



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 13 юли 2023 г.
(OR. en)

11722/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0265(COD)

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	12 юли 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2023) 445 final
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

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 445 final.

Приложение: COM(2023) 445 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 11.7.2023 г.
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

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**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящият обяснителен меморандум придружава предложението за директива за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. 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 трафик¹ (наричана по-нататък „Директивата за масите и размерите“).

• Основания и цели на предложението

Секторът на автомобилния транспорт е от решаващо значение за улесняването на търговията и мобилността, свързването на предприятия и клиентите в целия ЕС и насърчаването на икономическия растеж и заетостта. Той осигурява средствата за превоз на стоки, с което подпомага много отрасли — производството, строителството, търговията на дребно и други. Той също така е от съществено значение за реагирането при извънредни ситуации. Секторът неведнъж е доказвал своята основна роля за обезпечаването на доставките на стоки от първа необходимост, предоставянето на хуманитарна помощ и осигуряването на лична мобилност в извънредни ситуации като пандемията от COVID-19 и военната агресия на Русия срещу Украйна.

Автомобилният транспорт играе важна роля в системата на превоза на товари — над три четвърти (77,4 %) от стоките в ЕС се превозват със сухопътен транспорт². Той обаче е източник на редица социално-икономически и екологични въздействия, включително емисии на парникови газове, замърсяване на въздуха и шумово замърсяване, задръствания, рискове за пътната безопасност и износване на пътната инфраструктура. 28 % от емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт (6 % от всички емисии в ЕС) се дължат на тежкотоварните превозни средства като товарните автомобили и автобусите, които са сериозен източник на емисии на азотни оксиди (на тях се падат 34 % от емисиите на азотни оксиди от автомобилния транспорт през 2020 г.). Той също така е източник на други замърсители на въздуха, например прахови частици³.

С Директива 96/53/ЕО се определят максимално допустимите маси и размери за тежкотоварни превозни средства, които се движат по пътищата в ЕС и превозват стоки или пътници. Първоначално се предвижда с нея да се гарантира свободно движение на стоки и лоялна конкуренция на единния пазар, да се подобри пътната безопасност и да се предотврати нанасянето на щети на пътната инфраструктура. Тези първоначални цели е трябвало да бъдат постигнати, като се гарантира, че тежкотоварните превозни средства не надвишават граничните стойности, така че да застрашат пътната безопасност или пътната инфраструктура, че отговарящите на изискванията тежкотоварни превозни средства могат да се движат свободно в ЕС и че автомобилните превозвачи могат да се конкурират при равни условия по отношение на товароподемността на техните превозни средства. С последните изменения на

¹ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.

² [Статистически наръчник, 2022 г. \(europa.eu\)](#)

³ [Преглед на национални данни за емисиите на замърсители на въздуха, 2005—2020 г.](#)

директивата, приети през 2015 и 2019 г.⁴, в нея се внасят екологични аспекти с цел намаляване на консумацията на енергия и емисиите на парникови газове, а също така насърчаване на интермодалния транспорт, при който стоките се превозват в стандартизирани товарни единици (например контейнери) с различни видове транспорт. За целта са въведени правила, с които се разрешават по-големи маси и/или размери за енергийноэффективни и по-малко замърсяващи превозни средства, за да се насърчи разпространението на силови задвижвания използващи алтернативно гориво (включително с нулеви емисии), да се подобри аеродинамиката на превозните средства и да се осигури оперативна съвместимост с другите видове транспорт.

Извършената през 2022 г. оценка на директивата показва, че тя действа достатъчно ефективно по отношение на насърчаването на пътната безопасност, предпазването на пътната инфраструктура и улесняването на използването на пътни превозни средства в контейнерния интермодален транспорт, но недостатъчно ефективно по отношение на еднаквите условия на конкуренция и на аспектите на декарбонизацията.

Проблемите, свързани с разпокъсаността на пазара на по-дълги и по-тежки превозни средства и с неефективното и непоследователно правоприлагане, се дължат предимно на недостатъци в директивата. Неясни и липсващи правила в директивата са довели до несъгласувани национални правила и изисквания, различни тълкувания и практики за контрол. Така се възпрепятства свободното движение на тежкотоварни превозни средства в ЕС, нарушава се конкуренцията и се стига до загуби на експлоатационна и енергийна ефективност. Това са основните причини за незадоволителните резултати от директивата по отношение на нейните цели за гарантиране на свободно и ефективно движение на стоки и лоялна конкуренция.

Що се отнася до аспектите на декарбонизацията, разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии за момента е крайно ограничено. В товарните автомобили (над 3,5 t) в ЕС продължават да се използват предимно двигатели работещи с изкопаеми горива, като 96,3 % от всички товарни автомобили в ЕС работят с дизелово гориво и едва 0,7 % — с двигатели с вътрешно горене работещи с алтернативно гориво (природен газ и ВНГ). Делът на зареждащите се от електрическата мрежа товарни автомобили, включително електрическите и хибридните превозни средства с възможност за зареждане от електрическата мрежа, е едва 0,2 %. Процентът на регистрираните за една година товарни автомобили с нулеви емисии е нараснал от 0,6 % през 2016 г. на 7 % през 2020 г. Това е движение в правилната посока, но то не е достатъчно бързо, за да допринесе съществено за постигането на целта на

⁴ Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. 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 (ОВ L 115, 6.5.2015 г., стр. 1), Решение (ЕС) 2019/984 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета по отношение на срока за прилагането на специалните правила относно максималната дължина на кабините с подобрени аеродинамични характеристики, енергийна ефективност и показатели за безопасност (ОВ L 164, 20.6.2019 г., стр. 30) и Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕС) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

Европейския зелен пакт⁵ за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % до 2050 г.

По линия на европейските рамкови програми за научни изследвания и иновации се предоставя подкрепа за тежкотоварни превозни средства с ниски и нулеви емисии, за аеродинамичните характеристики и предизвикателствата, свързани с енергийната ефективност, с конкретни партньорства — от 2007 г. с „Европейската инициатива за „зелени“ автомобили“ по линия на Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие, с „Европейската инициатива за „зелени“ превозни средства“ по линия на „Хоризонт 2020“ и в момента с партньорството „Към автомобилен транспорт с нулеви емисии“ по линия на „Хоризонт Европа“. Някои от иновациите, например ремаркета с двигател, с нулеви емисии и подобрена аеродинамика, са резултат от конкретни проекти⁶.

За недостатъчното разпространение на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и на решения за икономия на енергия има множество причини, като недостатъците на директивата са само малка част от тях. С директивата не се предоставят достатъчно стимули на сектора, за да се насърчат инвестициите в технологии с нулеви емисии, например допускане на допълнителни маси или размери, за да се компенсира увеличаването на масата и/или размера, свързано със съответната технология, и осигуряване най-малко на същата товароподемност като тази на конвенционалните тежкотоварни превозни средства, които работят с изкопаеми горива.

С настоящото предложение се цели решаването на три набелязани проблема: i) недостатъчното разпространение на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии; ii) разпокъсаността на пазара на по-дълги и по-тежки превозни средства; и iii) неефективното и непоследователното правоприлагане. Неговите основни цели са да се премахнат пречките и да се предоставят по-силни стимули за разпространението на технологии с нулеви емисии и устройства за икономия на енергия в сектора на тежкотоварните превозни средства, да се улеснят допълнително интермодалните операции, да се уточнят правилата за използването на по-дълги и/или по-тежки превозни средства при трансгранични операции и да се направи правоприлагането ефективно и ефикасно.

В съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“⁷ преразглеждането на Директивата за масите и размерите е набелязано като една от ключовите мерки, с които ефективно може да се стимулира търсенето на превозни средства с нулеви емисии и да се насърчи взаимодействието между видовете транспорт. Това може да спомогне за насърчаването както на прехода към транспортна система с нулево замърсяване в ЕС, така и на иновациите в сектора.

Настоящото предложение е важна част от пакета от необходими мерки за екологизиране на автомобилния транспорт. То трябва да бъде съпътствано от изграждането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>) и TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

⁷ COM(2020) 789 final.

гориво⁸, въвеждането на по-строги стандарти за нулеви емисии на CO₂ за тежкотоварните превозни средства⁹, на схеми за пътни такси въз основа на емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства и включването на автомобилния транспорт в системите за търговия с емисии, за да може ефективно да засили използването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии. По отношение на насърчаването на интермодалния товарен транспорт ефективността на директивата зависи до голяма степен от наличието и капацитета на другите видове транспорт. Поради това директивата трябва да бъде съпътствана от едновременно приемане на други законодателни инициативи от пакета за екологизирането на превоза на товари, както за отделните видове транспорт, така и за взаимодействието между тях, по-конкретно мерките за по-добро управление и координиране на международното железопътно движение и инициативата за обща методика, по която дружествата да изчисляват своите емисии на парникови газове. Планираното преразглеждане на Директива 92/106/ЕИО на Съвета¹⁰ (наричана по-нататък „Директивата за комбиниран транспорт“) също ще засили ефекта на настоящото предложение по отношение на насърчаването на развитието на интермодалния транспорт.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в областта на политиката**

Преразглеждането на Директивата за масите и размерите е съгласувано с други законодателни инициативи с цел намаляване на емисиите от транспорта, подобряване на енергийната и експлоатационната ефективност на трансграничните операции и насърчаване на интермодалното сътрудничество. По-конкретно с него се осигуряват полезни взаимодействия с три други инициативи на Комисията:

- а) предложението за преразглеждане на Директива 92/106/ЕИО на Съвета¹¹ (наричана по-нататък „Директивата за комбиниран транспорт“) с цел стимулиране на разпространението на интермодалния транспорт;
- б) предложението за регламент за хармонизирана рамка за емисиите на парникови газове от товарни и пътнически транспортни услуги (така наречената инициатива „CountEmissions EU“) с цел създаване на хармонизирана методика за измерване на емисиите от транспортните операции „от врата до врата“, която може да се използва от транспортните дружества, за да следят и сравняват извършваните от тях транспортни услуги;
- в) предложението за регламент за планиране и управление на железопътната пропускателна способност (капацитет) с цел подобряване на надеждността, спазването на разписанията и наличието на железопътни услуги чрез оптимизиране на използването на железопътната инфраструктура и подобряване на тяхното мултимодално интегриране.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM (2023) 88 final.

¹⁰ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

¹¹ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

Въпреки че тези инициативи обхващат различни аспекти на регулаторната рамка за отделните видове сухопътен транспорт и взаимодействието между тях, те се допълват взаимно в осигуряването на една по-ефективна и устойчива сухопътна транспортна система.

В допълнение Директива 1999/62/ЕО (наричана по-нататък „Директива за евровинетката“)¹², насочена към нуждата от интернализиране на външни разходи в автомобилния транспорт и прилагане на принципите „замърсителят плаща“ и „ползвателят плаща“, ще увеличи допълнително стимулите, предоставяни с Директивата за масите и размерите, с цел засилване на разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и насърчаване на внедряването на енергийно ефективни ремаркета и полуремаркета, наред с включването на автомобилния транспорт в търговията с емисии¹³.

Настоящото предложение е съгласувано също така с предложението за регламент относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013¹⁴. С него, наред с другото, се цели модернизиране на пътната мрежа чрез подобряване на стандартите за качество, включително чрез внедряване на системи за претегляне, монтирани в пътната инфраструктура. Те са необходими за по-добър контрол на спазването на граничните стойности за максимално допустимата маса, посочени в Директивата за масите и размерите.

В контекста на съгласуването на характеристиките на едно тежкотоварно пътно превозно средство със състоянието и възможностите на пътната инфраструктура залежалите в предложението за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2010/40/ЕС относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт¹⁵ правила за формата и достъпността на данните за ограниченията на масата, дължината, широчината и височината също са от значение и са свързани с настоящата инициатива.

Освен това с Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (наричана по-нататък „Директивата за трансграничното правоприлагане“)¹⁶, се цели подобряване на пътната безопасност и гарантиране на еднакво третиране на водачите на превозни средства, а именно на нарушителите с местна и чуждестранна регистрация. През март 2023 г. Комисията прие законодателно предложение¹⁷ за изменение на Директивата за трансграничното правоприлагане, разширяващо нейния обхват с други пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата. Едно от тях е „използване на претоварено превозно средство“. Предвиденият в директивата

¹² Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно таксуването на превозни средства за използване на пътни инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

¹³ COM/2021/551 final

¹⁴ COM/2021/812 final

¹⁵ COM/2021/813 final

¹⁶ ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9.

¹⁷ COM (2023)126.

механизъм съответно може да се използва за установяване на нарушителите и за улесняване на тяхното наказателно преследване за нарушения на правилата в Директивата за масите и размерите.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

В по-широк план настоящото предложение се вписва в общите цели на екологичната и цифровата трансформация на икономиката на ЕС и по-конкретно на Плана за действие за нулево замърсяване, където с него се улеснява разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии¹⁸. То е съгласувано и допринася за дългосрочната цел за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г., очертана в съобщението „Европейският зелен пакт“¹⁹, както и с ангажимента на ЕС за намаляване на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. с 55 % спрямо нивата от 1990 г., както е посочено в Европейския законодателен акт за климата²⁰. Освен това предвиденото преразглеждане е съгласувано с пакета „Подготвени за цел 55“²¹, който включва усилия за намаляване на зависимостта от изкопаеми горива и ускоряване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. По отношение на енергийната ефективност предложението отговаря на плана REPowerEU от 2022 г.²², чиято основна цел е намаляване на зависимостта от руски изкопаеми горива след военната агресия на Русия срещу Украйна, а също така ускоряване на екологичния преход, включително към превозни средства с нулеви емисии, както е отразено в предложението.

Има също така определени полезни взаимодействия между настоящата инициатива и Регламент (ЕС) 2019/1242, с който се определят стандарти за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства²³. С него на производителите на превозни средства се поставят изисквания за тежкотоварни превозни средства с по-ефективно използване на горивото и с нулеви емисии. С предложението за преразглеждане на регламента, прието от Комисията на 14 февруари 2023 г.²⁴, обхватът се разширява до почти всички новорегистрирани тежкотоварни превозни средства със сертифицирани емисии на CO₂ и се поставят нови цели за емисиите на CO₂ за периода след 2030 г. С оглед на ефективното и възможно най-бързо постигане на целите за емисиите и екологизирането на транспорта стандартите за емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства е необходимо да се допълнят с възможност за мерки, насочени към търсенето, по-конкретно с преразглеждането на Директивата за масите и размерите. Така на превозвачите ще се осигурят подходящите стимули да инвестират в по-екологосъобразни тежкотоварни превозни средства.

¹⁸ COM(2021) 400 final

¹⁹ COM(2019) 640 final

²⁰ COM/2020/80 final

²¹ COM(2021) 550 final

²² COM(2022) 230 final

²³ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕС) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за предложеното изменение на директивата е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Подобряването на ефективността и екологичните показатели на автомобилния транспорт при същевременно гарантиране на пътната безопасност са цели от съществено значение за общата транспортна политика.

Съгласно член 91, параграф 1 Европейският парламент и Съветът установяват общи правила, приложими за международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

С приемането на Директивата за масите и размерите определянето на гранични стойности за размерите и масите на тежкотоварни превозни средства, използвани при трансгранични операции, вече е от компетентността на ЕС. Същевременно с директивата се позволява на държавите членки да разрешават по-големи и/или по-тежки превозни средства да се движат на техните територии съобразно техните специфични нужди и обстоятелства.

Въпреки положените усилия с директивата да се хармонизират техническите стандарти, тя има недостатъци, довели до различни тълкувания и непоследователно правоприлагане от държавите членки. Резултатът е множество несъгласувани национални изисквания, което създава пречки за постигането на целта за изграждане на Единно европейско транспортно пространство. Действия на ЕС са необходими, за да се премахнат тези пречки и да се гарантира ефективността, справедливостта и устойчивостта на транспортните операции в рамките на вътрешния пазар.

Освен това с директивата не се е насърчило в достатъчна степен въвеждането на алтернативни горива, технологии за икономия на енергия и интермодален транспорт. Като се имат предвид необходимостта от декарбонизация и новостите в развитието на технологиите, допълнителни действия на ЕС са необходими, за да се стимулира и ускори внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, да се насърчат иновациите, да се подобри съвместимостта с другите видове транспорт и да се допринесе за постигането на целите за екологизирането.

С преразглеждането на директивата не се ограничават възможностите на държавите членки да действат съобразно местните обстоятелства и потребностите на националните операции. На проведената публична консултация е демонстрирана силна подкрепа за действия на ЕС за засилване на трансграничното сътрудничество, гарантиране на безпроблемно функциониране на вътрешния пазар и подобряване на екологичните показатели на транспортния сектор.

С оценката на директивата се потвърди нейната добавена стойност при установяването на стандарти на ЕС за масите и размерите на тежкотоварните превозни средства при трансгранични операции. Установени са обаче и недостатъци, като например вратички в законите и остарели стандарти, създаващи пречки за техническия напредък и усилията за декарбонизация. Без координирани действия на ЕС държавите членки ще трябва да действат поотделно, което ще доведе до разпокъсаност на пазара, нарушаване на конкуренцията и дискриминационни практики. Освен това решаването на

проблемите в целия ЕС и постигането на целите за декарбонизацията не може да се осигури само с национални инициативи.

Поради това действията на ЕС са задължителни, за да се решат ефективно тези проблеми, да се гарантира хармонизирано функциониране на вътрешния пазар, да се повишат екологичните показатели и да се осигури стабилност за дългосрочно планиране от автомобилните превозвачи и производителите на тежкотоварни превозни средства.

- **Пропорционалност**

В предложението е намерен необходимият баланс между ефективното постигане на преследваните цели за хармонизация, декарбонизация и правоприлагане и гарантирането, че предложените мерки не надхвърлят необходимото за решаването на набелязаните проблеми или за постигането на целта на политиката.

С предложението се улеснява подобряването на енергийната и експлоатационната ефективност на трансграничните транспортни операции и се засилва ефективното правоприлагане. С него не се предвиждат задължения за значителни разходи на превозвачите, а само известни първоначални инвестиционни разходи за държавите членки. С този постепенен и ефективен подход към постигането на целите се дава възможност на органите и превозвачите да осъществят плавно своя „екологичен преход“.

В него е намерен необходимият баланс между установяването на минимални стандарти за декарбонизацията и за правоприлагането във връзка със задължителното спазване на съответните правила, от една страна, и предоставянето на държавите членки на необходимата гъвкавост да търсят по-амбициозни решения, особено по отношение на инструментите за правоприлагане, от друга страна.

Пропорционалността на предложението е установена въз основа на внимателна оценка на всички варианти на политиката, анализирани в оценката на въздействието, придружаваща настоящото предложение (вж. раздели 7.4 и 8.1 на доклада за оценката на въздействието за повече подробности)²⁵.

- **Избор на инструмент**

Като се има предвид, че предложението включва няколко изменения на Директивата за масите и размерите, бъдещият законодателен инструмент следва да бъде директива. Така се осигурява както възможност за насочена хармонизация, така и определена степен на гъвкавост за държавите членки да се съобразяват с националната специфика.

Преработване не е необходимо, тъй като в изменената директива структурата се запазва и съдържанието по същество не се променя.

²⁵ Доклад за оценка на въздействието, придружаващ документа „Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. 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“, SWD (2023) 445.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

През 2022 г. Комисията направи последваща оценка на резултатите от Директивата за масите и размерите, за да оцени нейната ефективност, ефикасност, целесъобразност, съгласуваност и добавена стойност от ЕС. Оценката беше направена непосредствено след оценката на въздействието във връзка с преразглеждането на директивата. В нея са следвани принципите на Комисията за по-добро регулиране²⁶.

В оценката е разгледано въздействието на директивата по отношение на гарантирането на свободното движение на стоки, подобряването на енергийната ефективност, намаляването на емисиите на парникови газове и на рисковете за пътната безопасност. Направена е също така оценка на това кои правила са действали добре и кои не са и защо. В нея е обхванат периодът от септември 1997 г. до 31 декември 2021 г.

Основните констатации на оценката са:

- (1) Очертала се е картина на несъгласувани национални и двустранни дерогации, наред с административни, технически и свързани с безопасността изисквания, регламентиращи операциите с по-тежки и/или по-дълги превозни средства, въпреки намеренията с директивата да се осигури по-висока степен на регулаторна хармонизация;
- (2) Все още няма значими резултати от използването на тежкотоварни превозни средства използващи алтернативно гориво и с подобрена аеродинамика с цел повишаване на енергийната ефективност на автомобилните превози и намаляване на емисиите на парникови газове;
- (3) Има значителни разлики между държавите членки в правоприлагането във връзка със задължителното спазване на правилата по отношение на броя на проверките, ефективността на установяването на нарушенията, инструментите и практиките за контрол;
- (4) Ограниченията за трансграничните превози с по-тежки и/или по-дълги превозни средства се считат за основен източник на оперативна и енергийна неефективност и са свързани с ненужни административни тежести и разходи за автомобилните превозвачи;
- (5) В правилата в Директивата за масите и размерите е налице определена вътрешна несъгласуваност, която се дължи най-вече на факта, че в нея се прави опит да се намери баланс между различни преследвани цели, като същевременно се отчитат разликите между държавите членки по отношение на стандартите за инфраструктурата и експлоатационните условия;
- (6) Добавената стойност от ЕС е била потвърдена, когато директивата е била одобрена, и обосновката за тази добавена стойност продължава да бъде убедителна, тъй като с директивата се осигуряват еднакви условия на конкуренция за автомобилните превозвачи;

²⁶ SWD(2021) 305 final: „По-добро регулиране“ (europa.eu)

- (7) Целите на директивата продължават да бъдат значими. Нейните цели за подобряване на енергийната и експлоатационната ефективност на транспортните операции, улесняване на интермодалния транспорт и гарантиране на лоялна конкуренция при същевременно осигуряване на пътна безопасност и защита на инфраструктурата продължават да отразяват настоящите и бъдещите потребности и да бъдат в съответствие с целта на политиката за изграждане на справедлива, безопасна и устойчива транспортна система в ЕС.

Основното заключение на оценката, е че с директивата е постигнат само частичен успех по отношение на целите за укрепване на вътрешния пазар, подобряване на енергийната и оперативната ефективност на автомобилните превози, подобряване на пътната безопасност и на защитата на пътната инфраструктура. От една страна, с общите технически стандарти за тежкотоварни превозни средства е създадена възможност за по-ефективни, безопасни и справедливи трансгранични операции в рамките на вътрешния пазар на ЕС. От друга страна, големият брой национални дерогации и изисквания, въведени от държавите членки в съответствие с директивата, е довел до разпокъсаност на определени сегменти от пазара и до оперативна неефективност. Въпреки че директивата е спомогнала за увеличаването на дела на контейнерния интермодален транспорт и за подобряването на енергийната и оперативната ефективност на превозите в държавите членки с възможностите за използване на по-дълги и по-тежки превозни средства, нейният цялостен принос за енергийната ефективност на товарните превози в ЕС, включително чрез разпространението на аеродинамични елементи и на силови задвижвания работещи с алтернативно гориво (включително с нулеви емисии), е крайно ограничен. Директивата се счита за ефективна по отношение на подобряването на пътната безопасност и намаляването на износването на инфраструктурата.

• **Консултации със заинтересованите страни**

Консултации със заинтересованите страни са проведени през 2022 и 2023 г. по време на последващата оценка и оценката на въздействието в съответствие с принципите за по-добро регулиране. Използвани са различни инструменти и методи за открита и за целенасочена консултация.

Целта на тези дейности е:

- (1) събиране на информация и мнения на заинтересованите страни по основните въпроси, свързани с изпълнението на директивата, ключовите проблеми и факторите за тях, както и желателните промени в регулаторната рамка;
- (2) събиране на специализирана входяща информация (данни и сведения, мнения на експерти) за конкретни аспекти на регулаторната рамка;
- (3) събиране на информация и мнения за потенциалните въздействия на различни мерки на политиката.

През 2022 г. са проведени следните консултативни дейности:

- консултация по поканата за предоставяне на данни — от януари до февруари 2022 г.;
- открита обществена консултация — от април до юли 2022 г.;
- проучване, насочено към различни групи заинтересовани страни — от септември до октомври 2022 г.;

- два работни семинара — единият насочен към заинтересованите страни от отрасъла, а другият — към държавите членки — през декември 2022 г.

Освен това са проведени редица двустранни и многостранни срещи с различни заинтересовани страни (от секторите на автомобилния, железопътния и комбинирания транспорт, производители на товарни автомобили, стопански асоциации, органи за пътната инфраструктура и национални органи) и са получени и анализирани няколко становища през 2022 г. и първото тримесечие на 2023 г.

Участващите в консултациите заинтересовани страни са включвали: органи за пътната инфраструктура, автомобилни превозвачи, стопански асоциации, товародатели, спедитори, национални органи от държави членки, производители на тежкотоварни превозни средства и на оригинално оборудване, други съответни заинтересовани страни (от гражданското общество, неправителствените организации и академичните среди) и обществеността.

Основните теми, разгледани при първите три консултативни дейности със заинтересованите страни, практически са следвали различните елементи от структурата на оценката — ефективността при постигането на целите, ефикасността, целесъобразността, съгласуваността и добавената стойност от ЕС.

Обща тема в получената обратна информация по поканата за предоставяне на данни е била липсата на единни правила на ЕС за трансграничния транспорт между държавите членки с възможност за използване на по-дълги и по-тежки превозни средства съгласно действащата Директива за масите и размерите. На откритата обществена консултация запитаните са отбелязали също така несполучливото решаване на въпроса за енергийната ефективност на автомобилния транспорт с директивата. Като цяло заинтересованите страни са потвърдили първоначално набелязаните проблеми и техните европейски измерения и са изразили широка подкрепа за свързаните с декарбонизацията, хармонизацията и правоприлагането цели на преразглеждането. На консултациите със заинтересованите страни са били предложени и възможни решения за набелязаните проблеми.

Свързаните с декарбонизацията мерки, като например увеличаването на максималните маси и размери на тежкотоварните превозни средства, за да се компенсира увеличаването на размера и масата, свързано с технологиите с нулеви емисии, и възможността за трансграничен транспорт с по-тежки и/или по-дълги превозни средства между съседни държави членки, разрешаващи прилагането на едни и същи стандарти за масите или размерите на техните територии, са били до голяма степен подкрепени от заинтересованите страни. Същевременно, поради опасения за въздействието върху пътната инфраструктура и за евентуално връщане към автомобилния транспорт за сметка на железопътния, няколко държави членки и заинтересовани страни от железопътния и интермодалния транспорт са изразили нежелание да се разрешат трансгранични превози на дълги разстояния с по-тежки и/или по-дълги превозни средства. Допълнителните стимули за екологизирането, като например увеличаването на максималната маса за тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии независимо от реалното увеличение на масата, свързано с технологията с нулеви емисии, и класифицирането на ремаркетата и полуремаркетата като единични превозни средства за интермодален транспорт, са били добре приети от всички групи заинтересовани страни.

Органите и представителите на отрасъла са поискали също така да се хармонизира дължината на автомобилите в натоварено състояние и да се определи минимално равнище на проверките за претоварени тежкотоварни превозни средства. Заинтересованите страни са изразили също така силна подкрепа за хармонизацията и опростяването на административните процедури по издаването на разрешителни за превоз на неделими товари.

- **Събиране и използване на експертни становища**

В своята работа по последващата оценка и оценката на въздействието Комисията е подпомогната от две външни проучвания, извършени от независим консорциум под ръководството на Transport & Mobility Leuven и Ramboll Management Consulting. В него участват също така Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety и отделни експерти, привлечени като подизпълнители.

Важни данни и информация са събрани в доклада за изпълнението²⁷, изготвен от Комисията, с техническа помощ от външния изпълнител COWI.

По време на последващата оценка и оценката на въздействието редовно са провеждани консултации с Междуправителната ръководна група на Комисията, съставена от експерти от съответните области на политиката на ЕС (околна среда, климат, енергетика, вътрешен пазар, заетост).

Допълнителни консултации са проведени със заинтересовани страни от различни отрасли, включително разработчици на екологични технологии, производители на превозни средства, отраслови сдружения (от автомобилния и железопътния транспорт), пътни органи и много други.

- **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение за изменение на Директивата за масите и размерите е придружено от доклад за оценка на въздействието. Проектът на доклада е представен на Комитета за регулаторен контрол на 26 април 2023 г. и Комитетът е дал своето положително становище с резерви на 26 май 2023 г.²⁸ Докладът е коригиран по съответния начин, за да бъдат отразени резервите и по-подробните забележки на Комитета. В оценката на въздействието е предоставено подробно разяснение на вариантите на политиката, включени в раздел 5, а в раздел 6 е предоставен цялостен анализ на въздействието на всички варианти.

За справяне с набелязаните проблеми и факторите за тях са разработени три варианта на политиката, с ударение върху целите, свързани с декарбонизацията, хармонизацията и правоприлагането. Всички варианти спомагат за постигането на целите на инициативата, но при различни нива на ефективност и ефикасност.

Вариант на политиката А (ВП А) включва седем мерки, които са общи и за трите варианта. В него се набляга на премахването на пречките за разпространението на превозни средства с нулеви емисии и решения за икономия на енергия чрез

²⁷ РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА: Доклад за изпълнението на измененията на Директива 96/53/ЕО, въведени с Директива (ЕС) 719/2015, SWD(2023) 70.

²⁸ Становище на Комитета за регулаторен контрол. Директива за масите и размерите, SEC(2023) 445.

предоставяне на възможности за допълнително увеличаване на масите и размерите, за да се компенсира увеличаването на масата и/или размера, свързано с тези технологии. С него се хармонизира дължината на автомобилите в натоварено състояние, уточняват се приложимите правила за използването на по-тежки и/или по-дълги превозни средства (44-тонни тежкотоварни превозни средства и Европейски модулни системи) при трансгранични операции и се поддържат всички видове операции, включително неконтейнерният интермодален транспорт. С ВПА се стимулира допълнително контейнерният интермодален транспорт, като се допуска допълнително увеличаване на височината, за да може да се използват контейнери с голяма кубатура (с повишена височина) на сухопътните курсове от интермодалните транспортни операции. С него също така се засилва правоприлагането, като се установява минимално равнище на проверките, извършвани от държавите членки, и се определят минимални изисквания за държавите членки, готови да въведат политики за интелигентен достъп, за да се гарантира хармонизацията и оперативната съвместимост на тези схеми в целия ЕС.

Вариант на политиката Б (ВП Б) има по-широк обхват от ВПА. В него са включени както седемте общи, така и някои допълнителни мерки на политиката, осигуряващи по-силни стимули за разпространението на превозни средства с нулеви емисии чрез увеличаване на граничната стойност за масата на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии от сегашните 42 тона (което се счита за недостатъчно, за да се компенсира увеличението на масата, свързано с някои от текущите технологии с нулеви емисии) на 44 тона, независимо от реалното увеличение на масата, свързано с технологията с нулеви емисии. С тази мярка се дава възможност на превозвачите да се възползват от увеличената товароподемност, ако оборудването, използващо технологии с нулеви емисии, стане по-леко и по-малко. С ВПБ интермодалният транспорт се улеснява допълнително, като камионите, ремаркетата и полуремаркетата се класифицират като единични средства за интермодален транспорт, които ще се възползват от същото увеличение на масата с 4 тона като пътните превозни средства, превозващи контейнери или сменяеми каросерии. С ВПБ се предвижда също така подобряване на хармонизацията на административните изисквания, свързани с издаването на разрешителни за превоз на неделими товари с превозни средства, надвишаващи граничните стойности за масите и размерите, определени в директивата. С него също така се въвеждат мерки за по-целенасочено и по-ефективно правоприлагане благодарение на използването на системи за претегляне, монтирани в пътната инфраструктура. С цел подпомагане на прехода към операции с нулеви емисии във ВПБ е определена крайна дата, след която по-тежките (44-тонни) тежкотоварни превозни средства, чието използване при трансграничен транспорт е разрешено с ВПА, трябва да бъдат с нулеви емисии или да се използват за интермодални операции. С ВПБ се осигуряват ползи за превозвачите, но се изискват определени разходи и регулаторни промени от държавите членки.

Във вариант на политиката В (ВП В) също са включени както седемте общи, така и някои допълнителни мерки на политиката, свързани с хармонизацията, декарбонизацията и правоприлагането. С него оперативната област на Европейските модулни системи (ЕМС) се разширява до цялата територия на ЕС (а не само на държавите членки, разрешаващи използването на ЕМС в националния транспорт, както във ВПБ), въвеждат се по-високи стандарти за безопасност и изисквания за квалификация за движение на ЕМС, създават се коридори за превоз на неделими товари и на държавите членки се налагат допълнителни задължения за правоприлагането. С ВПВ се осигуряват по-голяма оперативна ефективност, повече ползи за околната среда

и по-добро правоприлагане във връзка със задължителното спазване на правилата, но той е свързан с по-висока степен на намеса и повече разходи за държавите членки. Те са свързани с поддръжката и укрепването на пътната инфраструктура и с допълнителни разходи за привеждане в съответствие за превозвачите.

С всички варианти на политиката се предвижда справяне с набелязаните проблеми и факторите за тях и се улеснява постигането на конкретните и основните цели, но при различни нива на ефективност и ефикасност.

Анализът на ефикасността на вариантите на политиката показва, че общите ползи, които при различните варианти са 20 милиарда евро (ВП А), 80,2 милиарда евро (ВП Б) и 97 милиарда евро (ВП В), надхвърлят общите разходи в размер на 1,9 милиарда евро (ВП А), 6,5 милиарда евро (ВП Б) и 15,1 милиарда евро (ВП В). Най-доброто съотношение на ползите спрямо разходите е при ВП Б (12,3), последван от ВП А (10,7) и ВП В (6,4).

Въз основа на сравнението на трите варианта на политиката по отношение на ефективността, ефикасността, съгласуваността, субсидиарността и пропорционалността, заключението от оценката на въздействието е, че ВП Б е най-подходящ. Той е по-ефективен от ВП А при решаването на проблемите по всички конкретни цели, като изисква само малко по-високи разходи от органите на държавите членки в краткосрочен план. ВП Б е малко по-неефективен от ВП В, по-конкретно по отношение на правоприлагането и стимулирането на екологизирането на по-дългите и/или по-тежките превозни средства. ВП Б обаче изглежда по-целесъобразен и лесен за изпълнение от ВП В по отношение на експлоатационните условия за движение на по-дълги и/или по-тежки превозни средства (включително с извънгабаритни товари) и за мерките за контрол. С ВП Б се осигурява баланс между целите, които трябва да бъдат постигнати, от една страна, и разходите, пропорционалността на намесата и лесното изпълнение, от друга страна.

Директивата допринася пряко за постигането на цел за устойчиво развитие № 13 на ООН („Предприемане на спешни действия за борба с изменението на климата и неговите последици“)²⁹ с 1592,7 хиляди тона по-малко емисии на CO₂ през 2030 г. и 54,6 хиляди тона по-малко емисии на CO₂ през 2050 г. Общо за периода 2025—2050 г. с предложението се предвижда да се намалят емисиите на CO₂ с 27,8 милиона тона (1,2 % от емисиите на CO₂ от товарните превози). Външните разходи за емисии на CO₂, изразени като текуща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий, се очаква да се понижат с 3,5 милиарда евро. Това намаляване на емисиите на CO₂ се дължи на по-широкото използване на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, на преминаването към интермодален транспорт и на по-малкия брой курсове (с по-голям полезен товар). Тя допринася също така за постигането на цел за устойчиво развитие № 3 („Осигуряване на здравословен живот и насърчаване благосъстоянието на всички във всяка възраст“)³⁰ с 5,1 хиляди тона по-малко емисии на NO_x през 2030 г. и 0,7 хиляди тона по-малко емисии на NO_x през 2050 г., хиляда тона по-малко емисии на прахови частици през 2030 г. и 0,4 хиляди тона по-малко емисии на прахови частици през 2050 г., наред с намаляването на външните разходи за излъчване на шум с 0,7 милиарда евро (изразени като текуща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

базовия сценарий) и 411 спасени живота общо за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий. Животите са спасени поради по-малкия брой смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия, дължащ се на преминаването към интермодален транспорт и по-малкия брой курсове (с по-голям полезен товар).

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Настоящото предложение е част от работната програма на Комисията за 2022 г. по приложение II (инициатива REFIT) под надслов „Нов тласък за европейската демокрация“³¹. Тя има важно измерение за REFIT по отношение на опростяването и съгласуването на техническите изисквания и административните процедури, прилагани от държавите членки за по-дълги и/или по-тежки превозни средства, пътуващи на техните територии, и при трансгранични операции. С инициативата ще се намали административната тежест за превозвачите, създадена от различните и свързани с големи разходи изисквания за издаването на разрешителни за превоз на извънгабаритни или неделими товари.

С действащата Директива за масите и размерите се създава значителна разходна тежест, която се изразява в пречките за превозвачите да извършват трансгранични операции с по-дълги и/или по-тежки превозни средства, разрешени в две (или повече) съседни държави членки. Липсата на яснота в правилата в директивата води до несъгласувани практики и различни национални тълкувания по отношение на трансграничните операции с такива превозни средства. В някои случаи превозвачите са задължени да разтоварват частично превозното средство, преди да преминат границата, а в други могат да я преминават свободно въз основа на двустранни договорености между двете държави членки. С инициативата ще се премахне правната несигурност по отношение на трансграничните операции с по-дълги и/или по-тежки превозни средства (например автомобилотовози, ЕМС, 44-тонни тежкотоварни превозни средства) и съответната административна тежест. В допълнение, с установяването на общи стандарти за правоприлагането във връзка със задължителното изпълнение на правилата за трансграничните операции, ще се създаде по-голяма правна сигурност за превозвачите, производителите и органите.

Въвеждането на хармонизирани правила и условия за трансгранични операции с превозни средства, надхвърлящи определени маси и размери, означава, че с инициативата ще се опрости и подобри ефикасността на законодателството като цяло. С нея ще се намали регулаторната тежест за превозвачите и ще се допринесе за безпроблемното, справедливо и безопасно функциониране на вътрешния пазар на автомобилния транспорт.

- **Прилагане на подхода за отмяна на предишни тежести при въвеждането на нови**

Този подход се състои в „компенсиране на всяка нова тежест за гражданите и предприятията, произтичаща от предложенията на Комисията, чрез премахване на еквивалентна съществуваща тежест в същата област на политиката“.

Очаква се с ВПБ да се осигури намаляване на административните разходи за автомобилните превозвачи поради по-малкото време, необходимо за изготвянето и подаването на заявления за издаването на специални разрешителни за превоз на

³¹ COM (2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

неделими товари (1,2 милиарда евро, изразени като текуща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий), в резултат на хармонизацията на формулярите и процедурите за заявленията. За целите на подхода за отмяна на предишни тежести при въвеждането на нови се очаква административните разходи да бъдат намалени със 71,8 милиона евро годишно поради по-малкото време, необходимо за изготвянето и подаването на заявления за издаването на специални разрешителни за превоз на неделими товари.

Основни права

С предложението се зачитат основните права и се спазват принципите, определени по-конкретно в Хартата на основните права на Европейския съюз³². С него се допринася за целта за постигане на високо равнище на опазване на околната среда в съответствие с принципа на устойчиво развитие, както е посочено в член 37 на Хартата.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението се очаква да доведе до разходи за адаптиране за Комисията. Те са свързани с установяването на технически и оперативни стандарти за обмен на информация за превоз на неделими товари и с разработването на стандарти за политики за интелигентен достъп (ПИД).

Установяването на технически и оперативни стандарти за обмен на информация за превоз на неделими товари ще бъде извършено на два етапа. Първо ще се направи проучване за събиране на необходимите елементи и ще се предложат няколко варианта за установяването на стандартите. На втори етап ще се използват констатациите от проучването, за да се изготви проект на стандартите с помощта на експертна група. Прогнозните разходи за първоначалното проучване са 400 000 EUR. Ще бъдат необходими два работни семинара с лично присъствие. Прогнозните средни разходи за един двудневен работен семинар, организиран от Комисията, са 30 000 EUR. Съответно прогнозните еднократни разходи за адаптиране са 460 000 EUR.

Стандартите за ПИД също ще бъдат разработени на два етапа. Първо ще се направи проучване, последвано от два работни семинара и изработване на стандартите с помощта на експертна група. Прогнозните разходи за проучването са 400 000 EUR. Прогнозните средни разходи за един двудневен работен семинар, организиран от Комисията, са 30 000 EUR. Ще бъдат необходими два такива работни семинара с лично присъствие. Прогнозното възнаграждение на експертите, участващи в срещите, е 5000 EUR на среща. Съответно прогнозните еднократни разходи за адаптиране за РМС7 са 470 000 EUR.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване

Комисията ще извършва мониторинг и оценка на действителното въздействие на законодателството чрез различни действия и набор от показатели, за да може да проследява напредъка в постигането на конкретните и оперативните цели. Действията по мониторинга включват редовно докладване (на всеки 2 години) от държавите членки

³² ОВ С 326, 26.10.2012 г., стр.391

за броя и вида (случайни, целеви и автоматизирани) на извършените проверки за спазването на правилата и броя и категориите на установените нарушения. Въз основа на подадените национални данни на всеки 2 години Комисията ще изготвя за Европейския парламент и за Съвета доклади за изпълнението на правилата за масите и размерите на тежкотоварните превозни средства от страна на държавите членки. Тя ще прави заключения за това доколко държавите членки изпълняват своите задължения за правоприлагането и доколко превозвачите спазват правилата за масите на тежкотоварните превозни средства. Редовното докладване ще спомогне също така за наблюдаването на тенденциите в равнищата на спазването на правилата и в ефективността на дейностите и инструментите за правоприлагането. Комисията ще продължи да работи с експертната група по масите и размерите, което ще ѝ помогне да установява и обсъжда случаите на разлики в тълкуванията на правилата на ЕС за масите и размерите и в националните изисквания и практики за правоприлагане. Целта е да се установят общи подходи и да се издават насоки, когато е необходимо. В допълнение системите за наблюдение и информация, които ще бъдат установени от държавите членки, ще спомогнат за оценката на развитието на използването на ЕМС и на тяхната оперативна област, равнището на превода на неделими товари и националните експлоатационни условия.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

С член 1 се изменя Директива 96/53/ЕО на Съвета. Основните правила, с които директивата се изменя по същество или се добавят нови елементи, са следните:

Член 1, параграф 1

Член 1 се изменя, за да се актуализират позоваванията на съответното законодателство за одобряване на типа и надзор на пазара на превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

Член 1, параграф 2

Член 2 се изменя, за да се съгласуват определенията за „ремарке“ и „полуремарке“ и процедурите за измерване на максимално допустимите размери с тези в законодателството за одобряване на типа, като се добавят основните определения за „Европейска модулна система“ и „автомобиловоз“ и определението за „платформа за eFTI“ съгласно Регламент (ЕС) 1056/2020³³.

Определението за интермодална транспортна операция и необходимите позовавания на тези видове транспорт в замененото приложение I също са изменени, за да се даде възможност камионите, ремаркетата и полуремаркетата, използвани при интермодални операции, да се възползват от същото увеличение на масата като пътните превозни средства, които превозват контейнери или сменяеми каросерии и се използват в

³³ Регламент (ЕС) 1056/2020 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

контейнерния интермодален транспорт. Така ще се насърчат автомобилните превозвачи също да се включат в неконтейнерния интермодален транспорт.

Член 1, параграф 3

Член 4 се изменя, както следва:

- За осигуряване на правна яснота за движението на тежкотоварни превозни средства, надвишаващи определените в директивата маси и размери, в параграф 1, буква в) се потвърждава, че когато държавите членки използват националните дерогации, разрешени в параграф 2, това не поражда автоматично право на трансгранични операции с по-тежки и/или по-дълги превозни средства;
- В параграф 3 е отразен фактът, че превоз на неделими товари може да доведе както до надвишаване на масите, така и до надвишаване на размерите. Понататък от държавите членки се изисква да опростят и ускорят процедурите за издаването на национални разрешителни или за сключването на подобни договорености за превоз на неделими товари, за да се сведе до минимум административната тежест за превозвачите и да се предотвратят забавяния. Въвежда се също така задължение за сътрудничество между държавите членки по отношение на изискванията за сигнализацията или маркировката на превозните средства и се предотвратяват непропорционалните пречки под формата на национални изисквания за използване на официалния език;
- В нов параграф 4а се определят условията за движението на Европейски модулни системи (ЕМС), които може да бъдат използвани извън изпитателните схеми, обхванати от параграф 5, без да бъдат ограничени до ролята на гарант за лоялна конкуренция, както е посочено в член 4, параграф 4, буква б). С цел гарантиране на справедливи условия на конкуренция и недискриминация, с този нов параграф се дава възможност на държавите членки да разрешават използването на ЕМС в националния и международния трафик, ако са изпълнени определени условия, включително предоставяне на съответната информация на пътните оператори по ясен, достъпен и прозрачен начин, по-конкретно чрез единна национална информационна и комуникационна система, установена от държавите членки;
- С изменението на параграф 5 се дава възможност за разширяване на географския обхват на изпитванията — които може да се провеждат и трансгранично — с цел изпробване, оценка и постепенно въвеждане на нови технологии и схеми, включително ЕМС, утвърждава се техният временен характер и се определя максимален срок от 5 години за такива изпитвания с ЕМС. В новата алинея е посочено, че държавите членки трябва да установят система за наблюдение, за да може направеният извод от изпитванията на технологиите да се използва на равнището на ЕС и също така да се гарантира сравнимостта на събраната информация, включително за въздействието на ЕМС;
- С нов параграф 5а на Комисията се предоставя правомощието да определя минималните набори от данни и показатели за функционирането, които ще трябва да се предоставят от националните системи за наблюдение на използването на ЕМС и изпитванията.

Член I, параграф 4

Вмъква се нов член 4а, съгласно който държавите членки трябва да установят и управляват национална електронна информационна и комуникационна система, осигуряваща на превозвачите единна точка за достъп до цялата необходима информация за превоза на неделими товари, използването на ЕМС в държавите членки, които им разрешават това, и подаването на заявления за получаване на разрешителни за превоз на неделими товари. С цел допълнително улесняване на административните процедури, в това правило се посочва също така, че Комисията може да установи общ стандартен формуляр на заявление за превозвачите на неделими товари и да хармонизира допълнително правилата и процедурите за издаването на разрешителни.

Член I, параграф 5

С нов член 4б се премахват изкуствените пречки за трансграничното движение на по-тежки камиони, които възпрепятстват подобряването на оперативната, енергийната и екологичната ефективност на автомобилния транспорт в прехода към операции с нулеви емисии. В него временно се разрешава използването на 44-тонни тежкотоварни превозни средства, използващи изкопаеми горива, само за международни автомобилни превози между държави членки, които допускат използването на такива по-тежки превозни средства за национални превози. В него също така временно се разрешава тяхното използване при интермодален транспорт, за който допълнителната маса е разрешена. С преходния период се гарантира достатъчна наличност на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара, като на превозвачите се осигурява необходимото време да обновят своите паркове от автомобили. Датата, на която изтича тази временна мярка, е свързана с прогнозираното увеличение на разпространението на превозни средства с нулеви емисии, които се очаква да бъдат около 50 % от регистрираните нови превозни средства съгласно анализа в оценката на въздействието, придружаваща предложението на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final).

Член I, параграф 6

С измененията на член 6, параграф 1 се актуализират позоваванията на действащите правила на ЕС, а с измененията на параграф 5 се съгласува позоваването на информацията, която трябва да бъде включена в документа, доказващ съответствие с изискванията относно максималната маса, посочени в приложение I.

В член 6 се добавя нов параграф 7, с който се изисква организаторът на интермодалната транспортна операция да предоставя съответните данни за превоза на товари чрез платформа за електронна информация за товарни превози (eFTI) в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056 и тази информация да бъде достъпна за съответните органи.

Член I, параграф 7

С измененията на член 8б се актуализират позоваванията на приложимите правила на ЕС за законодателството за одобряване на типа.

Член I, параграф 8

В момента в повечето държави членки е разрешено автомобилите с открити каросерии да надвишават максимално допустимата дължина за товари с надвес, с което

тяхната товароподемност значително се увеличава при ограничен потенциал за подобряване на техните енергийни показатели. С нов член 8в се хармонизират правилата за товари с надвес за тези превозни средства и се потвърждава правомерността на тяхното използване в международния транспорт.

Член 1, параграф 9

С измененията на член 9а, параграф 1 се пояснява, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабинни с удължена форма, може да се прилага и за оборудване използващо технологии с нулеви емисии, като например батерии и резервоари за водород, в превозни средства с кабинни с удължена форма. Актуализира се и позоваването на приложимите правила на ЕС за законодателството за одобряване на типа в параграф 2.

Член 1, параграф 10

Със замяната на член 10б и включването на необходимите промени в преразгледаното приложение I в предложението се определят дерогациите от максималните маси и размери на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, с които се компенсира увеличаването на масата и пространството, необходимо за задвижващите системи с нулеви емисии и съответното оборудване. Освен това с измененията в приложение I с предложението се премахва условието, че максималната допълнителна маса за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии е ограничена до масата, необходима за технологията с нулеви емисии.

Член 1, параграф 11

Член 10в се изменя поради добавянето на нов параграф в член 10б, за да се поясни, че разпоредбите в член 10б, параграф 2 се отнасят, където е приложимо, и за възможността за максималните дължини, посочени в тази разпоредба.

Член 1, параграф 12

В член 10г е взето предвид минималното внедряване на системи за претегляне в движение в трансевропейската пътнотранспортна мрежа, предвидено в предложението на Комисията за Регламент относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. Така се осигурява външна съгласуваност между двата законодателни инструмента и се поддържат изискванията за правоприлагането, определени в този член. В параграф 2 на член 10г се определя също така минималното равнище на проверките за спазването на правилата, които трябва да се извършват от държавите членки, включително нощните проверки.

Член 1, параграф 13

С нов член 10га се определят минималните общи условия за доброволно въвеждане от държавите членки на схеми за политика за интелигентен достъп и се осигурява тяхното съгласуване с правната рамка, определена с Директива 2010/40/ЕС, по-конкретно по отношение на обмена на съответните данни в реално време. В него се пояснява допълнително, че тези схеми се считат за инструмент за подобряване на

правоприлагането във връзка със спазването на правилата за движение и с тях не следва да се създават дискриминационни или непропорционални ограничения на свободното движение на стоки и услуги, с което се възпрепятства безпроблемното функциониране на вътрешния пазар.

Член 1, параграф 14

С измененията на член 10е и включването на необходимите промени в приложение I, максималната височина на превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи контейнери със стандартна външна височина 9 фута и 6 инча (контейнери с голяма кубатура), се увеличава, за да се улесни допълнително развитието на интермодалния транспорт.

Член 1, параграф 15

В член 10ж е посочена необходимата информация за адекватното и редовно оценяване на ефективността на директивата, на нейното въздействие върху транспортната система като цяло, както и за наблюдението на изпитванията и схемите, въвеждани в държавите членки, за да се гарантира, че те са от полза за ЕС, без да се създава ненужна или неоправдана тежест за държавите членки. Комисията ще въведе стандартен електронен формуляр за докладване, за да улесни спазването на задълженията за докладване от държавите членки и да гарантира сравнимостта на предоставяната информация.

Член 1, параграф 16

В член 10з, параграф 2 се пояснява, че правомощието да приема делегирани актове, което се предоставя на Комисията по тази разпоредба, обхваща и делегираните актове, посочени в член 4, параграф 5а.

Член 1, параграф 17

В член 10и се добавя нов параграф 4 с позоваване на процедурата, която Комисията следва да спазва при приемането на актове за изпълнение с незабавно приложение при извънредни ситуации.

Член 1, параграф 18

Член 10й се заличава, тъй като Комисията вече е изпълнила своето задължение по този член с публикуването на въпросния доклад.

Член 1, параграф 19

С член 10к се въвежда разпоредба за извънредни ситуации, за да се осигури на държавите членки необходимата гъвкавост за справяне с кризисни ситуации, включително възникнали извън ЕС. Разпоредбата за извънредни ситуации може да се използва за временно разрешаване на изключения от правилата, посочени в директивата, от страна на отделни държави членки или — когато са засегнати повече от една — от Комисията с актове за изпълнение с незабавно приложение.

Член 1, параграф 20

Приложение I се заменя, за да се въведат необходимите промени, свързани с определени стойности за определени видове тежкотоварни превозни средства, включително посочените по-горе и свързаните с член 2, член 10б и член 10е, параграф 1, и за да се пояснят допълнително стойностите, посочени в приложението. Промените на стойностите са свързани с допълнителната височина за превозни средства, превозващи контейнери с голяма кубатура, максималната маса на 5-осни моторни превозни средства, и фиксираната стойност на допълнителната маса и допълнителното натоварване на ос за превозни средства с нулеви емисии.

Член 1, параграф 21

Приложение III се изменя, за да се актуализира позоваването на приложимите правила на ЕС.

Член 2

В член 2, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2020/1056 се вмъква подточка vi), в която се посочва, че регламентът се прилага по отношение на изискванията за регулаторната информация, предвидени в член 6, параграф 6 от Директива 96/53/ЕО.

Член 3

В член 3 е посочен срокът за транспонирането на изменената директива от държавите членки.

Член 4

В член 4 се определя датата на влизане в сила на изменената директива на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в Официалния вестник на Европейския съюз.

Член 5

В член 5 се посочва, че адресати на изменената директива са държавите членки.

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

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

Като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

Като взеха предвид предложението от Европейската комисия,

След предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

Като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет³⁴,

Като взеха предвид становището на Комитета на регионите³⁵,

В съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 96/53/ЕО на Съвета³⁶ се определят максимално допустимите маси и размери на тежкотоварни превозни средства, които може да се движат по пътищата на Съюза, за да се гарантира пътната безопасност и безпроблемното функциониране на вътрешния пазар, да се подобри енергийната и оперативната ефективност на транспортните операции и да се намалят емисиите на парникови газове от тези операции. Оценката на Директива 96/53/ЕО показва, че нейните цели, свързани с пътната безопасност, вътрешния пазар и околната среда, са постигнати само отчасти и нейните разпоредби трябва да се адаптират, за да отразяват развитието на технологиите, да насърчават иновациите, да отговарят на предизвикателствата на променящия се транспортен пазар и да допринасят за приоритетите на политиката на Съюза, свързани с декарбонизацията на транспорта.
- (2) В *Съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготовка на европейския транспорт за бъдещето“*³⁷ се посочва ясно, че трябва да направим всички видове транспорт по-устойчиви, да осигурим широк достъп до устойчиви алтернативи в една мултимодална транспортна система и да въведем правилните стимули за насърчаване на прехода към транспортна система с нулево замърсяване, за да допринесем за

³⁴ ОВ С, , стр. .

³⁵ ОВ С, , стр. .

³⁶ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.

³⁷ COM(2020)789 final.

постигането на целта на Европейския зелен пакт³⁸ за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % до 2050 г..

- (3) Чрез рационализиране и уточняване на правилата за масите и размерите на тежкотоварните превозни средства в автомобилния транспорт трябва да се реши проблемът с енергийната и оперативната неефективност на трансграничните транспортни операции, на превозвачите да се осигурят силни стимули за разпространението на технологии с нулеви емисии, като същевременно се улесни използването на съществуващите решения за икономия на енергия, и да се подкрепят допълнително интермодалните товарни превози. Определени изисквания за използването на по-тежки и по-дълги превозни средства следва да се хармонизират и правоприлагането във връзка със задължителното спазване на действащите правила следва да се засили, за да се сведат до минимум административните тежести, да се предотврати нарушаването на конкуренцията и да се намалят рисковете за пътната безопасност и за повреждане на пътната инфраструктура.
- (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.
- (5) Видовете тежкотоварни превозни средства и стойностите за техните маси са определени с позоваване на законодателството на Съюза за одобряване на типа и надзор на пазара на превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по-конкретно регламенти (ЕС) 2018/858³⁹ и (ЕС) 2019/2144⁴⁰ на Европейския парламент и на Съвета. Затова е желателно да се актуализират

³⁸ COM(2019)640 final.

³⁹ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕС) № 715/2007 и (ЕС) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1) и Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

⁴⁰ Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

позоваванията на тези съответни правни актове, за да се осигури яснота на приложимата законодателна рамка.

- (6) С разпоредбите на Директива 96/53/ЕС се допълва Директива 92/106/ЕИО на Съвета⁴¹ по отношение на насърчаването и подкрепата за развитието на интермодалния транспорт. Поради това определението за интермодална транспортна операция следва да се съгласува с терминологията, използвана в Директива 92/106/ЕИО, за да се даде възможност камионите, ремаркетата и полуремаркетата, използвани при интермодални операции, да се възползват от същото увеличение на масата като това в случаите на пътни превозни средства, които превозват контейнери или сменяеми каросерии и се използват в контейнерния интермодален транспорт. Тази възможност за увеличаване на масата би следвало да стимулира автомобилните превозвачи също да се включат в неконтанейнерния интермодален транспорт.
- (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.
- (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.
- (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

⁴¹ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

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 използването 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, 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.

- (10) Държавите членки следва да продължат да имат право да провеждат временни изпитвания. Новите технологии с възможности за зареждане в движение, като например слънчевите панели, пантографите и електрическите пътни системи, или постепенното въвеждане на ЕМС в държавите членки може да наложат надвишаване на максималните маси и размери в среда за изпитване, включително в трансграничните участъци на пътната мрежа. Поради това държавите членки следва да продължат да имат право да провеждат такива изпитвания и да могат да изпитват съвместимостта на новите технологии и концепции в трансграничен план. Временният и иновативен характер на изпитванията трябва да се поясни с установяване на максимален период за тяхното провеждане. Същевременно броят на изпитванията на нови технологии и иновативни схеми не следва да се ограничава, за да не се създават пречки за иновациите. Държавите членки следва редовно да следят и оценяват характеристиките и въздействията на изпитваните нови технологии и нови концепции върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия върху транспортната система, като например въздействията върху дяловете на видовете транспорт.
- (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.

- (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 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.
- (13) Документът, доказващ съответствието на превозните средства със стойностите, определени в Директива 96/53/ЕО, следва да съдържа изчерпателна информация в съответствие с актуализираните правила на Съюза за единни процедури и технически спецификации за одобряването на типа на превозните средства. Поради това позоваванията на приложимите правила на Съюза следва да се актуализират, за да включват конкретно позоваване на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията⁴². Информацията, която следва да бъде включена в документа, доказващ съответствие, следва да бъде съгласувана също така с максимално допустимите маси съгласно Директива 96/53/ЕО. Контролът по отношение на интермодалния характер на една транспортна операция, както е определена в член 2, може да бъде особено труден при операциите, при които не се превозват контейнери. Превозвачите трябва да представят документ, доказващ интермодалния характер на операцията, за да се гарантира, че допускането на по-голяма маса за тежкотоварни превозни средства, участващи в интермодални транспортни операции, се използва правомерно. С платформите за електронна информация за товарни превози, установени съгласно

⁴² Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията от 31 март 2021 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на единните процедури и техническите спецификации за одобрение на типа на превозни средства и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общите им конструктивни характеристики и безопасност (ОВ L 117, 6.4.2021 г., стр. 1).

Регламент (ЕС) 1056/2020 на Европейския парламент и на Съвета⁴³ („платформи за eFTI“), се осигурява подходящ инструмент, тъй като те са изградени, така че да включват изискванията за регулаторната информация, определени в членове 3 и 7 от Директива 92/106/ЕИО. Поради това използването на платформа за eFTI следва да се направи задължително, за да се записва и предоставя съответната информация за видовете транспорт, използвани за превоза на товара.

- (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.
- (15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабинни 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 кабинни 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 кабинни.
- (16) Както в случая с необходимото допълнително пространство, текущите стандарти не са подходящи и за компенсирането на допълнителната маса на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, особено при превоз на дълги разстояния. Допълнителна маса и натоварване на ос са необходими както за комбинациите от превозни средства с нулеви емисии, така и за най-често срещаните пътнически превозни средства, използвани в Съюза. С по-лекото оборудване на новите технологии и с по-добрата аеродинамика ще се намали консумацията на енергия на задвижващите системи с нулеви емисии и съответно ще се повиши ефективността на тяхното използване (например като се удължи възможният пробег и експлоатационният срок батериите). Поради това допускането на по-голяма маса вече не следва да зависи от реалното увеличение на масата, свързано с технологията с нулеви емисии, като целта е да се осигурят допълнителни стимули за внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, да се насърчи развитието на технологиите и подобряването на аеродинамиката на превозните средства.
- (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

⁴³ Регламент (ЕС) 1056/2020 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).

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 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.

- (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 обменни 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 дискриминационни ограничения за движението.
- (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.
- (20) Европейският парламент и Съветът следва да бъдат редовно осведомявани за резултатите от проверките за спазването на изискванията, извършвани от компетентните органи на държавите членки, за внедряването и използването на инструменти за правоприлагане и системи за наблюдение, по-конкретно в контекста на оценката на въздействията на използването на по-тежки и/или по-дълги превозни средства, включително на модулни комбинации от превозни средства, върху експлоатацията, безопасността и околната среда. С тази информация, предоставяна от държавите членки, на Комисията следва да се осигури възможност да следи развитието на пазара и спазването на изискванията в Директива 96/53/ЕО. Желателно е Комисията да установи удобен за ползвателите формат за докладване, за да улесни държавите членки при предоставянето на необходимата информация на Комисията и да гарантира

еднообразие и сравнимост на данните, с които може да следи спазването и да оценява цялостното изпълнение на Директива 96/53/ЕО.

- (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.
- (22) С цел гарантиране на съответствието на системите за наблюдение, установени от държавите членки за оценка на въздействията на ЕМС и изпитванията, с минималните хармонизирани изисквания правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията, за да внесе необходимите допълнения в Директива 96/53/ЕО по отношение на определянето на минималните набори от данни и/или показатели за функционирането, осигурявани от тези системи за наблюдение. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.⁴⁴ По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (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.

⁴⁴ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

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).

- (24) Предвид големия брой изменения на приложение I към Директива 96/53/ЕО, свързани с необходимостта от осигуряване на допълнителни стимули за внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, необходимостта да се хармонизира максималната маса на 5-осни моторни превозни средства и необходимостта да се насърчи интермодалният транспорт, от съображения за яснота е целесъобразно то да се замени.
- (25) Регламент (ЕС) 2020/1056 трябва да се измени, за да се добави към неговия обхват изискваната информация съгласно Директива 96/53/ЕО.
- (26) Тъй като целите на настоящата директива, по-конкретно гарантиране на пътната безопасност, насърчаване на устойчиви и ефективни транспортни операции и подпомагане на функционирането на вътрешния пазар, не може да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а може да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и поради проблемите, които се предвижда да бъдат решени с настоящата директива, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (27) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи⁴⁶ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят счита, че предоставянето на такива документи е обосновано.
- (28) Поради това Директива 96/53/ЕО следва да бъде съответно изменена,
- ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

Член 1

Изменения на Директива 96/53/ЕО

Директива 96/53/ЕО се изменя, както следва:

- (1) Член 1 се изменя, както следва:
- а) в параграф 1, буква а) се заменя със следното:
- „а) размерите на моторните превозни средства от категории М₂ и М₃ и на техните ремаркета от категория О и на моторните превозни средства от категории N₂ и N₃ и на техните ремаркета от категории О₃ и О₄, категоризирани в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета*“;
- б) параграф 2 се заменя със следното:
- “2. Всички стойности на масите, посочени в приложение I, представляват норми, които се прилагат спрямо натоварено превозно средство в движение,

⁴⁶ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

а не спрямо производствените стандарти на превозното средство, посочени в Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета**.“;

* Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

** Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).“;

(2) Член 2 се изменя, както следва:

а) във второто тире определението за „ремарке“ се заменя със следното:

‘— „ремарке“ — превозно средство, както е определено в член 3, параграф 17 от Регламент (ЕС) 2018/858,“;

б) в третото тире определението за „полуремарке“ се заменя със следното:

‘— „полуремарке“ — превозно средство, както е определено в член 3, параграф 33 от Регламент (ЕС) 2018/858,“;

в) след определението за „комбинация от превозни средства“ се вмъква следното определение:

‘— „Европейска модулна система“ — превозно средство или комбинация от превозни средства и едно или повече прикачени ремаркета, при което общата комбинация надвишава максимално допустимата дължина и може да надвишава максимално допустимите маси, посочени в приложение I, и при което отделното превозно средство, ремарке(та) и полуремарке(та) не надвишават масите или размерите, посочени в приложение I,“;

г) след определението за „хладилно превозно средство“ се вмъква следното определение:

‘— „автомобиловоз“ — комбинация от превозни средства, която е конструирана или постоянно адаптирана за превоз на едно или повече други превозни средства,“;

- д) в четиринадесетото тире определението за „превозно средство на алтернативно гориво“ се заменя със следното:
- ‘— „превозно средство на алтернативно гориво“ — моторно превозно средство, изцяло или частично захранвано с алтернативно гориво, което е било одобрено съгласно рамката на Регламент (ЕС) 2018/858,“;
- е) в петнадесетото тире, в определението за „интермодална транспортна операция“ буква а) се заменя със следното:
- „а) комбинираните транспортни операции съгласно определението в член 1 от Директива 92/106/ЕИО на Съвета*; или“;
- * Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).“;
- ж) след определението за „товародател“ се вмъква следното определение:
- ‘— „платформа за eFTI“ — платформа за информация за товарни превози, установена съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета*,“;
- * Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 33).“;
- з) втората алинея се заменя със следното:
- „Всички максимално допустими размери, посочени в приложение I, се сверяват със съответните декларираны стойности за конкретното превозно средство в информационния документ, придружаващ ЕС одобрението на типа на цялото превозно средство, изготвен в съответствие с приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията*, без да се допускат плюсови толеранси.“;
- * Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).“;
- (3) Член 4 се изменя, както следва:
- а) в параграф 1 се добавя следната буква в):
- „в) на превозни средства или комбинации от превозни средства за международен транспорт на стоки или пътници, които не са в съответствие с характеристиките, посочени в приложение I.“;
- б) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:
- ‘3. Превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максималните маси и/или размери, може да бъдат допуснати за движение единствено на базата на специални разрешителни, които се издават от страна на компетентните органи, или на базата на подобни договорености,

съгласувани за всеки отделен случай с органите на тези държави, където превозните средства или комбинациите от превозни средства превозват или възнамеряват да превозват 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 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.

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, 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.

в) вмъква се следният параграф 4а:

„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) 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 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.“;

г) параграф 5 се заменя със следното:

‘5. 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. Държавите членки уведомяват Комисията за това.

Държавите членки установяват система за наблюдение и оценяват въздействието на изпитванията по първата алинея върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.“;

д) вмъква се следният параграф 5а:

„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.“;

- е) параграф 7 се заличава;
- (4) вмъкват се следните членове 4а и 4б:

„Член 4а

1. Държавите членки установяват и управляват електронна информационна и комуникационна система с най-малко следните функции на „обслужване на едно гише“:

- а) единна национална входна точка, през която заявителят подава в стандартизиран формат своето заявление за специално разрешително или подобна договореност, както е посочено в член 4, параграф 3;
- б) единна национална точка за достъп, през която заявителите получават по ясен, достъпен и прозрачен начин информацията за изискванията за подаване на заявления за специални разрешителни или подобни договорености, както е посочено в член 4, параграф 3, и необходимата информация, за да планират своите маршрути;
- в) единна национална точка за достъп, през която операторите на Европейски модулни системи получават информацията по член 4, параграф 4а, букви а) и б), когато е необходимо.

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.

„Член 4б

1. Когато държава членка разрешава движението на комбинации от превозни средства с максимална маса, надвишаваща граничните стойности, посочени в точка 2.2.1 или 2.2.2 от приложение I, на нейната територия съгласно член 4, параграф 2, буква а), тя не може да отказва или забранява използването на тези комбинации от превозни средства, които са в съответствие със стойностите за масите, установени за националния превоз на стоки, в международния трафик на нейната територия, при условие че тези комбинации от превозни средства не надвишават максимално допустимата маса 44 t.

2. Чрез дерогация от параграф 1, граничната стойност 44 t за масата, посочена в параграф 1, може да бъде надвишена, в случай че държавата членка разрешава по-високи стойности за масата на тези комбинации от превозни средства, когато участват в интермодална транспортна операция.

3. С оглед на очакваното увеличаване на разпространението на превозни средства с нулеви емисии, този член се прилага до 31 декември 2034 г.“;

- (5) Член 6 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

‘1. Държавите членки вземат съответните мерки, за да гарантират, че превозните средства, посочени в член 1 и отговарящи на изискванията в настоящата директива, са снабдени с едно от следните доказателства:

- а) комбинация от следните две табели:

- i) „задължителната табела на производителя“, изработена и поставена в съответствие с изискванията в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията*,
- ii) табелата, в която са указани размерите на превозното средство, съобразно разпоредбите на приложение III към настоящата директива, изработена и поставена в съответствие с изискванията в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535;

б) единична табела, изработена и поставена в съответствие с изискванията в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 и съдържаща данни от двете табели, посочени в буква а) от настоящия параграф;

в) официален документ, издаден от компетентните органи на държавата членка, в която превозното средство е регистрирано или пуснато в движение. В този документ се съдържат същите реквизити и данни, както тези на табелите, посочени в буква а). Той трябва да се съхранява на леснодостъпно за контрол и добре защитено място.“;

* Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията от 31 март 2021 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на единните процедури и техническите спецификации за одобрение на типа на превозни средства и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общите им конструктивни характеристики и безопасност (ОВ L 117, 6.4.2021 г., стр. 1).“;

б) параграф 5 се заменя със следното:

‘5. Средната колона на документа, доказващ съответствие с изискванията относно масата, съдържа, ако е необходимо, стандартите на Съюза по отношение на масата, които се прилагат спрямо въпросното превозно средство.;

в) добавя се следният параграф 7:

‘7. За квалифицирането на дадена транспортна операция като интермодална за целите на настоящата директива, товародателят или — ако е различно от товародателя — предприятието, организиращо интермодалната транспортна операция, осигурява записването и предоставянето на съответните документи по членове 3 и 7 от Директива 92/106/ЕИО на платформа за eFTI в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056. Тази информация е достъпна за компетентните органи на същата платформа за eFTI, на която е записана информацията за товарните превози в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1056.“

(6) Член 8б се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

‘1. С цел подобряване на тяхната енергийна ефективност превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с аеродинамични елементи, които отговарят на заложените в параграфи 2 и 3 изисквания и са съобразени с Регламент (ЕС) 2018/858, могат да надвишават посочените в точка 1.1 от приложение I към настоящата директива максимално допустими дължини, за да се даде възможност за добавяне на такива елементи отзад, на превозните средства или на комбинациите от превозни средства. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с такива елементи, са съобразени с точка 1.5 от приложение I към настоящата директива и надхвърлянето на максималните дължини не води до увеличаване на допустимата дължина в натоварено състояние на тези превозни средства или комбинации от превозни средства.

2. Преди да бъдат пуснати на пазара, аеродинамичните елементи, посочени в параграф 1, се одобряват в съответствие с правилата за одобряване на типа в рамките на Регламент (ЕС) 2018/858 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535.“;

- б) параграф 5 се заличава;
- (7) вмъква се следният член 8в:

„Член 8в

В натоварено състояние автомобилите 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 автомобилите 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.“;

- (8) Член 9а се изменя, както следва:
- а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

‘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 кабини, 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.

2. Преди да бъдат пуснати на пазара, превозните средства, посочени в параграф 1, се одобряват в съответствие с правилата за одобряване на типа в

- б) параграф 3 се заличава;
- (9) Член 10б се заменя със следното:

„Член 10б

1. Максимално допустимите маси и натоварвания на ос на превозните средства на алтернативно гориво или с нулеви емисии са тези, които са посочени в точки 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 и 3.4.3 от приложение I.

Допълнителната маса, необходима за превозните средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, се определя въз основа на документацията, предоставена от производителя, когато въпросното превозно средство е одобрено. Тази допълнителна маса се посочва в официалното доказателство, което се изисква в съответствие с член 6.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10з, за да внесе необходимите допълнения в настоящата директива, като актуализира списъка на алтернативни горива, посочени в член 2, за които е необходима допълнителна маса. От особено значение е Комисията да следва обичайната си практика и да провежда консултации с експерти, включително експерти на държавите членки, преди да приеме тези делегирани актове.“.

2. 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 cm, 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.

Допълнителната дължина, необходима за превозните средства с нулеви емисии, се определя въз основа на документацията, предоставена от производителя, когато въпросното превозно средство е одобрено. Тази допълнителна дължина се посочва в официалното доказателство, което се изисква в съответствие с член 6.“.

- (10) Член 10в се заменя със следното:
- (11) „Член 10в
- (12) 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 cm 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 въпросния контейнер или на сменяема каросерия представлява част от интермодална транспортна операция.“;

(13) Член 10г се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

‘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.

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.

2. Всяка държава членка извършва всяка календарна година най-малко шест проверки на всеки един милион километра пробег, пропътувани на нейната територия от превозни средства или комбинации от превозни средства, използвани за превоз на стоки и попадащи в обхвата на настоящата директива, на масите на тези превозни средства или комбинации от превозни средства, независимо от държавата на регистрация на такива превозни средства или държавата, в която тези превозни средства са пуснати в движение. Проверките за спазването на изискванията трябва да включват подходящ брой проверки, извършвани през нощта.“;

* Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

б) в параграф 5 първата алинея се заменя със следното:

в) ‘5. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят подробни разпоредби, гарантиращи еднакви условия за прилагането на правилата за оперативна съвместимост и съвместимост, посочени в параграф 4.“;

(14) вмъква се следният член 10га:

„Член 10га

1. Държавите членки могат да въведат 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 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;

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.

* Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

** Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията от 2 февруари 2022 г. за допълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1).“

(15) в член 10е, параграф 1, буква а) се заменя със следното:

„а) товародателят да предостави на превозвача, на когото поверява превоза на контейнер или на сменяема каросерия, декларация, посочваща масата и височината на превозваните контейнер или сменяема каросерия; и“;

(16) Член 10ж се заменя със следното:

„Член 10ж

1. На всеки две години, но не по-късно от 30 септември на годината, следваща края на съответния двугодишен период, държавите членки изпращат на Комисията необходимата информация относно:

- а) броя на проверките, извършени през предходните две календарни години;
- б) броя на откритите претоварени превозни средства или комбинации от превозни средства;
- 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;
- г) изпълнението и ефективността на схемите за ПИД, въведени в съответствие с член 10га,;
- д) броя на издадените национални разрешителни за превоз на извънгабаритни товари съгласно член 4, параграф 3 и техните срокове (еднократни или дългосрочни разрешителни);
- е) резултатите от оценките, извършени съгласно член 4, параграф 4а, буква г) и член 4, параграф 5.

Предоставя се разбивка на информацията по години.

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

3. С актове за изпълнение Комисията установява стандартен електронен формуляр за докладване, който трябва да се използва от държавите членки за предоставянето на посочената в параграф 1 информация на Комисията. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.“;

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

(18) В член 10и се вмъква следният параграф 4:

‘4. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

(19) Член 10й се заличава;

(20) вмъква се следният член 10к:

„Член 10к

В случай на криза, когато е необходимо за обществения 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.

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

Когато криза засяга няколко държави членки, Комисията може да приема актове за изпълнение, за да установи временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, посочени в приложение I, за превозни средства, използвани в международния трафик между засегнатите държави членки. Срокът на такова изключение не може да бъде по-дълъг от шест месеца и може да бъде удължаван само докато продължава кризата. Такива актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 4.

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.“;

(21) Приложение I се заменя с приложението към настоящата директива;

(22) в приложение III текстът „Директива 76/114/ЕИО“ се заменя с текста „Приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията“.

Член 2

Изменения на Регламент (ЕС) 2020/1056

В член 2, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2020/1056 се вмъква следната подточка vi):

„vi) член 6, параграф 7 от Директива 96/53/ЕО на Съвета*“;

* Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. 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 (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

Член 3

Транспониране

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

2. Държавите членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство в областта, уредена от настоящата директива.

Член 4 *Влизане в сила*

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официалния вестник на Европейския съюз*.

Член 5 *Адресати*

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

1.2. Съответни области на политиката

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

1.4.2. Конкретни цели

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

1.4.4. Показатели за изпълнението

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

1.5.4. Съгласуваност с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други актове

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

1.6. Срок на действие и финансово отражение на предложението/инициативата

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

2.2. Система(и) за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им

2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

3.2.4. Съвместимост с текущата многогодишна финансова рамка

3.2.5. Финансови вноски от трети страни

3.3. Очаквано отражение върху приходите

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

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.

1.2. Съответни области на политиката

Мобилност и транспорт

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

☒ **ново действие**

☐ **ново действие след пилотен проект/подготвително действие**⁴⁷

☐ **продължаване на съществуващо действие**

☐ **сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие**

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общите цели на настоящата инициатива са подобряване на енергийната и оперативната ефективност на автомобилните превози в по-широкия контекст на по-амбициозните цели на ЕС в областта на околната среда и климата до 2030 г., постигането на неутралност на ЕС по отношение на климата до 2050 г. и гарантирането на свободно движение на стоки и лоялна конкуренция на вътрешния пазар на автомобилния транспорт.

1.4.2. Конкретни цели

Конкретна цел

Конкретните цели на настоящата инициатива са три:

1. Да се премахнат пречките за разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и на устройства за икономия на енергия и да се стимулира интермодалният транспорт.

2. Да се хармонизират правилата за максималните маси и размери на тежкотоварните превозни средства при трансгранични операции.

3. Да се подобри правоприлагането във връзка със спазването на трансграничните правила, включително за целите на пътната безопасност.

Тези цели трябва да бъдат постигнати, като се запази балансът между изискванията за поддръжката на инфраструктурата, пътната безопасност и

⁴⁷

Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

намаляването на емисиите на парникови газове и замърсители от транспортната система.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

С осигурените силни стимули за автомобилните превозвачи по отношение на допълнителната товароподемност за тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и за всички видове превозни средства, участващи в интермодални операции, с предложението ще се ускори разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и ще се насърчи развитието на интермодалния транспорт. В резултат на това делът на превозните средства с нулеви емисии от всички тежкотоварни превозни средства и делът на транспортните дейности с тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии ще се увеличат до около 90 % от всички тонкилометри, изпълнени с тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии до 2050 г. С предложението ще се постигне също така увеличаване на интермодалния за сметка на изцяло автомобилния транспорт, което се очаква да бъде около 21 милиарда тонкилометра през 2030 г. и 26 милиарда тонкилометра през 2050 г. спрямо базовия сценарий.

С хармонизирането на правилата, приложими за използването на по-дълги и/или по-тежки превозни средства при трансгранични операции, и ускоряването на процедурите за подаване на заявления за разрешителни, когато е необходимо, с предложението ще се намалят административните тежести за превозвачите и ще се подобри енергийната и оперативната ефективност на операциите с такива превозни средства. Очакваните чисти икономии за превозвачите са около 45 милиарда евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий.

С подобреното наблюдение и правоприлагане с предложението ще се предотврати движението на претоварени и други неотговарящи на изискванията тежкотоварни превозни средства по пътищата на ЕС, ще се премахнат рисковете за пътната безопасност, създавани от такива превозни средства, и нарушаването на конкуренцията.

Общо за периода 2025—2050 г. с предложението ще се намалят емисиите на CO₂ с 27,8 милиона тона (1,2 % от емисиите на CO₂ от товарните превози). Външните разходи за емисии на CO₂, изразени като текуща стойност за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий, се очаква да се понижат с 3,5 милиарда евро.

Предложението се очаква да доведе до намаляване на външните разходи, свързани със смъртни случаи, с приблизително 0,9 милиарда евро поради 411-те спасени живота общо за периода 2025—2050 г. спрямо базовия сценарий.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Да се посочат показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Комисията ще извършва мониторинг и оценка на действителните въздействия на директивата чрез различни действия и набор от показатели, за да може да проследява напредъка в постигането на конкретните и оперативните цели.

Напредъкът в премахването на пречките за вътрешния пазар ще се измерва с броя на отпадналите национални изисквания и с проследяване на намаляването на административните и оперативните разходи, свързано с ускорените процедури за издаване на разрешителни и улеснените трансгранични операции. Съответната информация ще се събира от основните заинтересовани страни, включително асоциациите на превозвачи и организациите за превоз на извънгабаритни товари, и от статистически данни от националните компетентни органи.

Успехът в ускоряването на разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и устройства за икономия на енергия ще се оценява въз основа на увеличения брой регистрирани тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, обема на продажбите, техния дял от всички тежкотоварни превозни средства и увеличения брой на продадените тежкотоварни превозни средства с монтирани устройства за икономия на енергия. Съответната информация ще се събира от статистически данни от държавите членки, производителите на автомобили и сдруженията на превозвачи.

Напредъкът в насърчаването на интермодалните операции ще се проследява чрез анализ на увеличаването на обема на интермодалните операции, увеличаването на броя на превозвачите, участващи в интермодални операции, и увеличаването на обема на превозите на контейнери с голяма кубатура. Информацията ще се събира от секторните организации, от официални статистически данни за обемите на превозите по вид транспорт и промените в дяловете на видовете товарни превози. Съответните данни може да се събират също така от платформи за eFTI, съдържащи информация за товарните превози.

И накрая, подобренията в ефективността на правоприлагането ще се оценяват чрез оценка на мерките за правоприлагане. Данни за броя на проверките, установените нарушения, съотношението между броя на установените нарушения и броя на проверките, наложените санкции, равнищата на спазване на правилата, броят и видовете инсталирани системи за претегляне в движение ще се събират от националните и по-конкретно от правоприлагащите органи. Заинтересованите страни също могат да предоставят ценни сведения за съгласуваността и ефективността на практиките за правоприлагане.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Предложената директива се предвижда да влезе в сила през 2025 г.

Като част от мерките за хармонизация и наблюдение се предвижда: i) определяне на минимални административни изисквания и изисквания за безопасност на превоза на неделими товари и ii) определяне на общи принципи за доброволно въвеждане на политики за интелигентен достъп. Тези две мерки ще включват подготвителни дейности, които ще се осъществят през периода 2025—2027 г. Всяка дейност ще включва възлагане на външно проучване и организиране на работни семинари с експертите в областта. Финансиране за двете проучвания и четирите работни семинара с експерти ще бъде необходимо за периода 2025—2027 г.

1.5.2. *Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

На последващата оценка на директивата е потвърдена добавената стойност на действията на ЕС за установяване на общи стандарти за тежкотоварните превозни средства, които се движат по пътищата на ЕС. Някои недостатъци на директивата, включително вратички в законите и остарели стандарти, обаче създават пречки за повсеместното внедряване на технологии за декарбонизация и подобрения на оперативната ефективност при трансграничния транспорт. Липсата на координирани действия на ЕС би довела до по-голяма разпокъсаност на пазара, нарушаване на конкуренцията и дискриминационни практики за контрол. Всичко това би отслабило стимулите за внедряване на превозни средства с нулеви емисии и енергийно ефективни технологии. Инициативи на национално, местно и секторно равнище няма да бъдат достатъчни за справянето с общите за ЕС проблеми и факторите за тях и няма да имат съществен принос за постигането на целите за декарбонизация. Затова са необходими действия на ЕС за осигуряване на правна яснота по отношение на правилата, приложими за трансгранични операции с по-дълги и/или по-тежки превозни средства, за създаване на по-силни стимули за разпространението на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии и развитието на интермодалния транспорт, както и за осигуряване на по-ефективно и съгласувано трансгранично правоприлагане във връзка със задължителното спазване на действащите правила.

1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

Първоначалната директива, приета през 1996 г., е изменена впоследствие през 2002 г. с Директива 2002/7/ЕО и през 2015 г. с Директива (ЕС) 2015/719. С измененията от 2002 г. се хармонизират максимално допустимите размери на автобусите в националния и международния трафик с цел осигуряване на безпроблемен пътнически автомобилен транспорт в ЕС. С измененията от 2015 г. се предвиждат определени дерогации от максимално допустимите маси и размери на превозните средства и комбинациите от превозни средства, за да се насърчи разпространението на силови задвижвания, работещи с алтернативно гориво, да се подобри аеродинамиката на превозните средства и да се осигури оперативна съвместимост с другите видове транспорт. Намаляването на емисиите на парникови газове, подобряването на пътната безопасност и удобството на водача при търговския (товарен) транспорт са основните цели, залегнали в тези дерогации.

Въпреки това на извършената през 2022 г. оценка на действащата директива е констатирано, че тя действа достатъчно ефективно по отношение на насърчаването на пътната безопасност, предпазването на пътната инфраструктура и улесняването на използването на пътни превозни средства в контейнерния интермодален транспорт, но недостатъчно ефективно по отношение на гарантирането на лоялна конкуренция и насърчаването на използването на технологии с нулеви емисии и устройства за икономия на енергия.

Заклучението от оценката е, че стимулите за подобряването на енергийната ефективност на автомобилните превози и намаляването на емисиите на парникови газове не са достатъчни и не са съобразени с практическите последици от използването на нови технологии с нулеви емисии, което може да изисква инсталиране на по-тежко и по-обемисто оборудване от това при двигателите с вътрешно горене. Националните дерогации, с които се разрешава движение на по-дълги и/или по-тежки превозни средства, са довели също така до смесица от различни несъгласувани правила, които създават пречки за безпроблемното трансгранично движение на тежкотоварни превозни средства в ЕС и водят до загуби на оперативна и енергийна ефективност. Тази смесица от изисквания на ЕС, национални изисквания и двустранни договорености, наред с предизвиканата от нея правна несигурност, е довела също така до неефективно и непоследователно правоприлагане, особено при трансграничния транспорт.

С тези констатации се потвърждава, че е необходимо премахване на регулаторните и техническите пречки и осигуряване на по-силни стимули за разпространението на технологиите с нулеви емисии и устройствата за икономия на енергия в сектора на тежкотоварните превозни средства; допълнително улесняване на интермодалните операции; хармонизиране и поясняване на правилата за използването на по-дълги и/или по-тежки тежкотоварни превозни средства при трансгранични операции; и осигуряване на ефективно, ефикасно и съгласувано правоприлагане в целия ЕС.

1.5.4. Съгласуваност с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други актове

Предложението е съвместимо с многогодишната финансова рамка. Финансирането от ЕС ще бъде необходимо за покриване на оперативните разходи, свързани с помощните дейности по разработването на общи стандарти за издаване на разрешения за превоз на извънгабаритни товари и хармонизираното въвеждане на схеми за политика за интелигентен достъп в целия ЕС.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Настоящото предложение има много ограничено отражение върху бюджета. То включва финансиране на стандартни външни помощни аналитични и консултативни дейности с експерти, които са необходими за установяването на общи технически изисквания, гарантиращи съгласувано прилагане на правилата, приложими за сектора на тежкотоварните превозни средства в ЕС.

1.6. Срок на действие и финансово отражение на предложението/инициативата

- ☐ **ограничен срок на действие**
- ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетни кредити за плащания.
- ☒ **неограничен срок на действие**

Изпълнение с период на започване на дейност от ГТГГ до ГТГГ, последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета⁴⁸

- ☒ **Пряко управление** от Комисията
- ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
- ☐ от изпълнителните агенции
- ☐ **Споделено управление** с държавите членки
- ☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:
 - ☐ трети държави или на органите, определени от тях;
 - ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
 - ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
 - ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
 - ☐ публичноправни органи;
 - ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото са им предоставени подходящи финансови гаранции;
 - ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и на които са предоставени подходящи финансови гаранции;
 - ☐ органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.

Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

--

48 Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент може да бъдат намерени на уебсайта BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Задачите ще се изпълняват пряко от ГД „Мобилност и транспорт“, като се следва годишният цикъл за планиране и мониторинг, включително с докладване на резултатите в годишния доклад за дейността на ГД „Мобилност и транспорт“.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол

Отделът за политика в областта на автомобилния транспорт на ГД „Мобилност и транспорт“ ще проследява транспонирането и изпълнението на предложената директива. Разходите ще се извършват под пряко управление и при пълно прилагане на разпоредбите на Финансовия регламент и Решение С(2007)5858 на Комисията от 5 декември 2007 г. „Правила за възстановяването на разходи, направени от лица извън Комисията, поканени за участие в заседания в качеството им на експерти“, както и на всяко евентуално изменение на тези правила. Финансирането ще се предоставя чрез възлагане на обществени поръчки и под формата на възстановяване на разходи, направени от експертите. Стратегията за контрол на възлагането на обществени поръчки и субсидиите в ГД „Мобилност и транспорт“ включва конкретни предварителни правни, оперативни и финансови проверки на процедурите и подписването на договори и споразумения. Освен това направените разходи за възлагане на обществени поръчки за стоки и услуги също подлежат, когато е необходимо, на последващи финансови проверки.

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им

Потенциалните доставчици на услуги по рамкови договори се считат за нискорискови изпълнители. Поради това потенциалните рискове ще бъдат обхванати от съществуващите механизми на Финансовия регламент и намалени чрез набора от вътрешни проверки на ГД „Мобилност и транспорт“ (систематични предварителни правни и финансови проверки, последващи одити на разходите, както е определено в годишните планове за работа по одитите). По отношение на възстановяването на разходите, направени от експертите, основните проверки за намаляване на присъщите рискове, свързани с точността и валидността на заявленията за възстановяване, се извършват с помощта на AGM — онлайн инструмент за планиране, организиране и обработка на възстановяването на разходи за среща с участието на външни експерти. Ще бъдат осигурени също и подходящи проверки за намаляване на потенциалния риск от конфликт на интереси.

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Предвид ограничения обхват и размер на предвиденото за предоставяне финансиране от ЕС и тъй като получателите на средствата от ЕС се считат за нискорискови, не се очаква поради настоящата инициатива разходите за проверки да надхвърлят досегашните разходи за проверки на ГД „Мобилност и транспорт“. Рискът от грешка при плащане и при приключване се очаква да остане под 2 %.

2.3. **Мерки за предотвратяване на измами и нередности**

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Ще се прилагат редовните мерки на Комисията за превенция и защита, по-конкретно:

- плащанията за всички услуги се проверяват от персонала на Комисията, преди да бъдат извършени, като се вземат предвид договорните задължения, икономическите принципи и добрите финансови и управленски практики. Разпоредби за борба с измамите (наблюдение, изисквания за докладване и т.н.) ще бъдат включени във всички споразумения и договори, сключени между Комисията и получателите на плащания.

- за борба с измамите, корупцията и други незаконни дейности разпоредбите на Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и на Регламент (ЕС) 2017/1939 на Съвета за установяване на засилено сътрудничество за създаване на Европейска прокуратура се прилагат без ограничения.

Комисията поддържа също така стабилна стратегия за борба с измамите (СБИ), която в момента се преразглежда.

ГД „Мобилност и транспорт“ прие преразгледана стратегия за борба с измамите (СБИ) през 2020 г. СБИ на ГД „Мобилност и транспорт“ се основава на стратегията на Комисията за борба с измамите и на специфична оценка на риска, извършена вътрешно с цел определяне на областите, които са най-уязвими по отношение на измами, на вече въведените проверки и на действията, необходими за подобряване на капацитета на ГД „Мобилност и транспорт“ за предотвратяване, разкриване и коригиране на измами.

Приложимите за обществените поръчки договорни разпоредби гарантират, че одитите и проверките на място могат да се извършват от службите на Комисията, включително от OLAF, като се използват стандартните разпоредби, препоръчани от OLAF.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансови вноски			
	Номер	Многогод./едногод. ⁴⁹	от държави от ЕАСТ ⁵⁰	от държави кандидатки и потенциални кандидатки ⁵¹	от други трети държави	други целеви приходи
1	02 20 04 01	Многого д.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ
7	20 02 06 02	Многого д.	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

⁴⁹ Многогод. = многогодишни бюджетни кредити/едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

⁵⁰ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

⁵¹ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	1	Единен пазар, иновации и цифрови технологии
--	----------	---

ГД „Мобилност и транспорт“			2025	2026	2027	ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи						
Бюджетен ред ⁵² 02 20 04 01	Поети задължения	1a)	0,400	0,400		0,800
	Плащания	2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ⁵³						
Бюджетен ред		(3)				
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	= 1a + 1b + 3	0,400	0,400		0,800
	Плащания	= 2a + 2b	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Съгласно официалната бюджетна номенклатура.

⁵³ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

		+3				
--	--	----	--	--	--	--

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,400	0,400		0,800
	Плащания	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)				
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6	0,400	0,400		0,800
	Плащания	=5+ 6	0,200	0,400	0,200	0,800

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение 5 към Решението на Комисията относно вътрешните правила за изпълнението на раздела за Комисията от общия бюджет на Европейския съюз), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

	2025	2026	2027		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).	ОБЩО
ГД „Мобилност и транспорт“						
• Човешки ресурси						
• Други административни разходи		0,060	0,070			0,130

ОБЩО ГД „Мобилност и транспорт“	Бюджетни кредити		0,060	0,070						0,130
--	------------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = Общо плащания)		0,060	0,070						0,130
--	---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

		2025	2026	2027	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,400	0,460	0,070	0,930
	Плащания	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения, в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите ↓			2025		2026		2027		ОБЩО	
	Вид ⁵⁴	Средн и разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Брой	Разходи	Общ брой	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ ⁵⁵ : Да се хармонизират правилата за максималните маси и размери на тежкотоварните превозни средства при трансгранични операции.										

⁵⁴ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

- Резултат	Окончателен доклад от проучване	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Резултат	Брой работни семинари и срещи с експерти	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Междинен сбор за конкретна цел № 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
ОБЩО					3	0,460	3	0,470	6	0,930

3.2.3. *Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*

☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи.

☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

	2025	2026	2027		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).	ОБЩО
--	------	------	------	--	--	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи		0,060	0,070					0,130
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка		0,060	0,070					0,130

Извън ФУНКЦИЯ 7 ⁵⁶ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО		0,060	0,070					0,130
-------------	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

⁵⁶ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

☒ Предложението не налага използване на човешки ресурси.

☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).		
• Должности в щатното разписание (должностни лица и срочно наети служители)							
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)							
20 01 02 03 (Делегации)							
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)							
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ) ⁵⁷							
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)							
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	- в централата						
	- в делегациите						
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)							
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО							

XX е съответната област на политиката или съответният бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Должностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

⁵⁷ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁵⁸ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.4. Съвместимост с текущата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределение в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

Инициативата не изисква сериозно препрограмиране. Инициативата се финансира по бюджетен ред „Подкрепа за транспортната политика“ (02 20 04 01) и бюджетен ред „Административни разходи“ (20 02 06 02).

- ☐ налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.

Да се обясни какво е необходимо, като се посочат съответните функции, бюджетни редове и суми, както и инструментите, които се предлага да бъдат използвани.

- ☐ налага преразглеждане на МФР.

Да се обясни какво е необходимо, като се посочат съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Финансови вноски от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☒ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☐ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу:

Бюджетни кредити в милиони евро (до третия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁵⁹	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган.								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁵⁹

Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата N с очакваната първа година от изпълнението (например: 2021). Същото за следващите години.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.

☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:

☐ върху собствените ресурси

☐ върху разните приходи

моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

☐

млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁶⁰					
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).	
Член								

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

--

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

--

⁶⁰

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.