

Bruselj, 3. julij 2024
(OR. en)

10645/24

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0265(COD)

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

INFORMATIVNI DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu – izid prve obravnave v Evropskem parlamentu (Strasbourg, 11. do 14. marec 2024)

I. UVOD

Poročevalka Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) je v imenu Odbora za promet in turizem (TRAN) predstavila poročilo o navedenem predlogu direktive, ki je vsebovalo 51 predlogov sprememb (predlogi sprememb 1 do 51) predloga direktive.

Poleg tega je skupina Verts/ALE vložila devet predlogov sprememb (predlogi sprememb 52 do 60), več poslancev in poslank iz različnih političnih skupin pa je predložilo pet predlogov sprememb (predlogi sprememb 61 do 65).

II. GLASOVANJE

Evropski parlament je na glasovanju na plenarnem zasedanju 12. marca 2024 sprejel spremembe 1 do 51 predloga direktive. Drugi predlogi sprememb niso bili sprejeti.

Tako spremenjeni predlog Komisije predstavlja stališče Parlamenta v prvi obravnavi, ki je del zakonodajne resolucije iz priloge k temu dopisu.

P9_TA(2024)0126

Teže in mere določenih cestnih vozil

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 12. marca 2024 o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2023)0445),
 - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C9-0306/2023),
 - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 26. oktobra 2023¹,
 - po posvetovanju z Odborom regij,
 - ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A9-0047/2024),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;
 3. naroči svoji predsednici, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu, Komisiji in nacionalnim parlamentom.

¹ UL C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Sprememba 1

Predlog direktive

Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(4) Za doseg teh ciljev bi bilo treba vzpostaviti pravo ravnovesje med gospodarsko učinkovitostjo, okoljsko trajnostnostjo, zaščito cestne infrastrukture in vidiki varnosti v cestnem prometu.

Sprememba

(4) Za doseg teh ciljev bi bilo treba vzpostaviti pravo ravnovesje med gospodarsko učinkovitostjo, okoljsko trajnostnostjo, zaščito cestne infrastrukture in vidiki varnosti v cestnem prometu. ***Poleg tega bi bilo treba zaradi zakonodajne skladnosti in pravne varnosti to direktivo čim bolj uskladiti z uredbo o standardih CO₂ za težka vozila ter direktivo o kombiniranem prevozu.***

Sprememba 2

Predlog direktive

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(6a) Ta direktiva je namenjena izboljšanju konkurenčnosti sektorja cestnega prometa s spodbujanjem stroškovno učinkovitejšega in bolj trajnostnega prevoza ter intermodalnosti. Kljub temu, da se bo zaradi novih določb zmanjšalo število kilometrov, ki jih prevozijo vozila, bo voznikov v Evropi po pričakovanjih še naprej močno primanjkovalo. Če naj bi to spremenili, je treba nujno izboljšati delovne pogoje za voznike težkih vozil. Pomanjkanje kakovostnih parkirišč za tovornjake v Uniji prispeva k poslabšanju delovnih

pogojev voznikov tovornjakov in je še posebej pereče pri vožnjah na dolge razdalje.

Da bi odpravili te razmere in izboljšali privlačnost sektorja, povečane mere, potrebne za namestitev brezemisijских tehnologij v vozila, ne bi smele biti na račun zadostnega prostora v kabini in bi morale izboljšati udobje voznikov. Kadar je mogoče, je treba preučiti in spodbujati koncepte, ki omogočajo dodaten prostor v kabinah za namestitev sanitarnih prostorov na vozila.

Sprememba 3

Predlog direktive Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(7) Za zagotovitev skupnega razumevanja in enotnega izvajanja določb te direktive v notranjem in mednarodnem prometu je treba pojasniti, da **se nacionalna** odstopanja od nekaterih mejnih vrednosti **največjih dovoljenih** tež in mer za nekatere vrste vozil **v notranjem prometu ne uporabljajo samodejno za vozila, ki se uporabljajo za čezmejne** prevoze.

Sprememba

(7) Za zagotovitev skupnega razumevanja in enotnega izvajanja določb te direktive v notranjem in mednarodnem prometu je treba pojasniti, da **trenutno obstajajo posebna** odstopanja, **pogosto na podlagi dvostranskih dogovorov med sosednjimi državami članicami**, od nekaterih mejnih vrednosti tež in mer za nekatere vrste **specializiranih** vozil, **ki opravljajo** prevoze, **ki jih je treba ohraniti, če ne vplivajo na mednarodno konkurenco.**

Sprememba 4

Predlog direktive Uvodna izjava 8

(8) Prevoz nedeljivega tovora je pomemben tržni segment, povezan s strateškimi področji obnovljivih virov energije, gradbeništva in infrastrukture, nafte in plina, težke industrije in proizvodnje električne energije. Kljub priznani vrednosti obstoječih evropskih smernic dobre prakse za izredni prevoz, ki so jih sprejeli strokovnjaki, ki so jih imenovalе države članice, je bil dosežen zelo majhen napredek pri poenostavitvi ter uskladitvi pravil in postopkov za pridobitev dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora. Brez poseganja v pravico držav članic, da vzpostavijo potrebne pogoje za zagotovitev varnega prevoza nedeljivega tovora na svojih ozemljih, bi morale države članice sodelovati, da bi čim bolj uskladile navedene zahteve in s tem preprečile pomnoževanje različnih pogojev, ki imajo isti namen. Države članice bi morale tudi zagotoviti, da so nacionalne zahteve sorazmerne in nediskriminatorne, pri čemer ne bi smele nalagati neupravičenih zahtev, kot je dobro poznavanje nacionalnega jezika zadevne države članice. Da bi zmanjšali upravno breme za prevoznike ter zagotovili učinkovit, pravičen in varen prevoz, je bistveno vzpostaviti pregleden, usklajen in uporabniku prijazen sistem za pridobitev dovoljenj.

(8) Prevoz nedeljivega tovora je pomemben tržni segment, povezan s strateškimi področji obnovljivih virov energije, gradbeništva in infrastrukture, nafte in plina, težke industrije in proizvodnje električne energije. Kljub priznani vrednosti obstoječih evropskih smernic dobre prakse za izredni prevoz, ki so jih sprejeli strokovnjaki, ki so jih imenovalе države članice, je bil dosežen zelo majhen napredek pri poenostavitvi ter uskladitvi pravil in postopkov za pridobitev dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora. Brez poseganja v pravico držav članic, da vzpostavijo potrebne pogoje za zagotovitev varnega prevoza nedeljivega tovora na svojih ozemljih, bi morale države članice sodelovati, da bi čim bolj uskladile navedene zahteve in s tem preprečile pomnoževanje različnih pogojev, ki imajo isti namen. Države članice bi morale tudi zagotoviti, da so nacionalne zahteve sorazmerne in nediskriminatorne, pri čemer ne bi smele nalagati neupravičenih zahtev, kot je dobro poznavanje nacionalnega jezika zadevne države članice. Da bi zmanjšali upravno breme za prevoznike ter zagotovili učinkovit, pravičen in varen prevoz, je bistveno vzpostaviti pregleden, usklajen in uporabniku prijazen sistem za pridobitev dovoljenj, ***ki bo na voljo v vseh jezikih EU in bo zlahka dostopen z elektronskimi komunikacijskimi sredstvi. Ta dovoljenja bi bilo treba izdati v elektronski obliki in bi morala temeljiti na dokumentu o posebni evropski registraciji tovornjakov in priklopnikov (SERT), katerega namen je uskladiti tehnične informacije o vozilih, kot je registracija priklopnikov ali modularnih priklopnikov. Prevozniki bi morali imeti možnost, da izvajajo prevoz nedeljivega tovora z uporabo tega***

Sprememba 5

Predlog direktive

Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9) Evropski modularni sistemi (EMS) se uporabljajo, natančno preskušajo in so se izkazali za zanimivo rešitev za izboljšanje gospodarske in energijske učinkovitosti prevoza, hkrati pa zagotavljajo varnost v cestnem prometu in zaščito infrastrukture, saj so omejeni na ustrezne dele cestnih omrežij. Glede na nacionalne posebnosti, različne gospodarske interese, potrebe po prevozu in različne zmogljivosti prometne infrastrukture v državah članicah lahko te najboljše ocenijo in odobrijo uporabo evropskega modularnega sistema na svojem ozemlju. Hkrati je za povečanje pozitivnih socialno-ekonomskih učinkov in okoljskih vplivov uporabe evropskega modularnega sistema ključnega pomena, da se odpravijo nepotrebne ovire za njegovo uporabo v čezmejnem prevozu med sosednjimi državami članicami, ki dovoljujejo take skupine vozil na svojih ozemljih, brez omejitve števila prehodov meja, če so v skladu z največjimi dovoljenimi težami in merami za evropski modularni sistem, ki so jih države članice določile na svojih ozemljih. Namen tega je zagotoviti, da evropski modularni sistem, ki se uporablja v čezmejnem prevozu, izpolnjuje skupno omejitev najnižje teže in mere za evropski modularni sistem, ki se uporablja v navedenih državah članicah. Zaradi varnosti prometa, preglednosti in pravne jasnosti bi bilo treba določiti skupne pogoje za uporabo evropskega

Sprememba

(9) Evropski modularni sistemi se uporabljajo, natančno preskušajo in so se izkazali za zanimivo rešitev za izboljšanje gospodarske in energijske učinkovitosti prevoza, hkrati pa zagotavljajo varnost v cestnem prometu in zaščito infrastrukture, saj so omejeni na ustrezne dele cestnih omrežij. Glede na nacionalne posebnosti, različne gospodarske interese, potrebe po prevozu in različne zmogljivosti prometne infrastrukture v državah članicah lahko te najboljše ocenijo in odobrijo uporabo evropskega modularnega sistema na svojem ozemlju. ***Države članice bi morale pred odobritvijo evropskih modularnih sistemov izvesti predhodno oceno morebitnega vpliva novih prog na varnost v cestnem prometu, infrastrukturo, modalno sodelovanje, modalni prehod in okolje.*** Hkrati je za povečanje pozitivnih socialno-ekonomskih učinkov in okoljskih vplivov uporabe evropskega modularnega sistema ključnega pomena, da se odpravijo nepotrebne ovire za njegovo uporabo v čezmejnem prevozu med sosednjimi državami članicami, ki dovoljujejo take skupine vozil na svojih ozemljih, brez omejitve števila prehodov meja, če so v skladu z največjimi dovoljenimi težami in merami za evropski modularni sistem, ki so jih države članice določile na svojih ozemljih. Namen tega je zagotoviti, da evropski modularni sistem, ki se uporablja v čezmejnem prevozu, izpolnjuje skupno

modularnega sistema v nacionalnem in mednarodnem prometu, **vkjučno z zagotavljanjem jasnih informacij** o omejitvah glede tež in mer za evropski modularni sistem **in o** delih cestnega omrežja, združljivih s specifikacijami takih vozil, **ter spremljanjem** učinkov uporabe evropskega modularnega sistema na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljskih vplivov evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z učinki na modalni delež.

omejitev najnižje teže in mere za evropski modularni sistem, ki se uporablja v navedenih državah članicah. Zaradi varnosti prometa, preglednosti in pravne jasnosti bi bilo treba določiti skupne pogoje za uporabo evropskega modularnega sistema v nacionalnem in mednarodnem prometu. **S temi pogoji bi morali med drugim zagotoviti, da bodo evropski modularni sistemi vozili po cestah, na katerih je zagotovljena varnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu. Države članice bi morale zagotoviti jasne informacije** o omejitvah glede tež in mer za evropski modularni sistem **na** delih cestnega omrežja, združljivih s specifikacijami takih vozil. **Države članice bi morale vzpostaviti sistem spremljanja** za oceno učinkov uporabe evropskega modularnega sistema na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljskih vplivov evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z učinki na modalni delež. **Jasna opredelitev evropskega modularnega sistema v tej direktivi zagotavlja, da te sisteme sestavljajo standardne enote vozil, da se zagotovi združljivost z drugimi načini prevoza, zlasti železnico. Da bo prehod na brezemisijsko mobilnost učinkovit, bi moral biti evropski modularni sistem, ki se uporablja v mednarodnem prometu, takoj ko bo to tehnično in operativno izvedljivo, sestavljen iz brezemisijskih vozil ali skupin vozil.**

Sprememba 6

Predlog direktive Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(9a) Da bi čim bolj povečali varnost v cestnem prometu in zagotovili ustrezne delovne pogoje, morajo biti vozniki evropskih modularnih sistemov ustrezno usposobljeni in imeti kvalifikacije, potrebne za ravnanje s težjimi in daljšimi vozili ter skupinami vozil. Države članice bi morale imeti možnost, da določijo minimalne zahteve ali sistem izdajanja spričeval za voznike evropskih modularnih sistemov. Da bi zagotovile enake konkurenčne pogoje, ki omogočajo enako obravnavo in nediskriminacijo voznikov in prevoznikov evropskih modularnih sistemov, bi morale države članice poskrbeti, da se ta spričevala vzajemno priznavajo v zadevnih državah članicah.

Sprememba 7

Predlog direktive

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(10a) Nova usklajena pravila za evropske modularne sisteme v nacionalnem in mednarodnem prometu v državah članicah, ki dovolijo njihovo uporabo, bi morala vključevati zbiranje podatkov o varnosti v cestnem prometu v teh državah članicah, vključno z deležem smrtnih žrtev in poškodb zaradi trčenj. Glede na to, da ranljivi udeleženci v cestnem prometu predstavljajo skoraj tretjino smrtnih žrtev v trkih s težkimi vozili, bi morale države članice zagotoviti, da evropski modularni sistemi ne bodo negativno vplivali na varnost v cestnem prometu, zlasti na

varnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci in kolesarji ter motoristi in invalidi ali osebe z zmanjšano mobilnostjo in smislom za orientacijo.

Sprememba 8

Predlog direktive

Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) Pri prevozu nedeljivega tovora z vozili ali skupinami vozil, ki presegajo največje teže ali mere, in uporabi evropskega modularnega sistema je glede na njihove potrebe po dodatnih varnostnih elementih in ustrezni infrastrukturi treba posebno pozornost nameniti elementom, kot so preglednost ustreznih informacij, pravna varnost in usklajenost postopkov za izdajo dovoljenj. Zato morajo države članice na jasn in lahko dostopen način vzpostaviti enoten elektronski informacijski in komunikacijski sistem, ki bo vseboval vse ustrezne informacije o operativnih in upravnih pogojih za prevoz nedeljivega tovora in uporabo evropskega modularnega sistema. Ta nacionalni sistem bi moral prevoznikom tudi omogočiti, da pridobijo informacije in elektronsko predložijo vlogo v standardizirani obliki za posebna dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora v zadevni državi članici.

Sprememba

(11) Pri prevozu nedeljivega tovora z vozili ali skupinami vozil, ki presegajo največje teže ali mere, in uporabi evropskega modularnega sistema je glede na njihove potrebe po dodatnih varnostnih elementih in ustrezni infrastrukturi treba posebno pozornost nameniti elementom, kot so preglednost ustreznih informacij, pravna varnost in usklajenost postopkov za izdajo dovoljenj. Zato morajo države članice na jasn in lahko dostopen način vzpostaviti enoten elektronski informacijski in komunikacijski sistem, ki bo vseboval vse ustrezne informacije o operativnih in upravnih pogojih za prevoz nedeljivega tovora in uporabo evropskega modularnega sistema. Ta nacionalni sistem bi moral prevoznikom tudi omogočiti, da pridobijo informacije in elektronsko predložijo vlogo v standardizirani obliki ***EU*** za posebna dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora v zadevni državi članici. ***Poleg tega bi moral ta nacionalni sistem zagotavljati informacije o največjih dovoljenih težah in merah vozil in skupin vozil na nacionalni ravni ter informacije o morebitnih omejitvah, zlasti glede višine. Da bi lahko prevozniki in državljani imeli dostop do vseh ustreznih informacij na enem mestu, bi morala Komisija najpozneje do ... [6 mesecev po datumu***

prenosa te direktive] vzpostaviti namenski evropski spletni portal, ki bi povezoval nacionalne elektronske in komunikacijske sisteme ter med drugim zagotavljal jasen grafični pregled cest, po katerih lahko vozijo evropski modularni sistemi in, kjer so na voljo, vozila za prevoz nedeljivega tovora v ustreznih državah članicah.

Sprememba 9

Predlog direktive Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(12) Umetne ovire za čezmejni prevoz s težjimi tovornjaki, ki se uporabljajo predvsem za prevoz na dolge razdalje (kot so skupine vozil s petimi in šestimi osmi), bi bilo treba odpraviti na usklajen način, da bi kratkoročno izkoristili operativno, energijsko in okoljsko učinkovitost, povezano z večjo nosilnostjo, ki jo zagotavljajo države članice, vključno z intermodalnim prevozom. Za učinkovit prehod na brezemisijsko mobilnost je treba od leta 2035 postopno opustiti uporabo takih težjih tovornjakov na fosilna goriva, **ko naj bi se prodor brezemisijskih težkih vozil na trg znatno povečal na približno 50 % registracij novih** težkih vozil. Po postopnem opuščanju bi morali biti težji tovornjaki še naprej dovoljeni v nacionalnem prometu, v mednarodnem prometu pa bi morali biti skladni z največjimi dovoljenimi težami iz Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki omejuje dodatno dovoljeno težo za brezemisijska vozila in vozila, vključena v intermodalni prevoz.

Sprememba

(12) Umetne ovire za čezmejni prevoz s težjimi tovornjaki, ki se uporabljajo predvsem za prevoz na dolge razdalje (kot so skupine vozil s petimi in šestimi osmi), bi bilo treba odpraviti na usklajen način, da bi kratkoročno izkoristili operativno, energijsko in okoljsko učinkovitost, povezano z večjo nosilnostjo, ki jo zagotavljajo države članice, vključno z intermodalnim prevozom. Za učinkovit prehod na brezemisijsko mobilnost **in maksimalno povečanje učinkov ustreznega veljavnega okoljskega prava,** je treba od leta 2035 postopno opustiti uporabo takih težjih tovornjakov na fosilna goriva, **da bi povečali pravno varnost za naložbe in dodatno spodbudili prodor učinkovitejših brezemisijskih** težkih vozil **na trg.** Po postopnem opuščanju bi morali biti težji tovornjaki še naprej dovoljeni v nacionalnem prometu, v mednarodnem prometu pa bi morali biti skladni z največjimi dovoljenimi težami iz Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki omejuje dodatno dovoljeno težo za brezemisijska vozila in

vozila, vključena v intermodalni prevoz.

Sprememba 10

Predlog direktive

Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(14) Vozila ***z odprtim tovornim prostorom za prevoz vozil*** imajo zelo omejene možnosti za zmanjšanje porabe energije z izboljšano aerodinamiko. Različna nacionalna pravila o previsu tovora na vozilih za prevoz vozil povzročajo izkrivljanje konkurence in znatno omejujejo njihov potencial za izboljšanje operativne in energijske učinkovitosti v mednarodnem prometu. Zato je treba uskladiti pravila o previsu tovora na vozilih ***z odprtim tovornim prostorom*** za prevoz vozil, da se zagotovi ustrezno izpolnjevanje teh ciljev.

Sprememba

(14) Vozila ***za prevoz vozil, med katerimi ima večina odprt tovorni prostor***, imajo zelo omejene možnosti za zmanjšanje porabe energije z izboljšano aerodinamiko. Različna nacionalna pravila o previsu tovora na vozilih za prevoz vozil povzročajo izkrivljanje konkurence in znatno omejujejo njihov potencial za izboljšanje operativne in energijske učinkovitosti v mednarodnem prometu. Zato je treba uskladiti pravila o previsu tovora na vozilih za prevoz vozil, da se zagotovi ustrezno izpolnjevanje teh ciljev.

Sprememba 11

Predlog direktive

Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Težka vozila s podolgovatimi kabinami so začela vstopati na trg v kombinaciji z brezemisijskimi pogonskimi sistemi. Uporaba brezemisijskih pogonskih sistemov, odvisno od tehnologije, zahteva dodaten prostor, ki se ne bi smel šteti v škodo dejanskega tovora vozila, da brezemisijski sektor cestnega prometa ne bi bil gospodarsko prikrajšan. Zato bi bilo

Sprememba

(15) Težka vozila s podolgovatimi kabinami so začela vstopati na trg v kombinaciji z brezemisijskimi pogonskimi sistemi. Uporaba brezemisijskih pogonskih sistemov, odvisno od tehnologije, zahteva dodaten prostor, ki se ne bi smel šteti v škodo dejanskega tovora vozila, da brezemisijski sektor cestnega prometa ne bi bil gospodarsko prikrajšan. Zato bi bilo

treba pojasniti, da je lahko prekoračitev največjih dolžin, predvidenih za podolgovate kabine, taka, da zagotavlja prostor, potreben za vključitev brezemisijske tehnologije, kot so baterije in rezervoarji za vodik, če niso ogrožene varnost, učinkovitost in udobnost aerodinamičnih kabin.

treba pojasniti, da je lahko prekoračitev največjih dolžin, predvidenih za podolgovate kabine, taka, da zagotavlja prostor, potreben za vključitev brezemisijske tehnologije, kot so baterije in rezervoarji za vodik, če niso ogrožene varnost, učinkovitost in udobnost aerodinamičnih kabin **in je zadevno vozilo v skladu s „pravilom o obračalnem krogu“.**

Sprememba 12

Predlog direktive

Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(16a) Številne različne oznake vozil in signalizacija v državah članicah lahko zmedejo udeležence v cestnem prometu in škodujejo varnosti v cestnem prometu v Uniji. Da bi izboljšali varnost v cestnem prometu, bi bilo treba na ravni Unije vzpostaviti standardizirano oznako EU za dolžino motornih vozil ali skupin vozil, ki se uporabljajo v evropskih modularnih sistemih ali odstopajo od standardnih mer. S pomočjo te oznake EU bi udeleženci v cestnem prometu lažje prepoznali taka vozila in se seznanili z njimi ter bi se zmanjšala morebitna tveganja, ki nastajajo zaradi omejitev vidljivosti ali mrtvih kotov, na primer pri prehitevanju takšnih dolgih vozil ali skupin vozil.

Sprememba 13

Predlog direktive

Uvodna izjava 16 b (novo)

(16b) Električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik imajo velik potencial za razogljičenje nekaterih segmentov sektorja prometa težkih vozil, zato bi bilo treba spodbujati njihov razvoj, pri tem pa upoštevati, da vsaka tehnologija vpliva na okolje. Kadar elektrifikacija ni mogoča oziroma manj učinkovita vozila in vozila s pogonom na vodik niso primerna ali stroškovno konkurenčna, načelo tehnološke nevtralnosti omogoča zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev z drugimi tehnologijami, ki so bolj dovršene.

Sprememba 14

Predlog direktive Uvodna izjava 17

(17) Uspešno, učinkovito in dosledno izvrševanje pravil je izjemno pomembno za zagotovitev neizkrivljene konkurence med prevozniki ter odpravo tveganj za varnost v cestnem prometu in cestno infrastrukturo, ki jih povzročajo vozila, ki nezakonito presegajo veljavne teže ali mere. **Če se** države članice **odločijo za uporabo avtomatskih sistemov na cestni infrastrukturi**, bi morale za boljšo ciljno usmerjenost cestnega preverjanja preobremenjenih vozil zagotoviti vsaj uvedbo **takih** sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju. Poleg tega bi bilo treba zaradi zanesljivosti in doslednosti izvrševanja po vsej Uniji

(17) Uspešno, učinkovito in dosledno izvrševanje pravil je izjemno pomembno za zagotovitev neizkrivljene konkurence med prevozniki ter odpravo tveganj za varnost v cestnem prometu in cestno infrastrukturo, ki jih povzročajo vozila, ki nezakonito presegajo veljavne teže ali mere. Države članice bi morale za boljšo ciljno usmerjenost cestnega preverjanja preobremenjenih vozil zagotoviti vsaj uvedbo **avtomatskih** sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju, **vključno s certificiranimi sistemi v jedrnem omrežju TEN-T. Poleg tega bi morale biti mogoče uporabljati natančno in v celoti interoperabilno opremo za**

določiti minimalno obvezno raven nadzora, ki ga morajo države članice izvajati sorazmerno z obsegom prometa vozil, ki spadajo na področje uporabe te direktive, na svojih ozemljih, vključno z ustreznim številom kontrol v nočnih urah.

tehtanje, nameščeno na vozilu. Ti certificirani avtomatski sistemi bi morali omogočati prepoznavanje vozila ali skupine vozil, ki presegajo največjo dovoljeno težo, vendar zanje velja odstopanje na podlagi posebnega dovoljenja ali podobne ureditve. Sistemi bi morali biti sposobni tudi ugotoviti, ali so izpolnjene zahteve za posebna dovoljenja. S tem bi se izognili neupravičenim kaznim in prihranili pri upravnih stroških tako za gospodarske subjekte kot za države članice. Poleg tega bi bilo treba zaradi zanesljivosti in doslednosti izvrševanja po vsej Uniji določiti minimalno obvezno raven nadzora, ki ga morajo države članice izvajati sorazmerno z obsegom prometa vozil, ki spadajo na področje uporabe te direktive, na svojih ozemljih, vključno z ustreznim številom kontrol v nočnih urah.

Sprememba 15

Predlog direktive Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(18) Da bi dodatno okrepili izvrševanje in spremljanje uporabe težkih vozil na cestah Unije, zmanjšali zastoje, povečali varnost v cestnem prometu, zmanjšali tveganje škode na infrastrukturi in spodbujali trajnostne prevoze, bi bilo treba države članice spodbujati k vzpostavitvi shem politike pametnega dostopa, ki zagotavljajo skladnost s pravili o največjih dovoljenih težah in merah. Države članice bi morale ***pri vzpostavljanju takih shem*** uporabljati minimalne skupne zahteve za zagotovitev usklajenosti in interoperabilnosti po vsej ***EU***, zlasti kar

Sprememba

(18) Da bi dodatno okrepili izvrševanje in spremljanje uporabe težkih vozil na cestah Unije, zmanjšali zastoje, povečali varnost v cestnem prometu, zmanjšali tveganje škode na infrastrukturi in spodbujali trajnostne prevoze, bi bilo treba države članice spodbujati k vzpostavitvi shem politike pametnega dostopa, ki zagotavljajo skladnost s pravili o največjih dovoljenih težah in merah. Države članice bi morale ***za te sheme*** uporabljati minimalne skupne zahteve za zagotovitev usklajenosti in interoperabilnosti po vsej ***Uniji***, zlasti kar zadeva dostopnost in

zadeva dostopnost in obliko ustreznih podatkov, ki se izmenjujejo. Sheme bi morale pomagati zagotoviti, da se prevoz opravlja s pravim vozilom, s pravim tovorom, na pravi cesti in ob pravem času, da se zagotovi čim manjši vpliv na okolje, infrastrukturo, zdravje in varnost ljudi ter družbo. Pri vzpostavitvi takih shem bi bilo treba uporabiti napredne inteligentne prometne sisteme, kot so komunikacija med vozili in infrastrukturo, komunikacija med vozili in omrežji, izmenjava podatkov v realnem času in spremljanje na daljavo, da se zagotovi varen in nemoten promet težkih vozil, kar ne bi smelo povzročiti nesorazmernih ali diskriminatornih omejitev prometa.

obliko ustreznih podatkov, ki se izmenjujejo. ***Ustrezni podatki bi morali biti dostopni v realnem času in v uradnih jezikih Unije.*** Sheme bi morale pomagati zagotoviti, da se prevoz opravlja s pravim vozilom, s pravim tovorom, na pravi cesti in ob pravem času, da se zagotovi čim manjši vpliv na okolje, infrastrukturo, zdravje in varnost ljudi ter družbo. Pri vzpostavitvi takih shem bi bilo treba uporabiti napredne inteligentne prometne sisteme, kot so komunikacija med vozili in infrastrukturo, komunikacija med vozili in omrežji, izmenjava podatkov v realnem času in spremljanje na daljavo, da se zagotovi varen in nemoten promet težkih vozil, kar ne bi smelo povzročiti nesorazmernih ali diskriminatornih omejitev prometa.

Sprememba 16

Predlog direktive

Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(18a) Izvrševanje Direktive 96/53/ES je bistven del uveljavljenih sistemov spremljanja in izvrševanja na ravni Unije in nacionalni ravni, ki prispevajo k izvajanju socialnih, tržnih in tehničnih pravil Unije, ki se uporabljajo za cestni promet. Če se odkrije neupoštevanje predpisanih zahtev glede teže in mer, morajo pristojni nacionalni organi sprejeti izvršilne ukrepe. Države članice bi morale zagotoviti, da so kazni nediskriminatorne – kar zadeva tako izbrano vrsto kazni kot višino – ter da so učinkovite, odvračilne in sorazmerne z resnostjo storjene kršitve. Te kršitve bi bilo treba zabeležiti v nacionalnem registru podjetij cestnega

prevoza ter jih izmenjati prek Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU) in bi se morale odražati v oceni tveganja podjetij v skladu z Uredbo (ES) št. 1071/2009. Čezmejno izvajanje sankcij s področja uporabe Direktive 96/53/ES naj bi se olajšalo s spremenjeno Direktivo 2015/413 o čezmejnem izvrševanju.

Sprememba 17

Predlog direktive
Uvodna izjava 18 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(18b) Da bi dosegli napredek pri zelenem in digitalnem prehodu ter izpolnili cilje iz evropskega zelenega dogovora in strategije za trajnostno in pametno mobilnost, zlasti v zvezi z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju, bi bilo treba države članice spodbujati, da prihodke od kazni za kršitve te direktive ali enakovredno finančno vrednost teh prihodkov uporabijo za podporo uvajanju trajnostnih prevoznih sredstev in s tem za zmanjšanje zunanjih stroškov, ki jih povzročajo prevozne dejavnosti, za spodbujanje intermodalnosti in povečanje trajnostnosti čezmejnih prevozov.

Sprememba 18

Predlog direktive
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(19) Za spodbujanje rasti multimodalnega prometnega sistema bi bilo treba dodatno olajšati prevoz v zabojnikih, tako da se cestnim vozilom **omogoči prevoz v zabojnikih z veliko prostornino.**

Sprememba

(19) Za spodbujanje rasti multimodalnega prometnega sistema bi bilo treba dodatno olajšati prevoz v zabojnikih, ***vkjučno s tistim, pri katerem se uporabljajo zabojniki dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali 14,6 metra (48 čevljev) ali zamenljiva tovarišča dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali zabojniki z veliko prostornino,*** tako, da se cestnim vozilom **za prevoz teh zabojnikov dovolita dodatna višina in dolžina.**

Sprememba 19

Predlog direktive

Uvodna izjava 19 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(19a) Komisija bi morala pregledati veljavno zakonodajo o homologaciji, da bi izboljšali tehnično in operativno združljivost novih težkih vozil in skupin vozil, med drugim glede njihove teže, oblike, velikosti, možnost dvigovanja ter zložljivosti štrlečih naprav, z zahtevami kombiniranega prevoza ter olajšali uporaba in uvajanje brezemisijских priklopnikov in polpriklopnikov;

Sprememba 20

Predlog direktive

Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(21) Da bi se lahko sektor cestnega prometa hitro odzval na vse krize, kot so naravne nesreče, pandemije, vojaški konflikti ali okvare infrastrukture, je treba v Direktivo 96/53/ES uvesti klavzulo o izrednih razmerah, ki omogoča začasno uporabo težkih vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in/ali mere, da se zagotovi neprekinjena oskrba s potrebnimi blagom in storitvami. Taka klavzula o izjemi bi se morala uporabljati le, kadar to zahteva javni interes **in** pod pogojem, da s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu.

Sprememba

(21) Da bi se lahko sektor cestnega prometa hitro odzval na vse krize, kot so naravne nesreče, pandemije, vojaški konflikti ali okvare infrastrukture, je treba v Direktivo 96/53/ES uvesti klavzulo o izrednih razmerah, ki omogoča začasno uporabo težkih vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in/ali mere, da se zagotovi neprekinjena oskrba s potrebnimi blagom in storitvami. Taka klavzula o izjemi bi se morala uporabljati le, kadar to zahteva javni interes, pod pogojem, da s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, **njeno morebitno podaljšanje pa bi moralo biti odvisno od tega, ali se kriza nadaljuje.**

Sprememba 21

Predlog direktive Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(23) Da bi se zagotovili enotni pogoji izvajanja te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za vzpostavitev enotnega standardnega obrazca za vlogo ter uskladitev pravil in postopkov za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev za vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje teže in/ali mere in so namenjena prevozu nedeljivega tovora, za določitev standardne oblike poročanja, ki bo državam članicam omogočala izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja, ter za določitev začasnih izjem od uporabe omejitev tež in mer, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu med državami članicami, ki jih je

Sprememba

(23) Da bi se zagotovili enotni pogoji izvajanja te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za vzpostavitev enotnega standardnega obrazca **EU** za vlogo ter uskladitev pravil in postopkov za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev za vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje teže in/ali mere in so namenjena prevozu nedeljivega tovora, za določitev standardne oblike poročanja, ki bo državam članicam omogočala izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja, ter za določitev začasnih izjem od uporabe omejitev tež in mer, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu med državami članicami, ki jih je

prizadela kriza. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁵.

⁴⁵ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

prizadela kriza. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁵.

⁴⁵ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Sprememba 22

Predlog direktive Uvodna izjava 23 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(23a) Da bi ocenili uspešnost in učinkovitost te direktive ter izmerili napredek pri doseganju njenih posebnih ciljev, je treba redno ocenjevati njeno izvajanje in učinek. Komisija bi morala zato predložiti redna poročila o oceni uporabe te direktive na podlagi omogočitvenih pogojev za tržno uvajanje brezemisijskih težkih vozil, kot so razpoložljivost in zmogljivost ustrezne infrastrukture za alternativna goriva, vpliv evropskega sistema na cestni promet ter pristojbine za uporabo cest, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂, v državah članicah. Ta poročila bi morala vsebovati podrobne informacije o teh omogočitvenih pogojih ter o razvoju nacionalnega in mednarodnega cestnega prometa, vplivu na varnost v cestnem prometu in cestno infrastrukturo, prehodu na druge oblike prevoza, uporabi pametnih sistemov izvrševanja in

tehnološkem napredku v cestnem prometu. V poročilih bi bilo treba upoštevati nadgradljivost ukrepov v skladu z dolgoročnimi cilji Direktive. Na podlagi ugotovitev iz teh ocen bi bilo treba poročilu po potrebi priložiti zakonodajni predlog za spremembo te direktive in obveznosti, ki so v njej določene.

Sprememba 23

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 2 – točka e

Direktiva 96/53/ES

Člen 2 – odstavek 1 – alineja 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

— ,vozilo na alternativna goriva‘
pomeni motorno vozilo s celotnim pogonom na alternativno gorivo, ki je odobreno v skladu z okvirom iz Uredbe (EU) 2018/858;

Sprememba

— ,vozilo na alternativna goriva‘
pomeni motorno vozilo s celotnim **ali delnim** pogonom na alternativno gorivo, ki je odobreno v skladu z okvirom iz Uredbe (EU) 2018/858;

Sprememba 24

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 3 – pododstavki 2, 3 in 3 a (novo)

Države članice zagotovijo, da je postopek za pridobitev dovoljenj ali podobnih ureditev za prevoz nedeljivega tovora nemoten, učinkovit in nediskriminatoren, in sicer tako, da čim bolj zmanjšajo upravna bremena in preprečijo nepotrebne zamude.

Države članice zagotovijo, da so pogoji, pod katerimi se izdajo dovoljenja ali podobne ureditve v zvezi s prevozom nedeljivega tovora, sorazmerni in nediskriminatorni. Države članice **zlasti** sodelujejo, da se izognejo številnim oznakam in signalizaciji vozil ter dajo prednost uporabi piktogramov pred besedilom. Države članice ne uvedejo jezikovnih zahtev **v zvezi s prevozom** nedeljivega tovora.

Države članice zagotovijo, da je postopek za pridobitev dovoljenj ali podobnih ureditev za prevoz nedeljivega tovora nemoten, učinkovit in nediskriminatoren, in sicer tako, da **na ravni EU zagotovijo standardni obrazec za vlogo in** čim bolj zmanjšajo upravna bremena in preprečijo nepotrebne zamude.

Države članice zagotovijo, da so pogoji, pod katerimi se izdajo dovoljenja ali podobne ureditve v zvezi s prevozom nedeljivega tovora, sorazmerni in nediskriminatorni. **Natančneje**, države članice **izdajo dovoljenja ali podobne ureditve v elektronski obliki in sodelujejo pri nadaljnji uskladitvi rokov za izdajo dovoljenj. Poleg tega države članice** sodelujejo, da se izognejo številnim oznakam in signalizaciji vozil ter dajo prednost uporabi piktogramov pred besedilom. **Države članice sodelujejo tudi pri usklajevanju ustreznih pravil za spremljanje prevoza nedeljivega tovora, kot so predpisana uporaba, oznake in znaki za spremljevalna vozila.** Države članice ne uvedejo jezikovnih zahtev **za voznike vozil za prevoz** nedeljivega tovora.

Države članice zagotovijo, da je na vozilih, ki prevažajo nedeljiv tovor, oznaka EU iz člena 10ca.

Sprememba 25

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka b

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4

4. Države članice lahko vozilom in skupinam vozil, ki se uporabljajo za določene nacionalne prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove mere odstopajo od **mer**, določenih v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.

Šteje se, da na mednarodno konkurenco ne vpliva pomembno tisti prevoz, ki izpolnjuje enega od naslednjih pogojev:

(a) prevoz se na ozemlju države članice izvaja s posebnimi vozili ali posebnimi skupinami vozil v okoliščinah, v katerih se običajno ne izvaja z vozili iz drugih držav članic, npr. prevozi v zvezi s sečnjo in gozdarstvom;

(b) država članica, ki dovoljuje, da se prevozi na njenem ozemlju opravljajo z vozili ali skupinami vozil, katerih mere odstopajo od mer, določenih v Prilogi I, v skladu z odstavkom 4a dovoljuje tudi uporabo evropskih modularnih sistemov, da bi dosegli vsaj v tej državi članici dovoljene dolžine natovarjanja, in s tem zagotavlja enake konkurenčne pogoje za vse prevoznike.“;

4. Države članice lahko vozilom in skupinam vozil, ki se uporabljajo za določene nacionalne **ali mednarodne** prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove **teže in** mere odstopajo od **tistih**, določenih v točkah 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 do 1.8, **2, 4.1**, 4.2 in 4.4 Priloge I.

Šteje se, da na mednarodno konkurenco ne vpliva pomembno tisti prevoz, ki izpolnjuje enega od naslednjih pogojev:

(a) prevoz se na ozemlju države članice izvaja s posebnimi vozili ali posebnimi skupinami vozil v okoliščinah, v katerih se običajno ne izvaja z vozili iz drugih držav članic, npr. prevozi v zvezi s sečnjo in gozdarstvom;

(b) država članica, ki dovoljuje, da se prevozi na njenem ozemlju opravljajo z vozili ali skupinami vozil, katerih mere odstopajo od mer, določenih v Prilogi I, v skladu z odstavkom 4a dovoljuje tudi uporabo evropskih modularnih sistemov, da bi dosegli vsaj v tej državi članici dovoljene dolžine natovarjanja, in s tem zagotavlja enake konkurenčne pogoje za vse prevoznike.“;

Sprememba 26

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka c

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 4 a

(4a) Države članice lahko na svojih ozemljih dovolijo uporabo evropskih modularnih sistemov v notranjem in mednarodnem prometu, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(4a) Države članice lahko na svojih ozemljih dovolijo uporabo evropskih modularnih sistemov v notranjem in mednarodnem prometu, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(-a) Države članice na novih poteh v okviru evropskih modularnih sistemov predhodno ocenijo morebitni vpliv teh sistemov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljske vplive evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z vplivi na modalni delež. Ocena je javno dostopna. Državam članicam, ki so na dan začetka veljavnosti te direktive že imele vzpostavljene poti evropskih modularnih sistemov na svojem ozemlju, ni treba opraviti predhodne ocene za te že vzpostavljene poti;

(a) države članice na dostopen in pregleden način javno objavijo informacije v zvezi z največjimi težami in merami, ki se uporabljajo za uporabo evropskih modularnih sistemov na njihovih ozemljih;

(a) države članice na dostopen in pregleden način javno objavijo informacije v zvezi z največjimi težami in merami, ki se uporabljajo za uporabo evropskih modularnih sistemov na njihovih ozemljih;

(b) države članice na dostopen in pregleden način javno objavijo informacije v zvezi z delom cestnega omrežja, na katerem se lahko uporabljajo evropski modularni sistemi;

(b) države članice na dostopen in pregleden način javno objavijo informacije v zvezi z delom cestnega omrežja, na katerem se lahko uporabljajo evropski modularni sistemi;

(c) države članice zagotovijo povezljivost dela omrežja, na katerem se lahko uporabljajo evropski modularni sistemi na njihovih ozemljih, s cestnim omrežjem sosednjih držav članic, ki prav tako omogočajo uporabo evropskih modularnih sistemov, da se omogoči čezmejni promet;

(c) države članice zagotovijo povezljivost dela omrežja, na katerem se lahko uporabljajo evropski modularni sistemi na njihovih ozemljih, s cestnim omrežjem sosednjih držav članic, ki prav tako omogočajo uporabo evropskih modularnih sistemov, da se omogoči čezmejni promet;

(d) države članice vzpostavijo sistem spremljanja ***in ocenijo učinek*** evropskih modularnih sistemov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo ***in*** modalno

(d) države članice vzpostavijo sistem spremljanja ***vpliva*** evropskih modularnih sistemov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo, modalno

sodelovanje ter okoljske vplive evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z vplivi na **strukturo načinov prevoza**.

Kadar koli država članica v skladu s tem odstavkom dovoli uporabo evropskih modularnih sistemov v notranjem prometu, ne sme zavrniti ali prepovedati uporabe evropskih modularnih sistemov v mednarodnem prometu na svojem ozemlju, če taki sistemi ne presegajo največjih tež in mer, določenih za evropske modularne sisteme v notranjem prometu.

Države članice obvestijo Komisijo, če na svojem ozemlju dovolijo uporabo evropskih modularnih sistemov.“;

sodelovanje, **obseg prometa** ter okoljske vplive evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z vplivi na **modalni delež, pri čemer se upošteva predhodna ocena iz točke (-a);**

(da) države članice poskrbijo, da se sprejmejo ustrezni ukrepi za preprečevanje morebitnih negativnih vplivov na varnost v cestnem prometu, tudi na ranljive udeležence v cestnem prometu, ki bi bili posledica uporabe evropskih modularnih sistemov;

Države članice lahko določijo minimalne zahteve ali sistem izdajanja spričeval za voznike evropskih modularnih sistemov, če zagotavljajo sorazmernost in nediskriminacijo. Države članice sodelujejo, da bi druga drugi medsebojno priznavale spričevala.

Kadar koli država članica v skladu s tem odstavkom dovoli uporabo evropskih modularnih sistemov v notranjem prometu, ne sme zavrniti ali prepovedati uporabe evropskih modularnih sistemov v mednarodnem prometu na svojem ozemlju, če taki sistemi ne presegajo največjih tež in mer, določenih za evropske modularne sisteme v notranjem prometu.

Države članice **uradno** obvestijo Komisijo, če na svojem ozemlju dovolijo uporabo evropskih modularnih sistemov, **in jo obvestijo o tem, kako izpolnjujejo pogoje iz točk (-a) do (d) tega odstavka. Po takšnih uradnih obvestilih Komisija tem državam članicam po potrebi izda priporočila, da se zagotovi skladnost s temi pogoji. Kadar Komisija izda priporočila, zadevna država članica v šestih mesecih obvesti Komisijo o tem, kako jih namerava upoštevati. Priporočila Komisije in odgovori države članice se javno objavijo.**

Sprememba 27

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka d

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 5 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice lahko za omejeno časovno obdobje dovolijo preskušanje vozil ali skupin vozil, ki vključujejo nove tehnologije ali nove koncepte, ki ne morejo biti v skladu z zahtevami te direktive. Taka vozila ali skupine vozil lahko opravljajo nekatere notranje ali mednarodne prevoze v poskusni dobi. Preskusi z evropskimi modularnimi sistemi se dovolijo za največ pet let. Število preskusov ni omejeno. Države članice o tem obvestijo Komisijo.

Sprememba

Države članice lahko za omejeno časovno obdobje dovolijo preskušanje vozil ali skupin vozil, ki vključujejo nove tehnologije ali nove koncepte, ki ne morejo biti v skladu z zahtevami te direktive. Taka vozila ali skupine vozil lahko opravljajo nekatere notranje ali mednarodne prevoze v poskusni dobi ***šele po tem, ko se dokaže, da ciljnih dejavnosti prevoza ni mogoče opraviti s katero koli drugo obliko prevoza, ki prinaša podobne ali večje koristi za varnost in okolje. Dokazati je treba, da to ne vpliva pomembno na intermodalno konkurenco v celotni prometni panogi.*** Preskusi z evropskimi modularnimi sistemi se dovolijo za največ pet let ***in jih je mogoče enkrat podaljšati za največ tri leta. Če se država članica odloči za podaljšanje preskusa, Komisiji predloži zadostno utemeljitev.*** Število preskusov ni omejeno. Države članice o tem obvestijo Komisijo.

Sprememba 28

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 3 – točka e

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 – odstavek 5a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

5a. Na Komisijo se v skladu s členom 10h prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev te direktive z določitvijo minimalnih sklopov podatkov in kazalnikov uspešnosti, ki jih morajo zagotoviti sistemi spremljanja, ki jih vzpostavijo države članice, kot je navedeno v odstavku 4a, **točka** (d), in odstavku 5 tega člena.

Sprememba

5a. Na Komisijo se v skladu s členom 10h prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev te direktive z določitvijo minimalnih sklopov podatkov in kazalnikov uspešnosti, ki jih morajo zagotoviti **s predhodnimi ocenami in** sistemi spremljanja, ki jih vzpostavijo države članice, kot je navedeno v odstavku 4a, **točki (-a) in** (d), in odstavku 5 tega člena.

Sprememba 29

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 a – odstavek 1 – točka c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(ca) enotno nacionalno točko dostopa za pridobitev jasnih, dostopnih in preglednih informacij o nacionalnih največjih dovoljenih težah in merah vozil ter o vseh omejitvah, vključno z višino, na določenih območjih ali na določenih cestah.

Sprememba 30

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Člen 4 a – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1a. Komisija do [6 mesecev po datumu prenosa te direktive] vzpostavi in nato upravlja namenski in posodobljen evropski spletni portal, ki je na voljo v vseh uradnih jezikih Unije in na jasn, dostopen in pregleden način povezuje nacionalne elektronske in komunikacijske sisteme iz odstavka 1. Na tem evropskem portalu se tudi na dostopen in pregleden način javno objavi celotni del cestnega omrežja, kjer lahko vozijo evropski modularni sistemi in, kjer so na voljo, vozila za prevoz nedeljivih tovorov.

Sprememba 31

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 4

Direktiva 96/53/ES

Člen 4 a – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

2. Komisija **lahko** sprejme izvedbene akte, s katerimi določi skupni standardni obrazec za vlogo ter uskladi pravila in postopke za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev iz odstavka 1 tega člena in člena 4(3). Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2).

2. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi skupni standardni obrazec **EU** za vlogo **za dovoljenje** ter uskladi pravila in postopke, **tudi v zvezi s potrebnimi informacijami o registraciji vozil**, za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev iz odstavka 1 tega člena in člena 4(3), **tudi v digitalni obliki, ter uskladi ustrezna pravila za spremljanje**

prevoza nedeljivega tovara. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2).

Sprememba 32

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 5 – točka a a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 6 – odstavek 4

Veljavno besedilo

4. Na vozilih, ki imajo dokazila o skladnosti, se **lahko** opravi:
naključni pregled splošnih pravil o teži,
pregled splošnih pravil o merah **pa samo**,
kadar obstaja sum, da ne ustrezajo tej
direktivi.

Sprememba

**(aa) odstavek 4 se nadomesti
z naslednjim:**

„4. Na vozilih, ki imajo dokazila o skladnosti, se opravi:
naključni pregled splošnih pravil o teži,
pregled splošnih pravil o merah, kadar
obstaja sum, da ne ustrezajo tej direktivi.“

(Direktiva 96/53/ES)

Sprememba 33

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 7

Direktiva 96/53/ES

Člen 8c

Člen 8c

Vozila **z odprtim tovornim prostorom** za prevoz vozil lahko presežejo največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, kadar so naložena, in sicer lahko dosežejo skupno do največ 20,75 metra, pri čemer uporabljajo **dovoljene** nosilce tovora.

Previs ali nosilec tovora vozil za prevoz vozil ne sme štrleti glede na tovor. Tovor lahko pred vlečnim vozilom štrli do največ 0,5 metra, če **prva os** vozila, ki se prevaža, **stoji** na ogrodju **priklopnega** vozila. Tovor lahko zadaj štrli do največ 1,5 metra, če **zadnja os** vozila, ki se prevaža, **stoji na ogrodju priklopnega vozila.**“;

Člen 8c

Vozila za prevoz vozil lahko presežejo največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, kadar so naložena, in sicer lahko dosežejo skupno do največ 20,75 metra, pri čemer uporabljajo nosilce tovora **na zadnjem delu vozila, ki jih je mogoče podaljšati.**

Nosilec tovora vozil za prevoz vozil ne sme štrleti glede na **previsni** tovor. Tovor lahko pred vlečnim vozilom štrli do največ 0,5 metra, če **vse osi** vozila, ki se prevaža, **stojijo** na ogrodju vozila. Tovor lahko zadaj štrli do največ 1,5 metra, če **največ ena os** vozila, ki se prevaža, **stoji na zadnjem nosilcu tovora.**“;

Sprememba 34

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 8 – točka a

Direktiva 96/53/ES

Člen 9 a – odstavek 1

1. Vozila ali skupine vozil, ki so skladne z Uredbo (EU) 2018/858, lahko presegajo največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi, če njihove kabine zagotavljajo boljšo aerodinamičnost **in** energijsko učinkovitost **ter** večjo varnost. Vsako preseganje največjih dolžin, dovoljenih v skladu s tem členom, se lahko uporabi tudi za namestitev brezemisijske tehnologije. Vozila ali skupine vozil, opremljene s

1. Vozila ali skupine vozil, ki so skladne z Uredbo (EU) 2018/858, lahko presegajo največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi, če njihove kabine zagotavljajo boljšo aerodinamičnost, energijsko učinkovitost, večjo varnost **in udobje za voznika**. Vsako preseganje največjih dolžin, dovoljenih v skladu s tem členom, se lahko uporabi tudi za namestitev brezemisijske tehnologije. Vozila ali

takimi kabinami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, kakršno koli preseganje največjih dolžin pa ne sme imeti za posledico povečanja nosilnosti teh vozil.

skupine vozil, opremljene s takimi kabinami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, kakršno koli preseganje največjih dolžin pa ne sme imeti za posledico povečanja nosilnosti teh vozil.

Sprememba 35

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 9

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 b – odstavek 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, se lahko pri brezemisijah vozil ali skupinah vozil, ki vključujejo brezemisijah vozila, prekoračijo za dodatno dolžino, potrebno za namestitev brezemisijah tehnologije, **in sicer za največ 90 cm**, da se take naprave lahko dodajo na vozilo. Taka brezemisijah vozila ali skupine vozil morajo biti v skladu s točkama 1.5 in 1.5a Priloge I k tej direktivi, prekoračitev največje dolžine pa ne sme povzročiti povečanja dolžine natovarjanja navedenih vozil ali skupin vozil, da se zagotovi skladnost priklopnih vozil in polpriklopnikov z zahtevami za intermodalni prevoz.

Sprememba

Največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, se lahko pri brezemisijah vozil ali skupinah vozil, ki vključujejo brezemisijah vozila, prekoračijo za dodatno dolžino, potrebno za namestitev brezemisijah tehnologije, da se take naprave lahko dodajo na vozilo. Taka brezemisijah vozila ali skupine vozil morajo biti v skladu s točkama 1.5 in 1.5a Priloge I k tej direktivi, prekoračitev največje dolžine pa ne sme povzročiti povečanja dolžine natovarjanja navedenih vozil ali skupin vozil, da se zagotovi skladnost priklopnih vozil in polpriklopnikov z zahtevami za intermodalni prevoz.

Sprememba 36

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 10

Člen 10 c – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, kadar je to ustrezno ob upoštevanju člena 9a(1) in člena 10b(2), **ter največje razdalje, določene** v točki 1.6 Priloge I, **se lahko prekoračijo za 15 cm pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali zamenljivo tovarišče dolžine 13,7 metra (45 čevljev), s tovorom ali brez njega, pod pogojem, da je cestni prevoz zadevnega zabojnika ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.“;**

Sprememba

Za vozila ali skupine vozil, ki opravljajo intermodalni prevoz, je največja dolžina zgibnega vozila, določena v točki 1.1 Priloge I, kadar je to ustrezno ob upoštevanju člena 9a(1) in člena 10b(2), **18,00 m, največja razdalja, določena** v točki 1.6 Priloge I, **pa 13,50 m.“;**

Sprememba 37

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 12 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(12a) vstavi se naslednji člen 10ca:

Člen 10ca

1. Da bi povečali varnost v cestnem prometu in se izognili številnim oznakam in signalizaciji vozil, se vzpostavi enotna oznaka EU za dolžino motornih vozil ali skupin vozil v prometu, ki se uporabljajo pri prevozih v okviru evropskih modularnih sistemov, ali z merami, ki odstopajo od mer iz točk 1.1, 1.2, 1.4 do

1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.

2. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da je na vseh motornih vozilih ali skupinah vozil iz odstavka 1 na zadnjem delu jasno in vidno prikazana oznaka EU.

3. Komisija do [eno leto po datumu začetka veljavnosti] sprejme delegirani akt v skladu s členom 10h za dopolnitev te direktive z določitvijo podrobnih standardov, zahtev in ostalih določb za oznake, njihovo izdajo in prikaz, pri čemer se raje kot besedilo uporabijo piktogrami.

Sprememba 38

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 13 – točka a

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 d – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Države članice sprejmejo posebne ukrepe za **prepoznavanje** vozil ali skupin vozil v prometu, **za katere je verjetno, da** presegajo največjo dovoljeno težo **in bi jih pristojni organi držav članic zato morali preveriti**, da se zagotovi skladnost z zahtevami te direktive. Navedeni ukrepi **se lahko sprejmejo z uporabo** avtomatskih sistemov, nameščenih na cestno infrastrukturo, **ali z uporabo opreme za tehtanje, nameščene na vozila** v skladu z **odstavkom 4.**

Če se država članica odloči, da bo

Sprememba

1. Države članice sprejmejo posebne ukrepe za **odkrivanje** vozil ali skupin vozil v prometu, **ki** presegajo največjo dovoljeno težo, da se zagotovi skladnost z zahtevami te direktive, **med drugim tudi skladnost z zahtevami posebnih dovoljenj.** Navedeni ukrepi **zajemajo vzpostavitev** avtomatskih sistemov, nameščenih na cestno infrastrukturo, **ki zagotavljajo vsaj uvedbo** v skladu z **Uredbo (EU) št. 1315/2013***. **Države članice vzpostavijo certificirane avtomatske sisteme v jedrnem omrežju vseevropskega cestnega prometnega omrežja, opredeljenem v Uredbi (EU) št. 1315/2013.**

Države članice lahko poleg tega, da

vzpostavi avtomatske sisteme na ***cestni infrastrukturi, zagotovi vsaj uvedbo takih sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju, določenem v Uredbi (EU) št. 1315/2013****.

Država članica ne sme zahtevati, da se oprema za tehtanje namesti na vozila ali skupine vozil, ki so registrirani v drugi državi članici.

Brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo ***se avtomatski sistemi certificirajo, kadar se uporabljajo za ugotavljanje kršitev te direktive in za nalaganje kazni. Kadar se avtomatski sistemi uporabljajo le za namene prepoznavanja, ni treba, da so certificirani.***

uporabljajo avtomatske sisteme, ***nameščene na cestno infrastrukturo, opredelijo vozila ali skupine vozil v prometu, ki verjetno presegajo največjo dovoljeno težo, z opremo za tehtanje, nameščeno na vozila v skladu z odstavkom 4, ali s cestnimi preverjanji.***

Država članica ne sme zahtevati, da se oprema za tehtanje namesti na vozila ali skupine vozil, ki so registrirani v drugi državi članici.

Brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo ***lahko države članice za izrekanje kazni za kršitve te direktive uporabijo certificirane avtomatske sisteme.***

Certificirani avtomatski sistemi ***so povezani z enotno nacionalno vstopno točko za posebna dovoljenja ali podobne ureditve, določene v členu 4a, da lahko prepoznajo vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in imajo posebno dovoljenje, ter tista, ki presegajo teže, dovoljene v okviru posebnega dovoljenja.***

Sprememba 39

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 14

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 da

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Člen 10 da

1. Države članice lahko na svojem

Sprememba

Člen 10da

1. Države članice lahko na svojem

ozemlju izvajajo sheme politike pametnega dostopa (IAP) za regulacijo, spremljanje in olajšanje dostopa težkih vozil na določene ceste ali območja.

Za namene tega člena „politika pametnega dostopa“ pomeni tehnični in funkcionalni okvir za upravljanje dostopa težkih vozil do cestnega omrežja z uporabo telematike, da se zagotovi skladnost z veljavnimi pravili o težah in merah.

2. **Ko država članica izvaja politiko pametnega dostopa v skladu z odstavkom 1, zagotovi**, da so **njene** sheme politike pametnega dostopa skladne z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta*. Države članice zlasti zagotovijo, da so podatki v zvezi s shemo politike pametnega dostopa, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2010/40/EU, vključno z omejitvami glede teže, dolžine, širine ali višine, na voljo v digitalni strojno berljivi obliki in dostopni prek nacionalnih točk dostopa, vzpostavljenih v skladu z Delegirano uredbo (EU) 2022/670**.

3. Kadar **država članica izvaja** sheme politike pametnega dostopa v skladu z odstavkom 1:

(a) **opredeli** merila za odobritev dostopa za težka vozila, med drugim vključno s težo, dolžino, tehničnimi specifikacijami in skladnostjo vozila s posebnimi varnostnimi standardi;

(b) **daje** prednost uporabi naprednih inteligentnih prometnih sistemov za povečanje varnosti in učinkovitosti ter zmanjšanje zastojev v cestnih prevozi, na katere vplivajo sheme politike pametnega dostopa;

ozemlju izvajajo sheme politike pametnega dostopa (IAP) za regulacijo, spremljanje in olajšanje dostopa težkih vozil na določene ceste ali območja.

Za namene tega člena „politika pametnega dostopa“ pomeni tehnični in funkcionalni okvir za upravljanje dostopa težkih vozil do cestnega omrežja z uporabo telematike, da se zagotovi skladnost z veljavnimi pravili o težah in merah.

2. **Države članice zagotovijo**, da so **njihove** sheme politike pametnega dostopa skladne z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta*. Države članice zlasti zagotovijo, da so podatki v zvezi s shemo politike pametnega dostopa, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2010/40/EU, vključno z omejitvami glede teže, dolžine, širine ali višine, na voljo v digitalni strojno berljivi obliki in dostopni prek nacionalnih točk dostopa, vzpostavljenih v skladu z Delegirano uredbo (EU) 2022/670**. **Države članice zagotovijo tudi, da je shema politike pametnega dostopa povezana z enotno nacionalno vstopno točko za posebna dovoljenja ali podobne ureditve iz člena 4a, da lahko prepoznajo vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in/ali mere ter imajo posebno dovoljenje.**

3. Kadar **države članice izvajajo** sheme politike pametnega dostopa v skladu z odstavkom 1:

(a) **opredelijo** merila za odobritev dostopa za težka vozila, med drugim vključno s težo, dolžino, **višino**, tehničnimi specifikacijami in skladnostjo vozila s posebnimi varnostnimi standardi;

(b) **dajejo** prednost uporabi naprednih inteligentnih prometnih sistemov za povečanje varnosti in učinkovitosti ter zmanjšanje zastojev v cestnih prevozi, na katere vplivajo sheme politike pametnega dostopa;

(c) **vzpostavi** celovit informacijski in komunikacijski sistem za obveščanje prevoznikov težkih vozil o zahtevah sheme politike pametnega dostopa, postopkih za oddajo vlog in vseh posodobitvah ali spremembah sheme.

(c) **vzpostavijo** celovit informacijski in komunikacijski sistem za obveščanje prevoznikov težkih vozil o zahtevah sheme politike pametnega dostopa, postopkih za oddajo vlog in vseh posodobitvah ali spremembah sheme;

(ca) se vzdržijo diskriminatornih ali nesorazmernih omejitev prostega pretoka blaga in storitev ter neupravičenega oviranja nemotenega delovanja notranjega trga.

4. Vzpostavitev shem politike pametnega dostopa s strani države članice ne sme povzročiti diskriminatornih ali nesorazmernih omejitev prostega pretoka blaga in storitev ter ne sme neupravičeno ovirati nemotenega delovanja notranjega trga.

Sprememba 40

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 14 a (novo)

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 e – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(14a) v členu 10e se doda naslednji nov odstavek:

Države članice se spodbuja k uporabi prihodkov, ustvarjenih s temi kaznimi, ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov za razvoj in podpiranje tržnega uvajanja trajnostnih prevoznih sredstev, financiranje infrastrukture in pametnih sistemov izvrševanja, spodbujanje intermodalnega prevoza ter povečanje trajnostnosti čezmejnih prevozov.

Sprememba 41

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 g – odstavek 1 – pododstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) številu in lokaciji avtomatskih sistemov, vzpostavljenih na cestni infrastrukturi v skladu s členom 10d(1), **ter o tem, ali so vzpostavljeni samo za namene prepoznavanja ali certificirani** za neposredno izvrševanje;

Sprememba

(c) številu in lokaciji avtomatskih sistemov, vzpostavljenih na cestni infrastrukturi v skladu s členom 10d(1), **certificiranih** za neposredno izvrševanje;

Sprememba 42

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 16

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 g – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Komisija analizira informacije, ki jih prejme v skladu z odstavkom 1, in na podlagi prejetih informacij Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o **izvajanju** te direktive najpozneje **13** mesecev po prejemu informacij od vseh držav članic. Tako poročilo vsebuje informacije o pomembnih spremembah na

Sprememba

2. Komisija analizira informacije, ki jih prejme v skladu z odstavkom 1, in na podlagi prejetih informacij **po potrebi državam članicam izda priporočila. Kadar Komisija izda ta priporočila, zadevna država članica v šestih mesecih od njihove izdaje obvesti Komisijo o tem, kako jih namerava izvesti. Komisija** Evropskemu

zadevnih področjih.

parlamentu in Svetu predloži poročilo o **skladnosti z zahtevami iz** te direktive najpozneje **12** mesecev po prejemu informacij od vseh držav članic. Tako poročilo vsebuje informacije o pomembnih spremembah na zadevnih področjih.

Sprememba 43

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 17

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 h – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(17) v členu 10h se **odstavek 2 nadomesti** z naslednjim:

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz **členov 4(5a) in 10b(1)** se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [Urad za publikacije: vstaviti datum začetka veljavnosti te direktive]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.“;

Sprememba

(17) v členu 10h se **odstavki 2, 3 in 5 nadomestijo** z naslednjim:

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz **člena 4(5a), člena 10b(1) in člena 10ca** se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [Urad za publikacije: prosimo, da vstavite datum začetka veljavnosti te direktive]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.“;

Sprememba 44

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 17

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 h – odstavek 3

Veljavno besedilo

3. Prenos pooblastila iz člena **10b** lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Sprememba

3. Prenos pooblastila iz člena **4(5a), člena 10b(1) in člena 10ca** lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.“

(Direktiva 96/53/ES)

Sprememba 45

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 17

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 h – odstavek 5

Veljavno besedilo

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi **člena 10b**, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta

Sprememba

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi **člena 4(5a), člena 10b(1) in člena 10ca**, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita

rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“

(Direktiva 96/53/ES)

Sprememba 46

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 19

Direktiva 96/53/ES

Člen 10j

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(19) člen 10j se **črta**;

Sprememba

(19) člen 10j se **nadomesti z naslednjim**:

Člen 10j

Komisija do leta 2027 in vsaka štiri leta po tem Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uporabi te direktive. Poročilo vsebuje podrobno oceno razvoja nacionalnega in mednarodnega cestnega prometa, vključno s posebnimi značilnostmi nekaterih tržnih segmentov in vplivom tega razvoja na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo, delovanje notranjega trga cestnega prometa, konkurenčnost sektorja, povezljivost in prehod na druge oblike prevoza. Poročilo lahko vsebuje elemente iz poročila iz člena 10 g(2). Komisija v tem poročilu zlasti analizira, ali so potrebni omogočitveni pogoji za uvajanje brezemisijских težkih vozil na trg Unije na datum iz odstavka 3 člena 4b zadovoljivo izpolnjeni. V tem poročilu se med drugim ocenijo naslednji omogočitveni pogoji: število registracij brezemisijских težkih vozil v državah članicah, razpoložljivost in zmogljivost ustrezne infrastrukture za

alternativna goriva ter vpliv evropskega sistema trgovanja z emisijami na cestni promet in uporabnine za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO₂ na ravni držav članic. Poleg tega se v tej analizi ocenijo omogočitveni pogoji za tržno uvajanje brezemisijских vozil ali skupin vozil iz evropskih modularnih sistemov, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu v teh državah članicah, kar jim omogoča vožnjo po njihovem ozemlju.

V poročilu se prav tako preuči uporaba shem politike pametnega dostopa v zvezi z izvrševanjem, pri čemer se upoštevata njihova razpoložljivost in stroškovna učinkovitost. V njem so navedene tudi informacije o pomembnem tehnološkem napredku na področju cestnega prometa, tudi v zvezi z novimi tehnologijami ali novimi koncepti in aerodinamičnimi napravami ter priklopniki ali polpriklopniki z brezemisijско tehnologijo.

Komisija kot del tega poročila prav tako oceni učinkovitost in vpliv te direktive, v kolikšni meri je izvajanje te direktive izpolnilo svoje cilje ter njeno sovplovanje in skladnost z drugo zadevno zakonodajo Unije.

Na podlagi ugotovitev iz zgoraj navedenih ocen se poročilu po potrebi priloži zakonodajni predlog o spremembi te direktive.

Sprememba 47

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 20

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 k – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

V primeru krize, kadar to zahteva javni interes in če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, lahko države članice odobrijočasne izjeme od uporabe omejitev glede tež in mer iz Priloge I za vozila, ki se uporabljajo v notranjem prometu, za obdobje največ dveh mesecev.

Sprememba

V primeru krize, kadar to zahteva javni interes in če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, lahko države članice odobrijočasne izjeme od uporabe omejitev glede tež in mer iz Priloge I za vozila, ki se uporabljajo v notranjem prometu, za obdobje največ dveh mesecev. ***To obdobje se lahko obnovi le, če se kriza nadaljuje.***

Sprememba 48

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 20

Direktiva 96/53/ES

Člen 10 k – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Vsaka taka izjema se ustrezno utemelji in nemudoma sporoči Komisiji. Komisija nemudoma objavi informacije o odobreni izjemi na svojem uradnem spletišču.

Sprememba

Vsaka taka izjema se ustrezno utemelji in nemudoma sporoči Komisiji. Komisija nemudoma objavi informacije o odobreni izjemi na svojem uradnem spletišču ***in na namenskem evropskem spletnem portalu iz člena 4a(1a).***

Sprememba 49

Predlog direktive

Člen 1 – odstavek 1 – točka 20

Člen 10 k – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Za namene tega člena kriza pomeni izjemen, nepričakovan in nenaden naravni dogodek ali dogodek, ki ga povzroči človek, izredne narave in obsega, ki se zgodi znotraj ali zunaj Unije, z znatnimi neposrednimi ali posrednimi učinki na področje cestnega prometa ali gospodarstvo ali blaginjo državljanov Unije, kadar je normalno delovanje družbe znatno moteno in kadar je zaradi javnega interesa potrebno nujno ukrepanje.“;

Sprememba

Za namene tega člena kriza pomeni izjemen, nepričakovan in nenaden naravni dogodek ali dogodek, ki ga povzroči človek, izredne narave in obsega, ki se zgodi znotraj ali zunaj Unije, z znatnimi neposrednimi ali posrednimi učinki na področje cestnega prometa ali gospodarstvo ali blaginjo državljanov Unije, **vključno z varnostjo**, kadar je normalno delovanje družbe znatno moteno in kadar je zaradi javnega interesa potrebno nujno ukrepanje.“;

Sprememba 50

Predlog direktive
Člen 3 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Države članice najpozneje do [datum sprejetja + **2 leti**] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Sprememba

1. Države članice najpozneje do [datum sprejetja + **1 leto**] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Sprememba 51

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Največje dovoljene mere za vozila, določena v členu 1(1), točka (a)		
1.1 Največja dolžina		
	– motorno vozilo razen avtobusa	12,00 m
	– priklopno vozilo	12,00 m
	– zgibno vozilo	16,50 m
	– cestni vlak	18,75 m
	– zgibni avtobus	18,75 m
	– avtobus z dvema osema	13,50 m
	– avtobus z več kot dvema osema	15,00 m
	– avtobus + priklopno vozilo	18,75 m
1.2 Največja širina:		
	(a) vsa vozila razen vozil iz točke (b)	2,55 m
	(b) nadgradnje klimatiziranih vozil, klimatiziranih zabojnikov ali zamenljivega tovarišča, ki jih prevažajo vozila	2,60 m
1.3 Najvišja višina		
	– vsa vozila	4,00 m
	– vozila ali skupine vozil, ki v intermodalnem prevozu prevažajo enega ali več zabojnikov s standardno zunanjo višino 2,9 metra (9,6 čevlja)	4,30 m

	(zabojniki z veliko prostornino)	
1.4 Snemljive nadgradnje in standardne tovarne enote, npr. zabojniki, so vključene v merah v točkah 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 in 4.4.		
1.4a Če ima avtobus kakršno koli dodatno opremo, ki jo je mogoče odstraniti, kot so zabojniki za smuči, njegova dolžina, vključno z dodatno opremo, ne sme presegati največje dolžine iz točke 1.1.		
1.5 Vsako motorno vozilo ali skupina vozil mora biti zmožno voziti v krožnem pasu z zunanjim polmerom 12,50 m in notranjim polmerom 5,30 m		
1.5a Dodatne zahteve za avtobuse		
	Pri avtobusu, ki miruje, se navpična ravnina, ki se dotika strani vozila, obrnjene proti zunanjemu robu kroga, določi s črto, označeno na tleh. Pri zgibnih avtobusih morata biti oba toga dela poravnana z ravnino.	
	Ko avtobus iz ravne linije preide v območje kroga, opisanega v točki 1.5, ne sme noben njegov del preseči navpične ravnine za več kakor 0,60 m	
1.6 Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika.		12,00 m
1.7 Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovarnega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovarnega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila, zmanjšana za razdaljo med zadnjo stranjo motornega vozila in prednjim delom priklopnega vozila.		15,65 m
1.8 Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovarnega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovarnega prostora za kabino do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila.		16,40 m
2. Največja dovoljena teža vozila		
2.1 Vozila, ki so del skupine vozil		

	2.1.1	Dvoosno priklopno vozilo	18 ton
	2.1.2	Triosno priklopno vozilo	24 ton
2.2 Skupine vozil			
	2.2.1	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s petimi ali šestimi osmi	
		(a) dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnim vozilom	40 ton
		(b) triosno motorno vozilo z dvo- ali tri osnim priklopnim vozilom	40 ton
	2.2.2	Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s petimi ali šestimi osmi	
		(a) dvoosni vlačilec s triosnim polpriklopnikom	40 ton
		(b) triosni sedlasti vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom	40 ton
		(c) dvoosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	42 ton
		(d) triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	44 ton
	2.2.3	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega priklopnega vozila	36 ton
	2.2.4	Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega vlačilca in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi polpriklopnika:	
		2.2.4.1 med 1,3 in 1,8 m	36 ton
		2.2.4.2 večja od 1,8 m	36 ton

		Če sta upoštevani največja dovoljena teža motornega vozila (18 ton) in največja dovoljena teža tandemske osi polpriklopnika (20 ton) in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je opredeljeno v Prilogi II, se največja dovoljena teža iz točke 2.2.4.2 poveča za dve toni.
Pri kombinacijah vozil, vključno z vozili na alternativna goriva, ki niso brezemisijška vozila, se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.2 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv za največ eno tono.		
Pri kombinacijah vozil, vključno z brezemisijškimi vozili, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.1 in 2.2.2 povečajo za štiri tone.		
Pri kombinacijah vozil, vključno z brezemisijškimi vozili, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.3 in 2.2.4 povečajo za dve toni.		
2.3 Motorna vozila		
2.3.1	Dvoosna motorna vozila, razen avtobusov:	18 ton
2.3.2	Dvoosni avtobusi:	19,5 tone
2.3.3	Triosna motorna vozila:	25 ton
2.3.4	Triosna motorna vozila, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone.	26 ton
2.3.5	Štiriosna motorna vozila z dvema upravljanima osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je določeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone	32 ton

2.3.6	Petosna motorna vozila z dvema upravljanimi osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kot je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone.	40 ton
Pri vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijska vozila, se največje dovoljene teže iz točk 2.3.1, 2.3.3 in 2.3.4 pododdelka 2.3 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv do največ ene tone.		
Pri brezemisijskih vozilih se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.3 povečajo za 2 toni.		
2.4 Triosni zgibni avtobusi		28 ton
Pri vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijska vozila, se največja dovoljena teža 28 ton iz pododdelka 2.4 poveča za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ ene tone.		
Pri brezemisijskih vozilih se največja dovoljena teža 28 ton iz pododdelka 2.4 poveča za dve toni		
3 Največja dovoljena osna obremenitev vozil iz člena 1(1), točka (b)		
3.1 Enojne osi		
	Enojna nepogonska os	10 ton
3.2 Tandemske osi priklopnih vozil in polpriklopnikov		
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:	
3.2.1	do 1 m ($d < 1,0$)	11 ton
3.2.2	od 1,0 do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
3.2.3	od 1,3 do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton

	3.2.4	večja od 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 ton
3.3 Triosna priklopna vozila in polpriklopniki			
	Vsota obremenitev na vsako os triosnega vozila ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.3.1	do 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 ton
	3.3.2	od 1,3 do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 ton
3.4 Pogonska os			
	3.4.1	Pogonska os vozil iz točk 2.2, 2.3 in 2.4, razen brezemisijških vozil	11,5 tone
	3.4.2	Pogonska os brezemisijških vozil iz točk 2.2.1 in 2.2.2	12,5 tone
	3.4.3	Brezemisijški dvoosni avtobusi	12,5 tone
3.5 3,5 Tandemska os motornih vozil			
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.5.1	do 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tone
	3.5.2	od 1,0 do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.5.3	od 1,3 do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
		Če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone	19 ton
4. Druge značilnosti vozil iz člena 1(1), točka (b)			
4.1 Vsa vozila			

	Teža, ki jo prenaša ena ali več pogonskih osi vozila ali skupine vozil, ne sme biti manjša od 25 % celotne teže vozila ali skupine vozil, kadar se uporablja v mednarodnem prometu
4.2 Skupine vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo)	
	Razdalja med zadnjo osjo motornega vozila in prvo osjo priklopnega vozila ne sme biti manjša od 3,00 m
4.3 Največja dovoljena teža, ki je odvisna od medosne razdalje vozila	
	Največja dovoljena teža v tonah štiriosnega motornega vozila ne sme presegati petkratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila
4.4 Polpriklopniki	
	Razdalja med osjo kraljevega čepa in katero koli točko na sprednji strani polpriklopnika, merjena vodoravno, ne sme presegati 2,04 m

Sprememba

1. Največje dovoljene mere za vozila, določena v členu 1(1), točka (a)		
1.1 Največja dolžina		
	– motorno vozilo razen avtobusa	12,00 m
	– priklopno vozilo	12,00 m
	– zgibno vozilo	16,50 m
	– cestni vlak	18,75 m
	– zgibni avtobus <i>s tremi osmi</i>	18,75 m
	– <i>zgibni avtobus s štirimi osmi</i>	21,00 m

	– avtobus z dvema osema	13,50 m
	– avtobus z več kot dvema osema	15,00 m
	– avtobus + priklopno vozilo	18,75 m
1.2 Največja širina:		
	(a) vsa vozila razen vozil iz točke (b)	2,55 m
	(b) nadgradnje klimatiziranih vozil, klimatiziranih zabojnikov ali zamenljivega tovarišča, ki jih prevažajo vozila	2,60 m
1.3 Najvišja višina		
	– vsa vozila	4,00 m
	– vozila ali skupine vozil, ki v intermodalnem prevozu prevažajo enega ali več zabojnikov s standardno zunanjo višino 2,9 metra (9,6 čevlja) (zabojniki z veliko prostornino)	4,30 m
1.4 Snemljive nadgradnje in standardne tovarne enote, npr. zabojniki, so vključene v merah v točkah 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 in 4.4.		
1.4a Če ima avtobus kakršno koli dodatno opremo, ki jo je mogoče odstraniti, kot so zabojniki za smuči, njegova dolžina, vključno z dodatno opremo, ne sme presegati največje dolžine iz točke 1.1.		
1.5 Vsako motorno vozilo ali skupina vozil mora biti zmožno voziti v krožnem pasu z zunanjim polmerom 12,50 m in notranjim polmerom 5,30 m		
1.5a Dodatne zahteve za avtobuse		
	Pri avtobusu, ki miruje, se navpična ravnina, ki se dotika strani vozila, obrnjene proti zunanjemu robu kroga, določi s črto, označeno na tleh. Pri zgibnih avtobusih morata biti oba toga dela poravnana z ravnino.	
	Ko avtobus iz ravne linije preide v območje kroga, opisanega v točki 1.5, ne sme noben njegov del preseči navpične ravnine za več kakor 0,60 m	

1.6 Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika.			12,00 m
1.7 Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila, zmanjšana za razdaljo med zadnjo stranjo motornega vozila in prednjim delom priklopnega vozila.			15,65 m
1.8 Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila.			16,40 m
2. Največja dovoljena teža vozila			
2.1 Vozila, ki so del skupine vozil			
	2.1.1	Dvoosno priklopno vozilo	18 ton
	2.1.2	Triosno priklopno vozilo	24 ton
2.2 Skupine vozil			
	2.2.1	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s petimi ali šestimi osmi	
		(a) dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnim vozilom	40 ton
		(b) triosno motorno vozilo z dvo- ali tri osnim priklopnim vozilom	40 ton
	2.2.2	Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s petimi ali šestimi osmi	
		(a) dvoosni vlačilec s triosnim polpriklopnikom	40 ton
		(b) triosni sedlasti vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom	40 ton

	(c)	dvoosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	44 ton
	(d)	triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	44 ton
2.2.3	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega priklopnega vozila		36 ton
2.2.4	Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega vlačilca in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi polpriklopnika:		
	2.2.4.1	med 1,3 in 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	večja od 1,8 m	36 ton
		Če sta upoštevani največja dovoljena teža motornega vozila (18 ton) in največja dovoljena teža tandemske osi polpriklopnika (20 ton) in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je opredeljeno v Prilogi II, se največja dovoljena teža iz točke 2.2.4.2 poveča za dve toni.	
Pri kombinacijah vozil, vključno z motornimi vozili na alternativna goriva, ki niso brezemisijška motorna vozila, se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.2 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv za največ eno tono.			
Pri kombinacijah vozil, vključno z brezemisijškimi motornimi vozili, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.1 in 2.2.2 povečajo za štiri tone.			
Pri kombinacijah vozil, vključno z brezemisijškimi motornimi vozili, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.3 in 2.2.4 povečajo za dve toni.			
Pri skupinah vozil, vključno s priklopniki ali polpriklopniki z brezemisijško tehnologijo, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 in 2.2.4 povečajo za dve toni.			

Če se več kot eno od zgoraj navedenih povečanj za skupine vozil uporablja za eno samo skupino vozil, se ta povečanja uporabljajo kumulativno.			
2.3 Motorna vozila			
	2.3.1	Dvoosna motorna vozila, razen avtobusov:	18 ton
	2.3.2	Dvoosni avtobusi:	19,5 tone
	2.3.3	Triosna motorna vozila:	25 ton
	2.3.4	Triosna motorna vozila, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone.	26 ton
	2.3.5	Štiriosna motorna vozila z dvema upravljanimi osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je določeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone	32 ton
	2.3.6	Petosna motorna vozila z dvema upravljanimi osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kot je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone.	40 ton
	Pri motornih vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijska motorna vozila, se največje dovoljene teže iz točk 2.3.1, 2.3.3 in 2.3.4 pododdelka 2.3 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv do največ ene tone.		
Pri brezemisijskih motornih vozilih se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.3			

	povečajo za 2 toni.		
2.4 Triosni zgibni avtobusi			28 ton
2.5 Štiriosni zgibni avtobusi			32 ton
	Pri motornih vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijska motorna vozila, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.4 in 2.5 povečajo za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ ene tone.		
	Pri brezemisijskih motornih vozilih se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.4 in 2.5 povečajo za dve toni.		
3 Največja dovoljena osna obremenitev vozil iz člena 1(1), točka (b)			
3.1 Enojne osi			
	Enojna nepogonska os		10 ton
3.2 Tandemske osi priklopnih vozil in polpriklopnikov			
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.2.1	do 1 m ($d < 1,0$)	11 ton
	3.2.2	od 1,0 do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.2.3	od 1,3 do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
	3.2.4	večja od 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 ton
3.3 Triosna priklopna vozila in polpriklopniki			
	Vsota obremenitev na vsako os triosnega vozila ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.3.1	do 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 ton
	3.3.2	od 1,3 do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 ton

3.4 Pogonska os			
	3.4.1	Pogonska os vozil iz točk 2.2, 2.3 in 2.4, razen brezemisijskih vozil	11,5 tone
	3.4.2	Pogonska os brezemisijskih vozil iz točk 2.2.1 in 2.2.2	12,5 tone
	3.4.3	Brezemisijski dvoosni avtobusi	12,5 tone
	3.4.4	<i>Brezemisijski triosni avtobusi</i>	<i>12,5 tone</i>
3.5 3,5 Tandemska os motornih vozil			
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.5.1	do 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tone
	3.5.2	od 1,0 do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton
	3.5.3	od 1,3 do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton
		Če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone <i>Pri brezemisijskih motornih vozilih se največja vsota obremenitev na vsako tandemsko os poveča za eno tono.</i>	19 ton
3.6 Triosna motorna vozila			
	<i>Vsota obremenitev na vsako os triosnega vozila ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:</i>		
	3.6.1	<i>do 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 ton</i>
	3.6.2	<i>od 1,3 do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 ton</i>
4. Druge značilnosti vozil iz člena 1(1), točka (b)			

4.1 Vsa vozila	
	Teža, ki jo prenaša ena ali več pogonskih osi vozila ali skupine vozil, ne sme biti manjša od 25 % celotne teže vozila ali skupine vozil, kadar se uporablja v mednarodnem prometu
4.2 Skupine vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo)	
	Razdalja med zadnjo osjo motornega vozila in prvo osjo priklopnega vozila ne sme biti manjša od 3,00 m
4.3 Največja dovoljena teža, ki je odvisna od medosne razdalje vozila	
	Največja dovoljena teža v tonah štiriosnega <i>ali petosnega</i> motornega vozila ne sme presegati petkratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila
4.4 Polpriklopniki	
	Razdalja med osjo kraljevega čepa in katero koli točko na sprednji strani polpriklopnika, merjena vodoravno, ne sme presegati 2,04 m