременно осигуряват пътна безопасност и защита на инфраструктурата благодарение на това, че тяхното използване е ограничено до подходящи части от пътните мрежи. Предвид националните особености, различните икономически интереси, транспортни потребности и възможности на транспортната инфраструктура в държавите членки, същите са в състояние най-добре да оценяват и разрешават движението на ЕМС на своя територия. Същевременно от решаващо значение за увеличаването на положителните социално-икономически и екологични въздействия на използването на ЕМС е да се премахнат ненужните пречки за тяхното използване при трансгранични операции между съседни държави членки, които разрешават използването на такива комбинации от превозни средства на техните територии, без да се ограничава броят на преминатите граници, при условие че са спазени максимално допустимите маси и размери за ЕМС, установени от държавите членки в техните съответни територии. По този начин се гарантира, че за използваните при трансгранични операции ЕМС се спазват най-малките общи гранични стойности за масите и

Изменение

(9) Европейските модулни системи (ЕМС) вече са достатъчно използвани и изпитвани и са се доказали като интересно решение за подобряване на икономическата и енергийната ефективност на транспортните операции, като същевременно осигуряват пътна безопасност и защита на инфраструктурата благодарение на това, че тяхното използване е ограничено до подходящи части от пътните мрежи. Предвид националните особености, различните икономически интереси, транспортни потребности и възможности на транспортната инфраструктура в държавите членки, същите са в състояние най-добре да оценяват и разрешават движението на ЕМС на своя територия. ***Преди да разрешат ЕМС, държавите членки следва да извършат оценка на евентуалното им въздействие върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, модалния преход и околната среда.*** Същевременно от решаващо значение за увеличаването на положителните социално-икономически и екологични въздействия на използването на ЕМС е да се премахнат ненужните пречки за тяхното използване при трансгранични операции между съседни държави членки, които разрешават използването на такива комбинации от превозни средства на техните територии, без да се ограничава броят на преминатите граници, при условие че са спазени

размерите на ЕМС, приложими в тези държави членки. В интерес на безопасността на операциите, прозрачността и правната яснота следва да се определят общи условия за движението на ЕМС в националния и международния трафик, **включително чрез предоставяне на** ясна информация за граничните стойности за масите и размерите на ЕМС и за частите от пътната мрежа, съвместими със спецификациите на такива превозни средства, **и да се наблюдават** въздействията от използването на ЕМС върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.

максимално допустимите маси и размери за ЕМС, установени от държавите членки в техните съответни територии. По този начин се гарантира, че за използваните при трансгранични операции ЕМС се спазват най-малките общи гранични стойности за масите и размерите на ЕМС, приложими в тези държави членки. В интерес на безопасността на операциите, прозрачността и правната яснота следва да се определят общи условия за движението на ЕМС в националния и международния трафик. **Посочените условия следва, наред с другото, да гарантират, че ЕМС се движат по пътища, на които е гарантирана безопасността на уязвимите участници в движението.**

Държавите членки следва да предоставят ясна информация за граничните стойности за масите и размерите на ЕМС за частите от пътната мрежа, съвместими със спецификациите на такива превозни средства. **Държавите членки следва да създадат система за наблюдение с цел да се извършва оценка на** въздействията от използването на ЕМС върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.

Ясното определение за ЕМС в настоящата директива гарантира, че ЕМС са съставени от стандартни превозни средства, за да се осигури съвместимост с други видове транспорт, и по-конкретно с железопътния транспорт. За да се стимулира ефективно преходът към мобилност с нулеви емисии, ЕМС, които участват в международния

трафик, веднага щом това стане технически и оперативно осъществимо, следва да бъдат съставени от превозни средства или комбинации от превозни средства с нулеви емисии.

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) За да се увеличат максимално пътната безопасност и подходящите условия на труд, е важно да се гарантира, че водачите на ЕМС разполагат с подходящо обучение и необходимата квалификация за работа с по-тежки и по-дълги превозни средства и комбинации от превозни средства. Държавите членки следва да разполагат с възможността да установят минимални изисквания или схема за сертифициране на водачите на ЕМС. С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция, които предвиждат еднакво третиране, както и недискриминация на водачите и операторите на ЕМС, държавите членки следва да гарантират, че посоченото сертифициране е предмет на взаимно признаване в съответните държави членки.

Изменение 7

**Предложение за директива
Съображение 10 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Новите хармонизирани правила за ЕМС в националния и международния трафик в държавите членки, които позволяват тяхното движение, следва да включват събирането на данни относно пътната безопасност в съответните държави членки, включително дела на смъртните случаи и нараняванията в резултат от сблъсъци. Като се има предвид, че в почти една трета от смъртните случаи при сблъсъци с тежкотоварни превозни средства жертви са уязвими участници в пътното движение, държавите членки следва да гарантират, че на ЕМС не оказват отрицателно въздействие върху пътната безопасност, особено безопасността на уязвими участници в движението като пешеходци и велосипедисти, както и мотоциклетисти и лица с увреждания или с намалена подвижност и ориентация.

Изменение 8

**Предложение за директива
Съображение 11**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11) По отношение на превоза на неделими товари с превозни средства или комбинации от превозни средства, надвишаващи максималните маси или

(11) По отношение на превоза на неделими товари с превозни средства или комбинации от превозни средства, надвишаващи максималните маси или

размери, и на използването на ЕМС, предвид необходимите за тях допълнителни функции за безопасност и подходяща инфраструктура, трябва да се обърне особено внимание на елементи като прозрачността на съответната информация, правната сигурност и хармонизацията на процедурите за издаване на разрешителни. Поради това е необходимо държавите членки да установят единна електронна информационна и комуникационна система, предоставяща по ясен и леснодостъпен начин цялата съответна информация за експлоатационните и административните условия за превоз на неделими товари и за използването на ЕМС. С тази национална система следва също така да се предоставя възможност на превозвачите да получават информацията и да подават по електронен път в стандартизиран формат заявлението за специални разрешителни за превоз на неделими товари в съответната държава членка.

размери, и на използването на ЕМС, предвид необходимите за тях допълнителни функции за безопасност и подходяща инфраструктура, трябва да се обърне особено внимание на елементи като прозрачността на съответната информация, правната сигурност и хармонизацията на процедурите за издаване на разрешителни. Поради това е необходимо държавите членки да установят единна електронна информационна и комуникационна система, предоставяща по ясен и леснодостъпен начин цялата съответна информация за експлоатационните и административните условия за превоз на неделими товари и за използването на ЕМС. С тази национална система следва също така да се предоставя възможност на превозвачите да получават информацията и да подават по електронен път в стандартизиран **в рамките на ЕС** формат заявлението за специални разрешителни за превоз на неделими товари в съответната държава членка. **Освен това тази национална система следва да предоставя информация за максимално допустимото тегло и размери на превозните средства и комбинациите от превозни средства на национално равнище, и информация за евентуалните ограничения, особено по отношение на височината. За да се гарантира, че операторите и гражданите имат достъп до цялата значима информация на едно място, най-късно до [6 месеца след датата на транспониране на настоящата директива] Комисията следва да създаде специален европейски уеб портал, свързващ националните електронни и комуникационни системи и предоставящ, наред с другото, ясен графичен преглед на**

пътищата, по които е разрешено да се движат ЕМС и когато тази информация е налична, превозни средства, превозващи неделими товари, в съответните държави членки.

Изменение 9

Предложение за директива Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Изкуствените пречки за трансграничния транспорт с по-тежки камиони, използвани предимно за превоз на дълги разстояния (например комбинации от превозни средства с 5 и 6 оси), следва да бъдат премахнати по хармонизиран начин, за да може в краткосрочен план да се използват предимствата по отношение на оперативната, енергийната и екологичната ефективност, свързани с възможността за по-голяма товароподемност, предоставена от държавите членки, включително за интермодален транспорт. За **успешното осъществяване на прехода** към мобилност с нулеви емисии е необходимо използването на такива по-тежки камиони, задвижвани с изкопаеми горива, поетапно да се прекрати от 2035 г., **когато се очаква** навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара **значително да се увеличи, като достигне около 50 % от регистрираните нови тежкотоварни превозни средства**. След поетапното извеждане от употреба движението на по-тежки камиони в националния

Изменение

(12) Изкуствените пречки за трансграничния транспорт с по-тежки камиони, използвани предимно за превоз на дълги разстояния (например комбинации от превозни средства с 5 и 6 оси), следва да бъдат премахнати по хармонизиран начин, за да може в краткосрочен план да се използват предимствата по отношение на оперативната, енергийната и екологичната ефективност, свързани с възможността за по-голяма товароподемност, предоставена от държавите членки, включително за интермодален транспорт. За **да се стимулира успешно преходът** към мобилност с нулеви емисии **и да се увеличи максимално въздействието на приложимото действащо законодателство за опазване на околната среда**, е необходимо използването на такива по-тежки камиони, задвижвани с изкопаеми горива, поетапно да се прекрати от 2035 г., **за да се повиши правната сигурност за инвестициите и да се насърчи допълнително** навлизането на **по-ефикасни** тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара.

трафик следва да продължи да бъде разрешено, но в международния трафик те трябва да бъдат в съответствие с максимално допустимите маси, посочени в приложение I към Директива 96/53/ЕО, където допускането на по-голяма маса е ограничено само до превозните средства с нулеви емисии и до превозните средства, участващи в интермодална транспортна операция.

След поетапното извеждане от употреба движението на по-тежки камиони в националния трафик следва да продължи да бъде разрешено, но в международния трафик те трябва да бъдат в съответствие с максимално допустимите маси, посочени в приложение I към Директива 96/53/ЕО, където допускането на по-голяма маса е ограничено само до превозните средства с нулеви емисии и до превозните средства, участващи в интермодална транспортна операция.

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) **При автомобилите** с открити каросерии **потенциалът** за намаляване на тяхната консумация на енергия чрез подобрена аеродинамика **е много малък**. С различните национални правила за надвеса на товарите на **автомобилите** се предизвиква нарушаване на конкуренцията и се ограничава значително потенциалът за подобряване на тяхната оперативна ефективност и на техните енергийни характеристики в международния трафик. Поради това е необходимо правилата за надвеса на товарите на **автомобилите с открити каросерии** да се хармонизират, за да се осигури постигането на тези цели по правилния начин.

Изменение

(14) **Автомобилите, много от които са** с открити каросерии, **разполагат с много малък потенциал** за намаляване на тяхната консумация на енергия чрез подобрена аеродинамика. С различните национални правила за надвеса на товарите на **автомобилите** се предизвиква нарушаване на конкуренцията и се ограничава значително потенциалът за подобряване на тяхната оперативна ефективност и на техните енергийни характеристики в международния трафик. Поради това е необходимо правилата за надвеса на товарите на **автомобилите** да се хармонизират, за да се осигури постигането на тези цели по правилния начин.

Изменение 11

Предложение за директива Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабини с удължена форма и задвижващи системи с нулеви емисии. За използването на задвижващи системи с нулеви емисии е необходимо — в зависимост от технологията — допълнително пространство, което не следва да бъде за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт с нулеви емисии да не бъде ощетен от икономическа гледна точка. Затова следва да се поясни, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабини с удължена форма, може да се прилага и за оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, като например батерии и резервоари за водород, при условие че с това не са нарушават функциите за безопасност, ефикасност и удобство на аеродинамичните кабини.

Изменение

(15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабини с удължена форма и задвижващи системи с нулеви емисии. За използването на задвижващи системи с нулеви емисии е необходимо — в зависимост от технологията — допълнително пространство, което не следва да бъде за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт с нулеви емисии да не бъде ощетен от икономическа гледна точка. Затова следва да се поясни, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабини с удължена форма, може да се прилага и за оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, като например батерии и резервоари за водород, при условие че с това не са нарушават функциите за безопасност, ефикасност и удобство на аеродинамичните кабини, **както и че съответното превозно средство е в съответствие с „правилото за окръжност на завиване“**.

Изменение 12

Предложение за директива Съображение 16 а (ново)

(16a) Множеството различни маркировки и сигнализация на превозните средства в държавите членки може да бъде объркващо за участниците в пътното движение и да вреди на пътната безопасност в Съюза. За да се подобри пътната безопасност, на равнището на Съюза следва да се създаде стандартизиран етикет на ЕС за дължината на моторните превозни средства или комбинациите от превозни средства, използвани за ЕМС или отклоняващи се от стандартните размери. Посоченият етикет на ЕС ще помогне на участниците в пътното движение да идентифицират и да опознаят тези превозни средства и ще намали рисковете, произтичащи от ограниченията на видимостта или невидимите зони, например при изпреварване на такива дълги превозни средства или комбинации от превозни средства.

Изменение 13

Предложение за директива Съображение 16 б (ново)

(16б) Електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства имат голям потенциал за декарбонизиране на определени сегменти от сектора на тежкотоварния транспорт и

тяхното разработване следва да се насърчава, като същевременно се взема предвид фактът, че всяка технология оказва някакво въздействие върху околната среда. В случаите, в които електрифицирането не е възможно или е по-малко ефикасно, а задвижваните с водород превозни средства не са подходящи или конкурентоспособни от гледна точка на разходите, принципът на технологична неутралност дава възможност да се гарантират еднакви условия на конкуренция по отношение на други технологии, чието развитие е в по-напреднал етап.

Изменение 14

Предложение за директива Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

(17) Ефективното, ефикасното и съгласувано правоприлагане във връзка със задължителното спазване на правилата е от основно значение за гарантирането на равнопоставеност при конкуренцията между превозвачите и за премахването на рисковете за пътната безопасност и пътната инфраструктура, създавани от превозни средства, надвишаващи неправомерно приложимите маси или размери. С цел по-добро насочване на крайпътните проверки към претоварените превозни средства **и ако държавите членки са избрали да използват автоматични системи в пътната инфраструктура**, те следва да

Изменение

(17) Ефективното, ефикасното и съгласувано правоприлагане във връзка със задължителното спазване на правилата е от основно значение за гарантирането на равнопоставеност при конкуренцията между превозвачите и за премахването на рисковете за пътната безопасност и пътната инфраструктура, създавани от превозни средства, надвишаващи неправомерно приложимите маси или размери. С цел по-добро насочване на крайпътните проверки към претоварените превозни средства държавите членки следва да осигурят като минимум внедряването на **автоматични** системи в трансевропейската пътнотранспортна

осигурят като минимум внедряването на **такива** системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа. Освен това, с цел осигуряване на надеждно и последователно правоприлагане в целия Съюз, следва да се установи задължително минимално равнище на проверките, извършвани от държавите членки, пропорционално на равнището на трафика от превозни средства, попадащи в обхвата на настоящата директива, на техните територии, включително подходящ брой проверки през нощта.

мрежа, **включително сертифицирани системи по протежение на основната мрежа на TEN-T. Освен това следва да бъде възможно и да се използва точно и изцяло оперативно съвместимо бордово оборудване за претегляне. Тези сертифицирани автоматични системи следва да могат да разпознават превозните средства или комбинациите от превозни средства, които надвишават максимално разрешеното тегло, но се ползват от дерогация въз основа на специално разрешително или подобна договореност. Системите следва също така да бъдат в състояние да установят дали са изпълнени изискванията за специални разрешителни. По този начин се очаква да се избегнат неоснователни санкции и да се спестят административни разходи както за операторите, така и за държавите членки.** Освен това, с цел осигуряване на надеждно и последователно правоприлагане в целия Съюз, следва да се установи задължително минимално равнище на проверките, извършвани от държавите членки, пропорционално на равнището на трафика от превозни средства, попадащи в обхвата на настоящата директива, на техните територии, включително подходящ брой проверки през нощта.

Изменение 15

Предложение за директива Съображение 18

(18) С цел допълнително засилване на правоприлагането и следенето на движението на тежкотоварни превозни средства по пътищата на Съюза, намаляване на задръстванията, подобряване на пътната безопасност, намаляване на рисковете за повреждане на инфраструктурата и насърчаване на устойчивите транспортни операции държавите членки следва да бъдат насърчени да установяват схеми за политика за интелигентен достъп, гарантиращи спазването на правилата за максимално допустимите маси и размери. **При установяването на такива схеми** държавите членки следва да прилагат минимални общи изисквания, **гарантиращи** хармонизация и оперативна съвместимост в целия **ЕС**, по-конкретно по отношение на достъпността и формата на съответните обменяни данни. Схемите следва да спомагат да се гарантира, че точното превозно средство с точния товар се движи на точния път в точното време, за да се осигури минимално въздействие върху околната среда, инфраструктурата, здравето и безопасността на хората и обществото. При установяването на такива схеми следва да се използват възможностите на модерните интелигентни транспортни системи, като например комуникация на превозното средство с инфраструктурата, комуникация на превозното средство с мрежата, споделяне на данни в реално време и дистанционно наблюдение, за да се осигури безопасно и безпроблемно движение на тежкотоварни превозни средства, като това не следва да води до непропорционални или

(18) С цел допълнително засилване на правоприлагането и следенето на движението на тежкотоварни превозни средства по пътищата на Съюза, намаляване на задръстванията, подобряване на пътната безопасност, намаляване на рисковете за повреждане на инфраструктурата и насърчаване на устойчивите транспортни операции държавите членки следва да бъдат насърчени да установяват схеми за политика за интелигентен достъп, гарантиращи спазването на правилата за максимално допустимите маси и размери. Държавите членки следва да прилагат минимални общи изисквания **за тези схеми, за да гарантират** хармонизация и оперативна съвместимост в целия **Съюз**, по-конкретно по отношение на достъпността и формата на съответните обменяни данни. **Съответните данни следва да бъдат достъпни в реално време и на официалните езици на Съюза.** Схемите следва да спомагат да се гарантира, че точното превозно средство с точния товар се движи на точния път в точното време, за да се осигури минимално въздействие върху околната среда, инфраструктурата, здравето и безопасността на хората и обществото. При установяването на такива схеми следва да се използват възможностите на модерните интелигентни транспортни системи, като например комуникация на превозното средство с инфраструктурата, комуникация на превозното средство с мрежата, споделяне на данни в реално време и дистанционно наблюдение, за да се осигури безопасно и безпроблемно

дискриминационни ограничения за движението.

движение на тежкотоварни превозни средства, като това не следва да води до непропорционални или дискриминационни ограничения за движението.

Изменение 16

Предложение за директива Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18а) Гарантирането на прилагането на Директива 96/53/ЕО е съществена част от утвърдените системи за мониторинг и правоприлагане на равнището на Съюза и на национално равнище, които допринасят за прилагането на социалните, пазарните и техническите правила на Съюза, приложими за автомобилния транспорт. Когато бъде установено несъответствие с предписаните тегло и размери, компетентните национални органи следва да предприемат действия по гарантиране на прилагането. Държавите членки следва да гарантират, че санкциите са недискриминационни по отношение на избраните видове санкции и по отношение на техния размер, както и че те са ефективни, възпиращи и пропорционални на тежестта на извършеното нарушение. Съответните нарушения следва да бъдат вписани в националния регистър на предприятията за автомобилни превози, да се обменят чрез Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU) и да бъдат отразени в

оценката на степента на риска по отношение на предприятията в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009. Очаква се трансграничното прилагане на санкции в обхвата на Директива 96/53/ЕО да бъде улеснено чрез изменение на Директива (ЕС) 2015/413 относно трансграничното правоприлагане.

Изменение 17

Предложение за директива Съображение 18 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18б) С цел да се постигне напредък в екологичния и цифровия преход и да се спазят целите, определени в Европейския зелен пакт и в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, по-специално по отношение на намаляването на емисиите на парникови газове от транспортния сектор, държавите членки следва да бъдат насърчавани да използват приходите, генерирани от санкциите, приложими за нарушенията на настоящата директива, или паричната равностойност на тези приходи, за подпомагане на навлизането на устойчиви транспортни средства и съответно за смекчаване на външните разходи, генерирани от превозите, за насърчаване на интермодалността и за повишаване на устойчивостта на трансграничните превози.

Изменение 18

Предложение за директива Съображение 19

Текст, предложен от Комисията

(19) С цел насърчаване на развитието на мултимодалната транспортна система **контейнерният транспорт** следва да се улесни допълнително **с допускане на** допълнителна височина на пътни превозни средства за превоз на контейнери **с голяма кубатура**.

Изменение

(19) С цел насърчаване на развитието на мултимодалната транспортна система, транспортът в контейнери, **включително този, при който се използват 45-футови или 48-футови контейнери, 45-футови сменяеми каросерии или контейнери с голяма кубатура**, следва да се улесни допълнително, като се разреши допълнителна височина **и дължина** на пътни превозни средства за превоз на **посочените** контейнери.

Изменение 19

Предложение за директива Съображение 19 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19а) Комисията следва да преразгледа действащото законодателство за одобряване на типа, за да засили техническата и оперативната съвместимост на новите тежкотоварни превозни средства и комбинации от превозни средства, наред с другото по отношение на тяхното тегло, форма, размери, възможност за използване на кран и възможност за възможност за прибиране и сгъване на издадени устройства, и изискванията за комбиниране

превози, както и за да се улесни използването и навлизането на ремаркета и полуремаркета с нулеви емисии;

Изменение 20

Предложение за директива Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) С цел осигуряване на способността на сектора на автомобилния транспорт да реагира бързо на всякакви кризи, като например природни бедствия, пандемии, военни конфликти или аварии в инфраструктурата, е необходимо в Директива 96/53/ЕО да се въведе разпоредба за извънредни ситуации, с която се дава възможност за временно разрешаване на движението на тежкотоварни превозни средства, надвишаващи максимално допустимите маси и/или размери, за да се осигурят непрекъснати доставки на необходимите стоки и услуги. Разпоредбата за извънредни ситуации следва да се прилага само когато е необходимо за обществен интерес **и** при условие че не се създават рискове за пътната безопасност.

Изменение

(21) С цел осигуряване на способността на сектора на автомобилния транспорт да реагира бързо на всякакви кризи, като например природни бедствия, пандемии, военни конфликти или аварии в инфраструктурата, е необходимо в Директива 96/53/ЕО да се въведе разпоредба за извънредни ситуации, с която се дава възможност за временно разрешаване на движението на тежкотоварни превозни средства, надвишаващи максимално допустимите маси и/или размери, за да се осигурят непрекъснати доставки на необходимите стоки и услуги. Разпоредбата за извънредни ситуации следва да се прилага само когато е необходимо за обществен интерес, при условие че не се създават рискове за пътната безопасност **и евентуалното ѝ подновяване следва да бъде обвързано с продължаването на кризата.**

Изменение 21

Предложение за директива Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

(23) С цел гарантиране на еднообразни условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи общ стандартен формуляр на заявление и да хармонизира правилата и процедурите за издаване на национални разрешителни или за сключване на подобни договорености за превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максималните маси и/или размери и са предвидени за превоз на неделими товари, да установи стандартен формат за докладване, за да могат държавите членки да спазват своите задължения за докладване, и да установи временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, използвани в международния трафик между държави членки, засегнати от криза. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁵.

⁴⁵ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Изменение

(23) С цел гарантиране на еднообразни условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи общ **за ЕС** стандартен формуляр на заявление и да хармонизира правилата и процедурите за издаване на национални разрешителни или за сключване на подобни договорености за превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максималните маси и/или размери и са предвидени за превоз на неделими товари, да установи стандартен формат за докладване, за да могат държавите членки да спазват своите задължения за докладване, и да установи временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, използвани в международния трафик между държави членки, засегнати от криза. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁵.

⁴⁵ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Изменение 22

Предложение за директива Съображение 23 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) За да се оценят ефективността и ефикасността на настоящата директива и да се измери напредъкът по отношение на конкретните ѝ цели, е важно да се извършва редовна оценка на нейното прилагане и въздействие. Поради това Комисията следва да представя редовни доклади за оценка на прилагането на настоящата директива въз основа на благоприятстващите условия за навлизането на пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, например наличието и капацитета на подходяща инфраструктура за алтернативни горива, въздействието на европейската система върху автомобилния транспорт, както и таксите за ползване на пътищата, диференцирани според емисиите на CO₂, в държавите членки. Посочените доклади следва да съдържат подробна информация за съответните благоприятстващи условия и за развитието на националния и международния автомобилен транспорт, за въздействието върху пътната безопасност и пътната инфраструктура, за модалния преход, за използването на интелигентни системи за правоприлагане и за технологичния напредък в автомобилния транспорт. Освен това в докладите следва да се разглежда възможността за разширяване на

обхвата на мерките в съответствие с дългосрочните цели на директивата. Въз основа на констатациите в посочените оценки докладът следва да бъде придружен, когато е целесъобразно, от законодателно предложение за изменение на настоящата директива и задълженията, установени в нея.

Изменение 23

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква д

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 14

Текст, предложен от Комисията

— „превозно средство на алтернативно гориво“ — моторно превозно средство, изцяло захранвано с алтернативно гориво, което е било одобрено съгласно рамката на Регламент (ЕС) 2018/858,“;

Изменение

— „превозно средство на алтернативно гориво“ означава моторно превозно средство, изцяло **или частично** захранвано с алтернативно гориво, което е било одобрено в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858;

Изменение 24

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 3 – алинеи 2, 3 и 3 а (нова)

Държавите членки гарантират, че процедурата за получаване на разрешителни или сключване на подобни договорености за превоз на неделими товари е безпроблемна, ефективна и недискриминационна, като свеждат до минимум административните тежести и предотвратяват ненужните забавяния.

Държавите членки гарантират, че условията, съгласно които се издават разрешителните или се сключват подобни договорености, свързани с превоз на неделими товари, са пропорционални и недискриминационни. По-конкретно държавите членки си сътрудничат, за да предотвратят поставянето на многобройни средства за маркировка и сигнализация чрез преимуществено използване на пиктограми вместо текст. Държавите членки не поставят изисквания за използване на конкретен език, свързани с превоза на неделими товари.

Държавите членки гарантират, че процедурата за получаване на разрешителни или сключване на подобни договорености за превоз на неделими товари е безпроблемна, ефективна и недискриминационна, като **установят общ стандартен за ЕС формуляр на заявление и като** свеждат до минимум административните тежести и предотвратяват ненужните забавяния.

Държавите членки гарантират, че условията, съгласно които се издават разрешителните или се сключват подобни договорености, свързани с превоз на неделими товари, са пропорционални и недискриминационни. По-конкретно държавите членки **издават разрешителните или подобни документи в електронен формат и си сътрудничат за по-нататъшно хармонизиране на сроковете за издаване на разрешения. Държавите членки също така** си сътрудничат, за да предотвратят поставянето на многобройни средства за маркировка и сигнализация чрез преимуществено използване на пиктограми вместо текст. **Освен това държавите членки си сътрудничат за хармонизирането на приложимите правила за ескортиране на превоза на неделими товари, например относно предписаната употреба, маркировките и сигналите за ескортиращи превозни средства.** Държавите членки не поставят изисквания за използване на конкретен език, свързани с **водачите, извършващи** превоза на неделими товари.

По-конкретно държавите членки гарантират, че върху превозните средства, превозващи неделими товари, е поставен етикетът на ЕС, посочен в член 10ва.

Изменение 25

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Държавите членки имат право да допускат превозни средства или комбинирани превозни средства, използвани за превоз, които извършват национални транспортни операции, незасягащи значително международната конкуренция в областта на транспорта, да се движат на тяхна територия с размери, надвишаващи посочените в точки 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 и 4.4 от приложение I.

За транспортни операции, които не засягат значително международната конкуренция в областта на транспорта, може да се считат тези, които отговарят поне на едно от следните условия:

а) транспортните операции, които се извършват на територията на държава членка от специализирани превозни средства или специализирани комбинации от превозни средства, в условия, при които обикновено те не се извършват от превозни средства на други държави членки, напр. операции,

Изменение

4. Държавите членки имат право да допускат превозни средства или комбинирани превозни средства, използвани за превоз, които извършват национални **или международни** транспортни операции, незасягащи значително международната конкуренция в областта на транспорта, да се движат на тяхна територия с **маса или** размери, надвишаващи посочените в точки 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4—1.8, **2, 4.1**, 4.2 и 4.4 от приложение I.

За транспортни операции, които не засягат значително международната конкуренция в областта на транспорта, може да се считат тези, които отговарят поне на едно от следните условия:

а) транспортните операции, които се извършват на територията на държава членка от специализирани превозни средства или специализирани комбинации от превозни средства, в условия, при които обикновено те не се извършват от превозни средства на други държави членки, напр. операции,

свързани с дърводобивната промишленост и експлоатацията на горите;

б) държавата членка, която разрешава извършването на транспортни операции на своя територия от превозни средства или комбинации от превози и средства, надвишаващи размерите, посочени в приложение I, разрешава също така движението на Европейски модулни системи съгласно параграф 4а, достигащи поне допустимата дължина в натоварено състояние, разрешена в тази държава членка, така че всеки транспортен оператор да може да ползва еднакви условия за конкуренция.

свързани с дърводобивната промишленост и експлоатацията на горите;

б) държавата членка, която разрешава извършването на транспортни операции на своя територия от превозни средства или комбинации от превози и средства, надвишаващи размерите, посочени в приложение I, разрешава също така движението на Европейски модулни системи съгласно параграф 4а, достигащи поне допустимата дължина в натоварено състояние, разрешена в тази държава членка, така че всеки транспортен оператор да може да ползва еднакви условия за конкуренция.

Изменение 26

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

4а. Държавите членки могат да разрешават движението на Европейски модулни системи в националния и международния трафик на техните територии, ако е изпълнено всяко едно от следните условия:

Изменение

4а. Държавите членки могат да разрешават движението на Европейски модулни системи в националния и международния трафик на техните територии, ако е изпълнено всяко едно от следните условия:

-а) по отношение на новите маршрути за ЕМС държавите членки извършват предварителна оценка на евентуалното въздействие на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната

инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт. Оценката се оповестява публично. От държавите членки, които вече са установили маршрути за ЕМС на своята територия към датата на влизане в сила на настоящата директива, не се изисква да правят предварителна оценка за тези вече установени маршрути;

а) държавите членки оповестяват публично по достъпен и прозрачен начин информацията, свързана с максималните маси и размери, приложими за движението на Европейски модулни системи на техните територии;

б) държавите членки оповестяват публично по достъпен и прозрачен начин информацията, свързана с частта от пътната мрежа, по която може да се движат Европейски модулни системи;

в) държавите членки осигуряват свързаността на частта от мрежата, по която може да се движат Европейски модулни системи на техните територии, с пътната мрежа на съседни държави членки, които също разрешават движението на Европейски модулни системи, за да може да се осъществява трансграничен трафик;

г) държавите членки установяват система за наблюдение **и оценяват** въздействието на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху

а) държавите членки оповестяват публично по достъпен и прозрачен начин информацията, свързана с максималните маси и размери, приложими за движението на Европейски модулни системи на техните територии;

б) държавите членки оповестяват публично по достъпен и прозрачен начин информацията, свързана с частта от пътната мрежа, по която може да се движат Европейски модулни системи;

в) държавите членки осигуряват свързаността на частта от мрежата, по която може да се движат Европейски модулни системи на техните територии, с пътната мрежа на съседни държави членки, които също разрешават движението на Европейски модулни системи, за да може да се осъществява трансграничен трафик;

г) държавите членки установяват система за наблюдение **на** въздействието на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, **обемите на трафика**, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни

транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.

Когато една държава членка разрешава движението на Европейски модулни системи в националния трафик съгласно настоящия параграф, тя не може да отказва или забранява движението на Европейски модулни системи в международния трафик на нейната територия, при условие че тези системи не надвишават максималните маси и размери, установени за Европейски модулни системи в националния трафик.

Държавите членки уведомяват Комисията, когато разрешават движението на Европейски модулни системи на *техните територии*.“;

системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт, **като вземат предвид предварителната оценка, извършена съгласно буква -а);**

га) държавите членки гарантират, че са предприети подходящи мерки за избягване на всякакви евентуални отрицателните въздействия върху пътната безопасност, включително безопасността на уязвимите участници в движението, в резултат на използването на Европейските модулни системи;

Държавите членки могат да установят минимални изисквания или схема за сертифициране на водачите на европейски модулни системи, при условие че гарантират пропорционалност и недискриминация. Държавите членки си сътрудничат за взаимно признаване на сертифицирането помежду им.

Когато една държава членка разрешава движението на Европейски модулни системи в националния трафик съгласно настоящия параграф, тя не може да отказва или забранява движението на Европейски модулни системи в международния трафик на нейната територия, при условие че тези системи не надвишават максималните маси и размери, установени за Европейски модулни системи в националния трафик.

Държавите членки уведомяват Комисията, когато разрешават движението на Европейски модулни системи на *тяхна територия, и я информират по какъв начин изпълняват условията, посочени в букви -а)—га) от настоящия параграф. След тези уведомления Комисията, когато е целесъобразно, издава препоръки до съответните*

държави членки, за да се гарантира спазването на посочените условия. Когато Комисията издаде препоръки, засегнатата държава членка информира Комисията в срок от 6 месеца за начина, по който възнамерява да приложи съответните препоръки. Препоръките на Комисията и отговорите на съответната държава членка се оповестяват публично.

Изменение 27

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква г

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки могат да разрешават за ограничен период изпитвания на превозни средства или комбинации от превозни средства, за чието производство са използвани нови технологии или концепции и поради това не може да бъдат спазени изискванията на настоящата директива. На такива превозни средства или комбинации от превозни средства се разрешава да извършват определени национални или международни транспортни операции за периода на изпитванията. По-конкретно изпитванията с Европейски модулни системи се разрешават за максимален период от пет години. Броят на изпитванията не се ограничава.

Изменение

Държавите членки могат да разрешават за ограничен период изпитвания на превозни средства или комбинации от превозни средства, за чието производство са използвани нови технологии или концепции и поради това не може да бъдат спазени изискванията на настоящата директива. На такива превозни средства или комбинации от превозни средства се разрешава да извършват определени национални или международни транспортни операции за периода на изпитванията **само след като бъде доказано, че целевите транспортни дейности не могат да се извършват с какъвто и да било друг вид транспорт, който предлага сходна**

Държавите членки уведомяват
Комисията за това.

или по-висока степен на безопасност и ползи за околната среда. Трябва да се докаже, че това не оказва значително въздействие върху конкуренцията между видовете транспорт в рамките на транспортния сектор като цяло. По-конкретно изпитванията с Европейски модулни системи се разрешават за максимален период от пет години **и могат да бъдат подновени еднократно за не повече от три години. Ако държава членка реши да поднови изпитване, тя предоставя достатъчна обосновка на Комисията.** Броят на изпитванията не се ограничава. Държавите членки уведомяват Комисията за това.

Изменение 28

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква д

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 5 а

Текст, предложен от Комисията

5а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10з, за да внесе необходимите допълнения в настоящата директива, като определи минималните набори от данни и показателите за функционирането, осигурявани от системите за наблюдение, установени от държавите членки съгласно параграф 4а, **буква г)** и параграф 5 от настоящия член.“;

Изменение

5а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10з, за да внесе необходимите допълнения в настоящата директива, като определи минималните набори от данни и показателите за функционирането, осигурявани **от предварителните оценки и** от системите за наблюдение, установени от държавите членки съгласно параграф 4а, **букви -а) и г)** и параграф 5 от настоящия член.“;

Изменение 29

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Директива 96/53/ЕО

Член 4а – параграф 1 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) единна национална точка за достъп за получаване на информация по ясен, достъпен и прозрачен начин относно максимално допустимите размери и тегло на превозните средства на национално равнище, както и относно всички ограничения, включително по отношение на височината, в определени райони или по конкретни пътища.

Изменение 30

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Директива 96/53/ЕО

Член 4а – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. В срок до [6 месеца след датата на транспониране на настоящата директива] Комисията създава и след това управлява специален и

актуализиран европейски уеб портал, достъпен на всички официални езици на Съюза, който свързва по ясен, достъпен и прозрачен начин националните електронни и комуникационни системи, посочени в параграф 1. Посоченият европейски портал също така по достъпен и прозрачен начин прави обществено достояние частите от пътната мрежа, по които може да се движат Европейски модулни системи и когато тази информация е налична, превозни средства, превозващи неделими товари.

Изменение 31

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 4

Директива 96/53/ЕО

Член 4а – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Комисията **може да** приема актове за изпълнение за установяване на общ стандартен формуляр на заявление и хармонизиране на правилата и процедурите за издаването на национални разрешителни или сключването на подобни договорености, както е посочено в параграф 1 от настоящия член и в член 4, параграф 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.

Изменение

2. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на общ **за ЕС** стандартен формуляр на заявление **за разрешително** и хармонизиране на правилата и процедурите, **включително относно необходимата информация за регистрация на превозното средства**, за издаването, **включително в цифров формат**, на национални разрешителни или сключването на подобни договорености, както е посочено в параграф 1 от настоящия член и в член 4, параграф 3, **както и хармонизиране на приложимите**

правила за ескортиране на неделими товари. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.

Изменение 32

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 5 – буква а а (нова)

Директива 96/53/ЕО

Член 6 – параграф 4

Текст в сила

4. Превозните средства, които разполагат с документ за съответствие с изискванията на настоящата директива, **могат да бъдат подлагани** на:

- случайни проверки по отношение на общите стандарти, свързани с масите,
- контрол по отношение на общите стандарти, свързани с размерите, **само** в случай че съществува съмнение за това, че превозното средство не отговаря на изискванията на настоящата директива.

Изменение

аа) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Превозните средства, които разполагат с документ за съответствие с изискванията на настоящата директива, **се подлагат** на:

- случайни проверки по отношение на общите стандарти, свързани с масите,
- контрол по отношение на общите стандарти, свързани с размерите, в случай че съществува съмнение за това, че превозното средство не отговаря на изискванията на настоящата директива.“

Изменение 33

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 7

Текст, предложен от Комисията

Член 8в

В натоварено състояние **автомобиловозите с открити каросерии** може да надвишават максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I, до обща дължина 20,75 метра с използване на **разрешени** опори за товара.

Надвесът или опората за товара на **автомобиловозите** не може да стърчи извън **товара**. Товарът може да стърчи отпред на теглещото превозно средство на максимум 0,5 метра, при условие че **първата ос** на превозвания автомобил се **носи** от конструкцията на **ремаркетото**. Товарът може да стърчи отзад на теглещото превозно средство на максимум 1,5 метра, при условие че **последната** ос на превозвания автомобил се носи от **конструкцията на ремаркетото**.“;

Изменение

Член 8в

В натоварено състояние **автовозите** може да надвишават максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I, до обща дължина 20,75 метра с използване на опори за товари, **например разтегателни задни опори за товари**.

Опората за товара на **автовозите** не може да стърчи извън **надвисналия товар**. Товарът може да стърчи отпред на теглещото превозно средство на максимум 0,5 метра, при условие че **всички ос** на превозвания автомобил се **носят** от конструкцията на **превозното средство**. Товарът може да стърчи отзад на теглещото превозно средство на максимум 1,5 метра, при условие че **най-много една** ос на превозвания автомобил се носи от **задната опора за товари**.“;

Изменение 34

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 8 – буква а

Директива 96/53/ЕО

Член 9а – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Превозни средства или

Изменение

1. Превозни средства или

комбинации от превозни средства, отговарящи на изискванията в Регламент (ЕС) 2018/858, може да надвишават максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I към настоящата директива, при условие че тяхната кабина има подобрени аеродинамични характеристики **и** енергийна ефективност, **както и** показатели за безопасност. Всяко надвишаване на максималните дължини, разрешено по настоящия член, може да се използва и за инсталиране на оборудване, използващо технология с нулеви емисии. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с такива кабинни, са съобразени с точка 1.5 от приложение I към настоящата директива и надвишаването на максималните дължини не води до увеличаване на товароподемността на тези превозни средства.

комбинации от превозни средства, отговарящи на изискванията в Регламент (ЕС) 2018/858, може да надвишават максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I към настоящата директива, при условие че тяхната кабина има подобрени аеродинамични характеристики, енергийна ефективност, показатели за безопасност **и комфорт за водача**. Всяко надвишаване на максималните дължини, разрешено по настоящия член, може да се използва и за инсталиране на оборудване, използващо технология с нулеви емисии. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с такива кабинни, са съобразени с точка 1.5 от приложение I към настоящата директива и надвишаването на максималните дължини не води до увеличаване на товароподемността на тези превозни средства.

Изменение 35

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 9

Директива 96/53/ЕО

Член 10б – параграф 2 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

За превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I, може да бъдат надвишени с допълнителната дължина, необходима за оборудването,

Изменение

За превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I, може да бъдат надвишени с допълнителната дължина, необходима за оборудването,

използващо технология с нулеви емисии, **с максимум 90 ст**, за да се осигури възможност за добавяне на такива елементи. За такива превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства се спазват изискванията по точки 1.5 и 1.5а от приложение I към настоящата директива и всяко надвишаване на максималните дължини не води до увеличаване на дължината в натоварено състояние на тези превозни средства или комбинации от превозни средства, за да се осигури съвместимостта на ремаркетата и полуремаркетата с изискванията за интермодални транспортни операции.

използващо технология с нулеви емисии, за да се осигури възможност за добавяне на такива елементи. За такива превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства се спазват изискванията по точки 1.5 и 1.5а от приложение I към настоящата директива и всяко надвишаване на максималните дължини не води до увеличаване на дължината в натоварено състояние на тези превозни средства или комбинации от превозни средства, за да се осигури съвместимостта на ремаркетата и полуремаркетата с изискванията за интермодални транспортни операции.

Изменение 36

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 10

Директива 96/53/ЕО

Член 10в – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Максималните дължини, определени в приложение I, точка 1.1, когато е приложимо съгласно член 9а, параграф 1 и член 10б, параграф 2, и максималното разстояние, определено в точка 1.6 от приложение I, могат да бъдат надвишени с 15 ст за превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи 45-футови контейнери или 45-футови сменяеми каросерии, празни или натоварени, при условие че автомобилното транспортиране на

Изменение

В случай на превозни средства или комбинации от превозни средства, участващи в интермодална транспортна операция, максималната дължина, определена в приложение I, точка 1.1 за съчленено превозно средство, когато е приложимо съгласно член 9а, параграф 1 и член 10б, параграф 2, е 18,00 m, а максималното разстояние, определено в точка 1.6 от приложение I, е 13,50 m;

въпросния контейнер или на сменяема каросерия представлява част от интермодална транспортна операция.“;

Изменение 37

Предложение за директива Член 1 – параграф 1 – точка 12 а (нова)

Директива 96/53/ЕО

Член 10 в а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**(12а) вмъква се следният
член 10ва:**

„Член 10ва

1. С цел да се повиши пътната безопасност и да се избегне многообразие от маркировки и сигнализация на превозните средства, се създава единен етикет на ЕС за дължината на моторните превозни средства или комбинации от превозни средства в движение, използвани при операции с ЕМС или чиито размери се отклоняват от посочените в точки 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 и 4.4 от приложение I.

2. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че на всички моторни превозни средства или комбинации от превозни средства, посочени в параграф 1, ясно и видимо е поставен етикетът на ЕС в задната част на съответното моторно превозно средство или комбинация от превозни средства.

3. В срок до [1 година след датата на влизане в сила] Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 10з за допълване на настоящата директива чрез определяне на подробните стандарти, изисквания и други разпоредби за етикетите и тяхното издаване и поставяне, като се отдава предпочитание на използването на пиктограми спрямо текст.“

Изменение 38

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 13 – буква а

Директива 96/53/ЕО

Член 10г – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки извършват специални измервания, за да **определят** превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, които **има вероятност да са надхвърлили** максимално допустимата маса **и които поради това следва да бъдат проверени от техните компетентни органи**, за да се осигури спазването на изискванията от настоящата директива. Тези **измервания могат да бъдат извършвани чрез** автоматични системи, монтирани в пътните инфраструктури, **или чрез бордово оборудване за претегляне, инсталирано на превозните средства** в съответствие с **параграф 4.**

Изменение

1. Държавите членки извършват специални измервания, за да **открият** превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, които **надвишават** максимално допустимата маса, за да се осигури спазването на изискванията от настоящата директива, **включително съответствието с изискванията за специални разрешителни**. Тези **мерки включват създаването на** автоматични системи, монтирани в пътните инфраструктури, **като се гарантира определен минимум на внедряване** в съответствие с Регламент (ЕС) № 1315/2013*. **Държавите членки създават сертифицирани автоматични системи по протежение на основната мрежа на**

Ако държава членка избере да монтира автоматични системи в пътната инфраструктура, **тя осигурява като минимум внедряването на такива системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа, както е определено в Регламент (ЕС) № 1315/2013*.**

Държавите членки не могат да изискват инсталирането на бордово оборудване за претегляне на превозни средства или комбинации от превозни средства, които са регистрирани в друга държава членка.

Без да се засяга правото на Съюза и националното право, **когато** автоматичните системи **се използват за установяване** на нарушения на настоящата директива **и за налагане на санкции, тези** автоматични системи **подлежат на сертифициране. Когато тези автоматични системи се използват само за целите на разпознаването, не се изисква сертифициране.**

трансевропейската пътнотранспортна мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013.

В допълнение към използването на автоматични системи, **монтирани** в пътната инфраструктура, **държавите членки могат да идентифицират превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, за които има вероятност да са надвишили максимално допустимата маса, посредством бордово оборудване за измерване на теглото, монтирано в превозните средства в съответствие с параграф 4, или чрез проверки на пътя.**

Държавите членки не могат да изискват инсталирането на бордово оборудване за претегляне на превозни средства или комбинации от превозни средства, които са регистрирани в друга държава членка.

Без да се засяга правото на Съюза и националното право, **държавите членки могат да използват сертифицираните** автоматични системи **за налагането на санкции по отношение** на нарушения на настоящата директива.

Сертифицираните автоматични системи **са свързани с единната национална входна точка за специални разрешителни или подобна договореност, посочена в член 4а, за да могат да разпознават превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максимално разрешената маса и притежават специално разрешително, както и**

тези, които надвишават максимално разрешената маса, която е определена съгласно специално разрешително.

Изменение 39

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 96/53/ЕО

Член 10г а

Текст, предложен от Комисията

Член 10га

1. Държавите членки могат да въвеждат схеми за политика за интелигентен достъп (ПИД) на своите територии, за да регулират, следят и улесняват достъпа на тежкотоварни превозни средства до определени пътища или области.

За целите на настоящия член „политика за интелигентен достъп“ означава техническа и функционална рамка за управление на достъпа на тежкотоварни превозни средства до пътната мрежа чрез използването на телематика, за да се гарантира спазването на приложимите правила за масите и размерите.

2. **Когато държава членка въвежда ПИД съгласно параграф 1, тя гарантира, че в нейните** схеми за ПИД са **спазени** изискванията в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*. По-конкретно държавите членки гарантират, че данните, свързани със схемата за ПИД и

Изменение

Член 10га

1. Държавите членки могат да въвеждат схеми за политика за интелигентен достъп (ПИД) на своите територии, за да регулират, следят и улесняват достъпа на тежкотоварни превозни средства до определени пътища или области.

За целите на настоящия член „политика за интелигентен достъп“ означава техническа и функционална рамка за управление на достъпа на тежкотоварни превозни средства до пътната мрежа чрез използването на телематика, за да се гарантира спазването на приложимите правила за масите и размерите.

2. **Държавите членки гарантират, че техните** схеми за ПИД са **в съответствие с** изискванията в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*. По-конкретно държавите членки гарантират, че данните, свързани със схемата за ПИД и попадащи в обхвата на

попадащи в обхвата на Директива 2010/40/ЕС, включително ограниченията за масата, дължината, широчината или височината, са достъпни в цифров машинночетим формат през националните точки за достъп, създадени съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2022/670**.

3. Когато **държава членка въвежда** схеми за ПИД съгласно параграф 1, **тя**:

а) **определя** критериите за предоставяне на достъп до тежкотоварни превозни средства, включително до масата, дължината, техническите спецификации, съответствието с определени стандарти за безопасност на превозното средство **и пр.;**

б) **използва** преимуществено модерните интелигентни транспортни системи, за да подобри безопасността и ефективността и да намали задръстванията при автомобилните превози, засегнати от схемите за ПИД;

в) **установява** цялостна информационна и комуникационна система, за да уведомява операторите на тежкотоварни превозни средства за изискванията, процедурите за подаване на заявления и всички актуализации или промени, свързани със схемите за ПИД;

Директива 2010/40/ЕС, включително ограниченията за масата, дължината, широчината или височината, са достъпни в цифров машинночетим формат през националните точки за достъп, създадени съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2022/670**. **Държавите членки гарантират също така, че схемата за ПИД е свързана с единната национална входна точка за специални разрешителни или подобна договореност, посочена в член 4а, за да може да разпознава превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максимално разрешените маса и/или размери и притежават специално разрешително.**

3. Когато **въвеждат** схеми за ПИД съгласно параграф 1, **държавите членки**:

а) **определят** критериите за предоставяне на достъп до тежкотоварни превозни средства, включително, **но не само**, до масата, дължината, **височината**, техническите спецификации, съответствието с определени стандарти за безопасност на превозното средство и пр.;

б) **използват** преимуществено модерните интелигентни транспортни системи, за да подобри безопасността и ефективността и да намали задръстванията при автомобилните превози, засегнати от схемите за ПИД;

в) **установяват** цялостна информационна и комуникационна система, за да уведомява операторите на тежкотоварни превозни средства за изискванията, процедурите за подаване на заявления и всички актуализации или промени, свързани със схемите за ПИД;

ва) се въздържат от налагането на дискриминационни или

непропорционални ограничения за свободното движение на стоки и услуги и от ненужно възпрепятстване на безпроблемното функциониране на вътрешния пазар.

4. С установяването на схеми за ПИД от държава членка не се създават дискриминационни или непропорционални ограничения за свободното движение на стоки и услуги и не се възпрепятства ненужно безпроблемното функциониране на вътрешния пазар.

Изменение 40

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 14 а (нова)

Директива 96/53/ЕО

Член 10д – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14а) В член 10д се добавя следният нов параграф:

„Държавите членки се насърчават да използват приходите, генерирани от тези санкции, или финансовата равностойност на тези приходи, за разработване и подпомагане на навлизането на пазара на устойчиви транспортни средства, финансиране на тяхната инфраструктура и интелигентни системи за правоприлагане, насърчаване на интермодалните транспортни операции и повишаване на устойчивостта на трансграничните превози.“

Изменение 41

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 16

Директива 96/53/ЕО

Член 10ж – параграф 1 – алинея 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) броя и **местата** на автоматичните системи, монтирани в пътната инфраструктура съгласно член 10г, параграф 1, **и дали те служат само за разпознаване, или** са сертифицирани за пряко правоприлагане;

Изменение

в) броя и **местоположението** на автоматичните системи, монтирани в пътната инфраструктура съгласно член 10г, параграф 1, **които** са сертифицирани за пряко правоприлагане;

Изменение 42

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 16

Директива 96/53/ЕО

Член 10ж – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Комисията анализира информацията, получена съгласно параграф 1, и въз основа на получената информация представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за **изпълнението** на настоящата директива не по-късно от **13** месеца

Изменение

2. Комисията анализира информацията, получена съгласно параграф 1, и въз основа на получената информация **издава, когато е целесъобразно, препоръки до държавите членки. Когато Комисията издаде препоръки,**

след получаването на информацията от всички държави членки. Докладът включва информация за съответното развитие във въпросните области.

съответната държава членка информира Комисията в срок от 6 месеца след тяхното издаване за начина, по който възнамерява да приложи съответните препоръки. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за **съответствието с изискванията** на настоящата директива не по-късно от **12** месеца след получаването на информацията от всички държави членки. Докладът включва информация за съответното развитие във въпросните области.

Изменение 43

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 17

Директива 96/53/ЕО

Член 10з – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

(17) в член 10з **параграф 2** се **заменя** със следното:

2. Правомощието да приема делегирани актове по член 4, параграф 5а **и** член 10б, параграф 1 се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от [до Службата за публикации, моля, въведете датата на влизане в сила на настоящата директива]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от 9 месеца преди изтичането на 5-годишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако

Изменение

(17) В член 10з **параграфи 2, 3 и 5** се **заменят** със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове по член 4, параграф 5а, член 10б, параграф 1 **и член 10ва** се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от [до Службата за публикации, моля, въведете датата на влизане в сила на настоящата директива]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от 9 месеца преди изтичането на 5-годишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако

Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от 3 месеца преди изтичането на всеки срок.“;

Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от 3 месеца преди изтичането на всеки срок.“;

Изменение 44

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 17

Директива 96/53/ЕО

Член 10з – параграф 3

Текст в сила

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10б, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

Изменение

3. Делегирането на правомощия, посочено в **член 4, параграф 5а, член 10б, параграф 1 и член 10ва**, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.“

Изменение 45

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 17

Директива 96/53/ЕО

Член 10з – параграф 5

Текст в сила

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10б, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения срещу него в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с 2 месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изменение

5. Делегиран акт, приет съгласно **член 4, параграф 5а**, член 10б, **параграф 1 и член 10ва**, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от два месеца от нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок се удължава с 2 месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

Изменение 46

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 19

Директива 96/53/ЕО

Член 10 й

Текст, предложен от Комисията

(19) Член 10й се **заличава**;

Изменение

(19) Член 10й се **заменя със следното**:

„Член 10й

В срок до 2027 г. и на всеки четири години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящия регламент. Докладът съдържа подробна оценка на развитието на националния и международния автомобилен транспорт, включително специфичните особености на някои

пазарни сегменти и въздействието на това развитие върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, функционирането на вътрешния пазар на автомобилен транспорт, конкурентоспособността на сектора, свързаността и преминаването към други видове транспорт. Докладът може да включва елементи от доклада, посочен в член 10ж, параграф 2. Поспециално в посочения доклад Комисията анализира въпроса дали необходимите благоприятстващи условия за навлизането на пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в Съюза са изпълнени в задоволителна степен за датата, посочена в член 4б, параграф 3. Поспециално в посочения доклад се оценяват, наред с другото, следните благоприятстващи условия: броя на регистрациите на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в държавите членки, наличието и капацитета на подходяща инфраструктура за алтернативни горива и въздействието на европейската система за търговия с емисии върху автомобилния транспорт, както и таксите за ползване на пътищата, диференцирани в зависимост от емисиите на CO₂, в държавите членки. Освен това в посочения анализ се оценяват благоприятстващите условия за навлизането на пазара на превозни средства или комбинации от превозни средства с нулеви емисии на европейски модулни системи, участващи в международното движение в държавите членки, които позволяват движението им на тяхна територия.

Освен това в доклада се анализира

използването на схемите на политиката за интелигентен достъп (ПИД) по отношение на правоприлагането, като се вземат предвид тяхната наличност и ефективност на разходите. Освен това докладът предоставя информация за технологичния напредък в областта на автомобилния транспорт, който е от значение, включително по отношение на нови технологии или нови концепции и аеродинамични устройства, както и ремаркета или полуремаркета с технологии с нулеви емисии.

Като част от посочения доклад Комисията оценява също така ефективността и въздействието на настоящата директива, степента, в която прилагането на настоящата директива е постигнало целите си, и взаимодействието ѝ с други приложими правни актове на Съюза.

Въз основа на констатациите в посочените по-горе оценки докладът се придружава, когато е целесъобразно, от законодателно предложение за изменение на настоящата директива.“

Изменение 47

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 20

Директива 96/53/ЕО

Член 10к – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

В случай на криза, когато е необходимо за обществен интерес и при условие че не се създават рискове за пътната безопасност, държавите членки могат да разрешават временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, посочени в приложение I, за превозни средства, използвани в националния трафик, за срок, не по-дълъг от два месеца.

Изменение

В случай на криза, когато е необходимо за обществен интерес и при условие че не се създават рискове за пътната безопасност, държавите членки могат да разрешават временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, посочени в приложение I, за превозни средства, използвани в националния трафик, за срок, не по-дълъг от два месеца.
Посоченият срок може да бъде удължен, ако кризата продължава.

Изменение 48

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 20

Директива 96/53/ЕО

Член 10к – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Всяко такова изключение се обосновава надлежно и се съобщава незабавно на Комисията. Комисията незабавно публикува на своя официален уебсайт информацията за разрешеното изключение.

Изменение

Всяко такова изключение се обосновава надлежно и се съобщава незабавно на Комисията. Комисията незабавно публикува на своя официален уебсайт ***и на специалния европейски уеб портал, посочен в член 4а, параграф 1а,*** информацията за разрешеното изключение.

Изменение 49

Предложение за директива
Член 1 – параграф 1 – точка 20

Директива 96/53/ЕО

Член 10к – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

За целите на настоящия параграф „криза“ означава извънредно, неочаквано и внезапно природно или предизвикано от човека събитие с извънреден характер и мащаб, което се случва в рамките на Съюза или извън него, със значително пряко или непряко въздействие върху областта на автомобилния транспорт, икономиката или благосъстоянието на гражданите на Съюза, при което нормалното функциониране на обществото е значително нарушено и предприемането на спешни действия е необходимо за обществения интерес.“;

Изменение

За целите на настоящия параграф „криза“ означава извънредно, неочаквано и внезапно природно или предизвикано от човека събитие с извънреден характер и мащаб, което се случва в рамките на Съюза или извън него, със значително пряко или непряко въздействие върху областта на автомобилния транспорт, икономиката или благосъстоянието, **включително безопасността**, на гражданите на Съюза, при което нормалното функциониране на обществото е значително нарушено и предприемането на спешни действия е необходимо за обществения интерес.“;

Изменение 50

Предложение за директива
Член 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки приемат и публикуват най-късно до [2 години след датата на приемане] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за изпълнение на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се

Изменение

1. Държавите членки приемат и публикуват най-късно до [1 година след датата на приемане] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за изпълнение на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се

съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

Изменение 51

Предложение за директива Приложение I – таблица

Текст, предложен от Комисията

1. Максимално допустими размери на превозните средства, посочени в член 1, параграф 1, буква а)		
1.1 Максимална дължина		
	— моторно превозно средство, различно от автобус	12,00 m
	— ремарке	12,00 m
	— съчленено превозно средство	16,50 m
	— автовлак	18,75 m
	— съчленен автобус	18,75 m
	— автобус с две оси	13,50 m
	— автобус с повече от две оси	15,00 m
	— автобус + ремарке	18,75 m
1.2 Максимална ширина		

	а) всички превозни средства, с изключение на превозните средства, посочени в буква б)	2,55 m
	б) надстройки на изотермични превозни средства или изотермични контейнери или сменяеми каросерии, транспортирани с превозни средства	2,60 m
1.3 Максимална височина		
	— всяко превозно средство:	4,00 m
	— превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи при интермодален транспорт един или повече контейнери със стандартна външна височина 9 фута и 6 инча (контейнери с голяма кубатура)	4,30 m
1.4 Стойностите, посочени в точки <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 и 4.4</u> , се отнасят за сменяеми надстройки и стандартизирани товарни единици, като например контейнери. 1.4а.		
Ако каквито и да са подвижни приспособления, като багажници за ски, са монтирани към даден автобус, неговата дължина, включваща и приспособленията, не трябва да надвишава максималната дължина, предвидена в точка 1.1.		
1.5 Всяко движещо се моторно превозно средство или комбинация от превозни средства трябва да може да завие в обсега на кръгов пръстен с външен радиус 12,50 m и вътрешен радиус 5,30 m. 1.5а.		
Допълнителни изисквания за автобусите		
	При неподвижно превозно средство се маркира линия на земната повърхност, определяща вертикална равнина, която е допирателна към страната на превозното средство и гледа в посока навън от окръжността. В случая на съчленен автобус двете неподвижни части са успоредни на равнината.	
	Когато автобусът подхожда от движение по права линия към кръговото движение, описано в точка 1.5, нито една част от него не трябва да излиза извън вертикалната равнина с повече от 0,60 m.	

1.6 Максимално разстояние между оста на цапфата на полуремаркетото и задната част на полуремаркетото.			12,00 m
1.7 Максимално разстояние, измерено успоредно на надлъжната ос на автовлака, между предна крайна външна точка на товарното пространство зад кабината на водача и задна крайна външна точка на ремаркетото от комбинация от превозни средства, минус разстоянието между задната част на теглещото превозно средство и предната част на ремаркетото.			15,65 m
1.8 Максимално разстояние, измерено успоредно на надлъжната ос на автовлака, между предна крайна външна точка на товарното пространство зад кабината на водача и задна крайна външна точка на ремаркетото от комбинация от превозни средства.			16,40 m
2. Максимално допустима маса на превозното средство			
2.1 Превозни средства, които са част от комбинация от превозни средства			
	2.1.1	Двуосно ремарке	18 t
	2.1.2	Триосно ремарке	24 t
2.2 Комбинации от превозни средства			
	2.2.1	Автовлакове с пет или шест оси	
		а) двуосно моторно превозно средство с триосно ремарке	40 t
		б) триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно ремарке	40 t
	2.2.2	Съчленени превозни средства с пет или шест оси	
		а) двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке	40 t
		б) триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке	40 t

	в)	двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке, участващо в интермодални транспортни операции	42 t
	г)	триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке, участващо в интермодални транспортни операции	44 t
2.2.3	Автовлакове с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно ремарке.		36 t
2.2.4	Съчленени превозни средства с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно полуремарке, при условие че разстоянието между осите на полуремаркетото е:		
	2.2.4.1	от 1,3 m до 1,8 m	36 t
	2.2.4.2	над 1,8 m	36 t
	Ако максимално допустимата маса на моторното превозно средство (18 t) и максимално допустимото натоварване на двойната ос на полуремаркетото (20 t) са спазени и задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, максимално допустимата маса, предвидена в точка 2.2.4.2, се увеличава с 2 t.		
За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията с използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.			
За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2.1 и 2.2.2, се увеличават с 4 t.			

	За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел и 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.		
2.3 Моторни превозни средства			
	2.3.1	Двуосни моторни превозни средства, различни от автобуси:	18 t
	2.3.2	Двуосни автобуси:	19,5 t
	2.3.3	Триосни моторни превозни средства:	25 t
	2.3.4	Триосни моторни превозни средства, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	26 t
	2.3.5	Четириосни моторни превозни средства с две управляеми оси, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	32 t
	2.3.6	Петосни моторни превозни средства с две управляеми оси, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	40 t

За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в точки 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4 от подраздел 2.3, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.			
За превозните средства с нулеви емисии максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.3, се увеличават с 2 t.			
2.4 Триосни съчленени автобуси		28 t	
За превозните средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимата маса от 28 t, предвидена в подраздел 2.4, се увеличава с допълнителната маса, необходима за технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.			
За превозните средства с нулеви емисии максимално допустимата маса от 28 t, предвидена в подраздел 2.4, се увеличава с 2 t.			
3 Максимално допустимо натоварване на ос на превозните средства, посочени в член 1, параграф1, буква б)			
3.1 Единични оси			
	единична ос, незадвижваща	10 t	
3.2 Двойни оси на ремаркета и полуремаркета			
	Сумата от осовите натоварвания на двойна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.2.1	по-малко от 1 m ($d < 1,0$)	11 t
	3.2.2	от 1,0 m до 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.2.3	от 1,3 m до 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	3.2.4	1,8 m или повече ($1,8 \leq d$)	20 t

3.3 Тройни оси на ремаркета и полуремаркета			
	Сумата от натоварването на трите оси не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.3.1	1,3 m или по-малко ($d \leq 1,3$)	21 t
	3.3.2	над 1,3 m до 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4 Задвижваща ос			
	3.4.1	Задвижваща ос на превозните средства, посочени в точки 2.2, 2.3 и 2.4, различни от превозни средства с нулеви емисии	11,5 t
	3.4.2	Задвижваща ос на превозните средства с нулеви емисии, посочени в точки 2.2.1 и 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Двуосни автобуси с нулеви емисии	12,5 t
3.5 Двойна ос на моторни превозни средства			
	Сумата от осовите натоварвания на двойна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.5.1	по-малко от 1 m ($d < 1,0$)	11,5 t
	3.5.2	от 1,0 m до 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	от 1,3 m до 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
		Когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и въздушно окачване или окачване, което е признато в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, като равностойно на въздушното или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t	19 t

4. Характеристики, свързани с масите и размерите, които са посочени в член 1, параграф 1, буква б)	
4.1 Всички превозни средства	
	При всички моторни превозни средства или комбинация от превозни средства, извършващи международен транспорт, натоварването върху задвижващата ос или върху всички задвижващи оси не трябва да бъде по-малко от 25 % от общата маса на моторното превозно средство или на комбинацията от превозни средства в натоварено състояние.
4.2 Автовлакове	
	Разстоянието между задната ос на моторното превозно средство и предната ос на ремаркетото не трябва да бъде по-малко от 3,00 m.
4.3 Максимално допустими маси в зависимост от разстоянието между осите	
	Максимално допустимата маса в тонове на четириосно моторно превозно средство не може да надвишава повече от пет пъти разстоянието в метри между предната и задната ос на превозното средство.
4.4 Полуремаркета	
	Хоризонтално измереното разстояние между оста на цапфата на полуремаркетото и която и да е точка от предната част на полуремаркетото не може да надвишава 2,04 m.

Изменение

1. Максимално допустими размери на превозните средства, посочени в член 1, параграф 1, буква а)		
1.1 Максимална дължина		
	— моторно превозно средство, различно от автобус	12,00 m

	— ремарке	12,00 m
	— съчленено превозно средство	16,50 m
	— автовлак	18,75 m
	— съчленен автобус <i>с три оси</i>	18,75 m
	— <i>съчленен автобус с четири оси</i>	21,00 m
	— автобус с две оси	13,50 m
	— автобус с повече от две оси	15,00 m
	— автобус + ремарке	18,75 m
1.2 Максимална широчина		
	а) всички превозни средства, с изключение на превозните средства, посочени в буква б)	2,55 m
	б) надстройки на изотермични превозни средства или изотермични контейнери или сменяеми каросерии, транспортирани с превозни средства	2,60 m
1.3 Максимална височина		
	— всяко превозно средство:	4,00 m
	— превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи при интермодален транспорт един или повече контейнери със стандартна външна височина 9 фута и 6 инча (контейнери с голяма кубатура)	4,30 m
1.4 Стойностите, посочени в точки <u>1.1</u> , <u>1.2</u> , <u>1.3</u> , <u>1.6</u> , <u>1.7</u> , <u>1.8</u> и <u>4.4</u> , се отнасят за сменяеми надстройки и стандартизирани товарни единици, като например контейнери. 1.4а.		
Ако каквито и да са подвижни приспособления, като багажници за ски, са монтирани към даден автобус, неговата дължина, включваща и приспособленията, не трябва да надвишава		

максималната дължина, предвидена в точка 1.1.			
1.5 Всяко движещо се моторно превозно средство или комбинация от превозни средства трябва да може да завие в обсега на кръгов пръстен с външен радиус 12,50 m и вътрешен радиус 5,30 m.			
1.5a. Допълнителни изисквания за автобусите			
	При неподвижно превозно средство се маркира линия на земната повърхност, определяща вертикална равнина, която е допирателна към страната на превозното средство и гледа в посока навън от окръжността. В случая на съчленен автобус двете неподвижни части са успоредни на равнината.		
	Когато автобусът подхожда от движение по права линия към кръговото движение, описано в точка 1.5, нито една част от него не трябва да излиза извън вертикалната равнина с повече от 0,60 m.		
1.6 Максимално разстояние между оста на цапфата на полуремаркетото и задната част на полуремаркетото.			12,00 m
1.7 Максимално разстояние, измерено успоредно на надлъжната ос на автовлака, между предна крайна външна точка на товарното пространство зад кабината на водача и задна крайна външна точка на ремаркетото от комбинация от превозни средства, минус разстоянието между задната част на теглещото превозно средство и предната част на ремаркетото.			15,65 m
1.8 Максимално разстояние, измерено успоредно на надлъжната ос на автовлака, между предна крайна външна точка на товарното пространство зад кабината на водача и задна крайна външна точка на ремаркетото от комбинация от превозни средства.			16,40 m
2. Максимално допустима маса на превозното средство			
2.1 Превозни средства, които са част от комбинация от превозни средства			
	2.1.1	Двуосно ремарке	18 t

	2.1.2	Триосно ремарке		24 t
2.2 Комбинации от превозни средства				
	2.2.1	Автовлакове с пет или шест оси		
		а) двуосно моторно превозно средство с триосно ремарке		40 t
		б) триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно ремарке		40 t
	2.2.2	Съчленени превозни средства с пет или шест оси		
		а)	двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке	40 t
		б)	триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке	40 t
		в)	двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке, участващо в интермодални транспортни операции	44 t
		г)	триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке, участващо в интермодални транспортни операции	44 t
	2.2.3	Автовлакове с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно ремарке.		36 t
	2.2.4	Съчленени превозни средства с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно полуремарке, при условие че разстоянието между осите на полуремаркетото е:		
2.2.4.1		от 1,3 m до 1,8 m	36 t	
2.2.4.2		над 1,8 m	36 t	

		Ако максимално допустимата маса на моторното превозно средство (18 t) и максимално допустимото натоварване на двойната ос на полуремаркетото (20 t) са спазени и задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, максимално допустимата маса, предвидена в точка 2.2.4.2, се увеличава с 2 t.
За комбинациите от превозни средства, включително моторни превозни средства на алтернативно гориво, различни от моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията с използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.		
За комбинациите от превозни средства, включително моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2.1 и 2.2.2, се увеличават с 4 t.		
За комбинациите от превозни средства, включително моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел и 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.		
<i>За комбинациите от превозни средства, включително превозни ремаркета или полуремаркета с технология за нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.</i>		
<i>Когато повече от едно от увеличенията за комбинациите от превозни средства, посочени по-горе, се прилагат за една и съща комбинация от превозни средства, тези увеличения се прилагат кумулативно.</i>		
2.3 Моторни превозни средства		
2.3.1	Двуосни моторни превозни средства, различни от автобуси:	18 t
2.3.2	Двуосни автобуси:	19,5 t

2.3.3	Триосни моторни превозни средства:	25 t
2.3.4	Триосни моторни превозни средства, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	26 t
2.3.5	Четириосни моторни превозни средства с две управляеми оси, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	32 t
2.3.6	Петосни моторни превозни средства с две управляеми оси, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	40 t
За моторните превозни средства на алтернативно гориво, различни от моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в точки 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4 от подраздел 2.3, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.		
За моторните превозни средства с нулеви емисии максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.3, се увеличават с 2 t.		
2.4 Триосни съчленени автобуси		28 t

2.5 Четириосни съчленени автобуси		32 t	
	За моторните превозни средства на алтернативно гориво, различни от моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздели 2.4 и 2.5 , се увеличават с допълнителната маса, необходима за технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.		
	За моторните превозни средства с нулеви емисии максимално допустимите маси, предвидени в подраздели 2.4 и 2.5 , се увеличават с 2 t.		
3 Максимално допустимо натоварване на ос на превозните средства, посочени в член 1, параграф1, буква б)			
3.1 Единични оси			
	единична ос, незадвижваща	10 t	
3.2 Двойни оси на ремаркета и полуремаркета			
	Сумата от осовите натоварвания на двойна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.2.1	по-малко от 1 m ($d < 1,0$)	11 t
	3.2.2	от 1,0 m до 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.2.3	от 1,3 m до 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	3.2.4	1,8 m или повече ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Тройни оси на ремаркета и полуремаркета			
	Сумата от натоварването на трите оси не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.3.1	1,3 m или по-малко ($d \leq 1,3$)	21 t
	3.3.2	над 1,3 m до 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t

3.4 Задвижваща ос			
	3.4.1	Задвижваща ос на превозните средства, посочени в точки 2.2, 2.3 и 2.4, различни от превозни средства с нулеви емисии	11,5 t
	3.4.2	Задвижваща ос на превозните средства с нулеви емисии, посочени в точки 2.2.1 и 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Двуосни автобуси с нулеви емисии	12,5 t
	3.4.4	Триосни автобуси с нулеви емисии	12,5 t
3.5 Двойна ос на моторни превозни средства			
	Сумата от осовите натоварвания на двойна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.5.1	по-малко от 1 m ($d < 1,0$)	11,5 t
	3.5.2	от 1,0 m до 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
	3.5.3	от 1,3 m до 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
		Когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и въздушно окачване или окачване, което е признато в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, като равностойно на въздушното или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t За моторните превозни средства с нулеви емисии максималната сума от осовите натоварвания на двойна ос се увеличава с 1 t.	19 t
3.6 Тройна ос на моторни превозни средства			
	Сумата от осовите натоварвания на тройна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		

	3.6.1	по-малко от 1,3 m ($d < 1,3$)	21 t
	3.6.2	от 1,3 m до 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	24 t
4. Характеристики, свързани с масите и размерите, които са посочени в член 1, параграф 1, буква б)			
4.1 Всички превозни средства			
	При всички моторни превозни средства или комбинация от превозни средства, извършващи международен транспорт, натоварването върху задвижващата ос или върху всички задвижващи оси не трябва да бъде по-малко от 25 % от общата маса на моторното превозно средство или на комбинацията от превозни средства в натоварено състояние.		
4.2 Автовлакове			
	Разстоянието между задната ос на моторното превозно средство и предната ос на ремаркетото не трябва да бъде по-малко от 3,00 m.		
4.3 Максимално допустими маси в зависимост от разстоянието между осите			
	Максимално допустимата маса в тонове на четириосно или петосно моторно превозно средство не може да надвишава повече от пет пъти разстоянието в метри между предната и задната ос на превозното средство.		
4.4 Полуремаркета			
	Хоризонтално измереното разстояние между оста на цапфата на полуремаркетото и която и да е точка от предната част на полуремаркетото не може да надвишава 2,04 m.		