

Bruselj, 13. julij 2023
(OR. en)

11722/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0265 (COD)

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

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	12. julij 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 445 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 445 final.

Priloga: COM(2023) 445 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

Ta obrazložitevni memorandum je priložen predlogu direktive o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu¹ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o težah in merah).

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Sektor cestnega prometa je ključnega pomena za olajšanje trgovine in mobilnosti, povezovanje podjetij in uporabnikov po vsej EU ter spodbujanje gospodarske rasti in zaposlovanja. Z zagotavljanjem sredstev za prevoz blaga podpira številne industrije, vključno s proizvodnjo, gradbeništvom in prodajo na drobno. Bistvenega pomena je tudi za odzivanje na izredne razmere. Sektor je pokazal svojo ključno vlogo pri zagotavljanju distribucije ključnih dobrin in humanitarne pomoči ter osebne mobilnosti v izrednih razmerah, kot sta pandemija COVID-19 in vojaška agresija Rusije proti Ukrajini.

Cestni prevoz ima ključno vlogo v sistemu tovornega prometa, saj se po kopnem prevaža več kot tri četrtine (77,4 %) blaga znotraj EU². Vendar povzroča več socialno-ekonomskih in okoljskih učinkov, vključno z emisijami toplogrednih plinov, onesnaževanjem zraka in obremenjevanjem s hrupom, zastoji, tveganji za varnost v cestnem prometu ter obrabo cestne infrastrukture. Težka vozila, kot so tovornjaki in avtobusi, povzročijo 28 % emisij toplogrednih plinov v cestnem prometu (6 % skupnih emisij v EU) in predstavljajo pomemben vir emisij dušikovega oksida (ki so leta 2020 predstavljale 34 % emisij dušikovega oksida v cestnem prometu). So tudi vir drugih onesnaževal zraka, kot so delci³.

Direktiva 96/53/ES določa največje dovoljene teže in mere težkih vozil, ki se vozijo po cestah EU in prevažajo blago ali potnike. Prvotno je bila zasnovana za zagotovitev prostega pretoka blaga in poštene konkurence na enotnem trgu, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in preprečevanje škode na cestni infrastrukturi. Te prvotne cilje je bilo treba doseči z zagotavljanjem, da težka vozila ne presežejo omejitev, ki lahko ogrozijo varnost v cestnem prometu ali cestno infrastrukturo, da se lahko težka vozila, ki izpolnjujejo zahteve, prosto gibljejo znotraj EU in da lahko cestni prevozniki konkurirajo pod enakimi pogoji glede nosilnosti svojih vozil. Z zadnjimi poznejšimi spremembami Direktive, sprejetimi v letih 2015 in 2019⁴, so bili v Direktivo vključeni okoljski vidiki, da bi se zmanjšala poraba energije in emisije toplogrednih plinov ter spodbudil intermodalni prevoz, pri katerem se blago prevaža v standardiziranih tovornih enotah (kot so zabojniki) z različnimi načini prevoza. To je bilo

¹ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

² [Statistical pocketbook 2022 \(Statistični priročnik za leto 2022\) \(europa.eu\)](#).

³ [National air pollutant emissions data viewer 2005–2020 \(Pregledovalnik nacionalnih podatkov o emisijah onesnaževal zraka za obdobje 2005–2020\)](#).

⁴ Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 115, 6.5.2015, str. 1), Sklep (EU) 2019/894 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2019 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES glede roka za izvajanje posebnih pravil glede največje dolžine v primeru kabin, ki zagotavljajo izboljšane aerodinamične lastnosti, energijsko učinkovitost in varnost (UL L 164, 20.6.2019, str. 30) ter Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

doseženo z uvedbo pravil, ki omogočajo večje teže in/ali mere za energijsko učinkovita vozila, ki manj onesnažujejo okolje, da bi spodbudili uporabo pogonskih sistemov na alternativna goriva (vključno z brezemisijскими), izboljšali aerodinamičnost vozil in zagotovili interoperabilnost z drugimi načini prevoza.

Ocena Direktive, izvedena leta 2022, je pokazala, da je Direktiva sicer učinkovita pri spodbujanju varnosti v cestnem prometu, zaščiti cestne infrastrukture in lažji uporabi cestnih vozil v intermodalnem prevozu v zabojnikih, vendar ne izpolnjuje pričakovanj z vidika enakih konkurenčnih pogojev in razogljičenja.

Težave z razdrobljenostjo trga za daljša in težja vozila ter neučinkovito in nedosledno izvrševanje so v veliki meri posledica pomanjkljivosti Direktive. Nejasna in manjkajoča pravila v njej so privedla do različnih nacionalnih pravil in zahtev ter razlag in nadzornih praks. To ovira prosti pretok težkih vozil v EU, izkrivlja konkurenco ter povzroča izgubo operativne in energijske učinkovitosti. To so glavni vzroki za nezadostno uspešnost Direktive v zvezi z njenimi cilji zagotavljanja prostega in učinkovitega pretoka blaga ter poštene konkurence.

Glede vidikov razogljičenja je uvajanje brezemisijских vozil v voznem parku težkih vozil trenutno zelo omejeno. V voznem parku tovornjakov v EU (nad 3,5 tone) še vedno prevladujejo motorji na fosilna goriva, pri čemer 96,3 % vseh tovornjakov v EU uporablja dizelsko gorivo, le 0,7 % vseh tovornjakov pa deluje na motorje z notranjim zgorevanjem na alternativna goriva (zemeljski plin in utekočinjeni naftni plin). Delež tovornjakov z električnim napajanjem, vključno z električnimi in priključnimi hibridnimi vozili, znaša le 0,2 %. Letna registracija brezemisijских tovornjakov se je povečala z 0,6 % leta 2016 na 7 % leta 2020. Gre v pravo smer, vendar ne dovolj hitro, da bi pomembno prispevala k doseganju cilja evropskega zelenega dogovora⁵ o 90-odstotnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050.

Evropski okvirni programi za raziskave in inovacije podpirajo nizkoemisijška in brezemisijška težka vozila, aerodinamične značilnosti in izzive energijske učinkovitosti s posebnimi partnerstvi od leta 2007, z evropsko pobudo za zelene avtomobile v okviru sedmega okvirnega programa, evropsko pobudo za zelena vozila v okviru programa Obzorje 2020 in trenutno s pobudo za v ničelno onesnaževanje usmerjeni cestni promet v okviru programa Obzorje Evropa. S posebnimi projekti so bile izvedene nekatere inovacije, kot so brezemisijška priklopna vozila na motorni pogon in izboljšana aerodinamika⁶.

Obstaja več temeljnih vzrokov za majhno uporabo brezemisijских težkih vozil in energijsko varčnih rešitev, pri čemer je tudi prispevek Direktive zaradi njenih pomanjkljivosti omejen. Direktiva ne zagotavlja zadostnih spodbud za sektor za spodbujanje naložb v brezemisijške tehnologije, kot je potrebno dovoljenje za teže ali dimenzije za izravnavo teže in/ali velikosti zadevne tehnologije ter zagotovitev vsaj enake nosilnosti kot pri običajnih težkih vozilih na fosilna goriva.

Namen tega predloga je obravnavati tri ugotovljene težave: (i) nizka uporaba brezemisijских težkih vozil; (ii) razdrobljenost trga za daljša in težja vozila ter (iii) neučinkovito in nedosledno izvrševanje. Njegovi glavni cilji so odpraviti ovire in zagotoviti močnejše

⁵ COM(2019) 640 final.

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

spodbude za uvajanje brezemisijских tehnologij in energijsko varčnih naprav v sektorju težkih vozil, dodatno olajšati intermodalne prevoze, pojasniti pravila o uporabi daljših in/ali težjih vozil v čezmejnem prevozu ter zagotoviti učinkovito in uspešno izvrševanje.

V sporočilu Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost⁷ je revizija direktive o težah in merah opredeljena kot eden ključnih ukrepov, ki lahko učinkovito spodbudijo povpraševanje po brezemisijских vozilih in spodbujajo modalno sodelovanje. To lahko pomaga spodbuditi prehod na prometni sistem z ničelnim onesnaževanjem v EU in inovacije v tem sektorju.

Ta predlog je pomemben del sklopa ukrepov, potrebnih za okolju prijazen cestni promet. Da bi bil učinkovit pri spodbujanju uvajanja brezemisijских težkih vozil, ga morajo spremljati vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture⁸, strožji standardi za brezemisijские emisije CO₂ za težka vozila⁹, izvajanje shem zaračunavanja cestnih pristojbin na podlagi emisijских vrednosti CO₂ težkih vozil in vključitev cestnega prevoza v sisteme za trgovanje z emisijami. Učinkovitost Direktive pri spodbujanju intermodalnega tovornega prevoza je v veliki meri odvisna od razpoložljivosti in zmogljivosti drugih načinov prevoza. To direktivo je zato treba dopolniti z drugimi modalnimi in navzkrižno modalnimi zakonodajnimi pobudami, sprejetimi skupaj v okviru svežnja ukrepov za okolju prijaznejši tovorni promet, zlasti z ukrepi za boljše upravljanje in usklajevanje mednarodnega železniškega prometa ter pobudo o skupni metodologiji za podjetja pri izračunu emisij toplogrednih plinov. Načrtovana revizija Direktive Sveta 92/106/EGS¹⁰ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o kombiniranem prevozu) bo prav tako okreplila učinke tega predloga pri spodbujanju rasti intermodalnega prevoza.

• **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Revizija direktive o težah in merah je skladna z drugimi zakonodajnimi pobudami, katerih cilj je zmanjšanje emisij iz prometa, izboljšanje energijske in operativne učinkovitosti čezmejnega prevoza ter spodbujanje intermodalnega sodelovanja. Zlasti zagotavlja sinergije s tremi drugimi pobudami Komisije:

- (a) predlogom za revizijo Direktive Sveta 92/106/EGS¹¹ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o kombiniranem prevozu), katerega cilj je spodbuditi uporabo intermodalnega prevoza;
- (b) predlogom uredbe o usklajenem okviru za emisije toplogrednih plinov iz storitev tovornega in potniškega prometa (t. i. pobuda „CountEmissions EU“), katerega cilj je vzpostavitev usklajene metodologije za merjenje emisij toplogrednih plinov iz prevoza od vrat do vrat, ki bi jo lahko prevozna podjetja uporabila za spremljanje in primerjavo svojih prevoznih storitev;
- (c) predlogom uredbe o načrtovanju in upravljanju železniških zmogljivosti, katerega cilj je izboljšati zanesljivost, točnost in razpoložljivost železniških storitev z

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

¹⁰ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

¹¹ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

optimizacijo uporabe železniške infrastrukture in izboljšanjem njihove multimodalne integracije.

Čeprav te pobude zajemajo različne modalne in navzkrižno modalne vidike regulativnega okvira za kopenski promet, se dopolnjujejo pri zagotavljanju učinkovitejšega in bolj trajnostnega kopenskega prometnega sistema.

Poleg tega bo Direktiva 1999/62/ES (direktiva o evrovinjeti)¹² z obravnavanjem potrebe po internalizaciji zunanjih stroškov cestnega prevoza ter uporabo načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“ dodatno okrepila spodbude iz direktive o težah in merah za povečanje uporabe brezemisijских težkih vozil ter spodbujanje uporabe energijsko učinkovitih priklopnikov in polpriklopnikov, skupaj z vključitvijo cestnega prevoza v trgovanje z emisijami¹³.

Ta predlog je skladen tudi s predlogom za revizijo uredbe o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013¹⁴. Njen cilj je med drugim posodobitev cestnega omrežja z izboljšanjem standardov kakovosti, vključno z uvedbo mehanizmov za tehtanje, vgrajenih v cestno infrastrukturo. Ti so potrebni za boljši nadzor skladnosti z omejitvami glede največje dovoljene teže, določenimi v direktivi o težah in merah.

Pravila iz predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza¹⁵ glede oblike in dostopnosti podatkov o omejitvi teže, dolžine, širine in višine so v okviru usklajevanja značilnosti težkih cestnih tovornih vozil s stanjem in zmogljivostjo cestne infrastrukture pomembna tudi za to pobudo in skladna z njo.

Poleg tega je cilj Direktive (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (direktiva o čezmejnem izvrševanju)¹⁶, izboljšati varnost v cestnem prometu in zagotoviti enako obravnavo voznikov, in sicer rezidenčnih in nerezidenčnih storilcev prekrškov. Komisija je marca 2023 sprejela zakonodajni predlog¹⁷ za spremembo direktive o čezmejnem izvrševanju, s katerim je njeno področje uporabe razširila na druge prometne prekrške, povezane z varnostjo v cestnem prometu. Eden od teh je „uporaba preobremenjenega vozila“. Mehanizem iz Direktive bi se zato lahko uporabil za identifikacijo storilcev, saj bi olajšal njihov pregon zaradi kršitve pravil direktive o težah in merah.

• **Skladnost z drugimi politikami Unije**

V širšem smislu je ta predlog skladen s krovnimi cilji zelene in digitalne preobrazbe gospodarstva EU, zlasti z akcijskim načrtom za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal, saj

¹² Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

¹³ COM(2021) 551 final.

¹⁴ COM(2021) 812 final.

¹⁵ COM(2021) 813 final.

¹⁶ UL L 68, 13.3.2015, str. 9.

¹⁷ COM(2023) 126 final.

olajšuje uvajanje brezemisijских težkih vozil¹⁸. Skladen je z dolgoročnim ciljem doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050, kot je določen v sporočilu o evropskem zelenem dogovoru¹⁹, in z zavezo EU, da do leta 2030 zmanjša neto emisije toplogrednih plinov za 55 % v primerjavi z letom 1990, kot je določeno v evropskih podnebnih pravilih²⁰, ter prispeva k obema. Poleg tega je predvidena revizija zato skladna s svežnjem „Pripravljeni na 55“²¹, ki vključuje prizadevanja za zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv in povečanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva. V zvezi z energijsko učinkovitostjo je predlog odziv na načrt REPowerEU za leto 2022²², katerega ključni cilj je zmanjšati odvisnost od ruskih fosilnih goriv po vojni agresiji Rusije proti Ukrajini in pospešiti zeleni prehod, med drugim na brezemisijска vozila, kot je navedeno v predlogu.

Obstajajo tudi jasne sinergije med to pobudo in Uredbo (EU) 2019/1242, ki določa standarde emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila²³. Določa zahteve za proizvajalce vozil za proizvodnjo težkih vozil z učinkovitejšo porabo goriva in brez emisij. Predlog za revizijo Uredbe, ki ga je Komisija sprejela 14. februarja 2023²⁴, razširja področje uporabe na skoraj vsa novo registrirana težka vozila s certificiranimi emisijami CO₂ in določa nove cilje glede emisij CO₂ od leta 2030 naprej. Da bi učinkovito dosegli ciljne vrednosti in čim prej dosegli cilje ekologizacije, je treba standarde CO₂ za težka vozila dopolniti z omogočitvenimi ukrepi, usmerjenimi v povpraševanje, zlasti z revizijo direktive o težah in merah. S tem bodo vzpostavljene prave spodbude za prevoznike, da bodo vlagali v čistejša težka vozila.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga za predlagano direktivo o spremembi je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Izboljšanje učinkovitosti in okoljske uspešnosti cestnega prevoza ob hkratnem zagotavljanju varnosti v cestnem prometu sta bistvena cilja skupne prometne politike.

V skladu s členom 91(1) je EU pristojna za določitev skupnih pravil, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz med državami članicami ali za prevoz čez ozemlje ene ali več držav članic.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

EU je že pristojna za določitev omejitev glede mer in tež težkih vozil, ki se uporabljajo v čezmejnem prevozu, in sicer s sprejetjem direktive o težah in merah. Hkrati Direktiva državam članicam omogoča, da večjim in/ali težjim vozilom dovolijo potovanje na svojem ozemlju na podlagi njihovih posebnih potreb in okoliščin.

Direktiva ima kljub prizadevanjem za uskladitev tehničnih standardov pomanjkljivosti, ki povzročajo različne razlage in nedosledno izvrševanje v državah članicah. Posledica tega je

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 Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

²⁴ COM(2023) 88 final.

razdrobljenost nacionalnih zahtev, kar ovira cilj vzpostavitve enotnega evropskega prometnega prostora. Za odpravo teh ovir ter zagotovitev učinkovitega, pravičnega in trajnostnega prevoza na notranjem trgu je potrebno ukrepanje EU.

Poleg tega Direktiva ni učinkovito spodbujala sprejetja alternativnih goriv, energijsko varčnih tehnologij in intermodalnega prevoza. Glede na potrebo po razogljichenju in najnovejše tehnološke dosežke je potrebno nadaljnje ukrepanje EU za spodbujanje in pospešitev uvajanja brezemisijjskih težkih vozil, spodbujanje inovacij, izboljšanje združljivosti z drugimi načini prevoza in prispevanje k ciljem ekologizacije.

Revizija Direktive ne omejuje zmožnosti držav članic, da obravnavajo lokalne razmere in nacionalne dejavnosti. V javnem posvetovanju se je pokazala močna podpora ukrepom EU za okrepitev čezmejnega sodelovanja, zagotovitev nemotenega delovanja notranjega trga in izboljšanje okoljske uspešnosti prometnega sektorja.

V oceni Direktive je priznana njena dodana vrednost pri določanju standardov EU za teže in mere težkih tovornih vozil v čezmejnem prevozu. Vendar so v njej opredeljene tudi pomanjkljivosti, kot so pravne vrzeli in zastareli standardi, ki ovirajo tehnološki napredek in prizadevanja za razogljichenje. Brez usklajenega ukrepanja EU bi morale države članice ukrepati posamično, kar bi povzročilo razdrobljenost trga, izkrivljanje konkurence in diskriminatorne prakse. Poleg tega same nacionalne pobude ne zadostujejo za reševanje težav na ravni EU in doseganje ciljev razogljichenja.

Ukrepanje EU je zato bistveno za učinkovito reševanje teh vprašanj, zagotavljanje usklajenega delovanja notranjega trga, spodbujanje okoljske uspešnosti in zagotavljanje stabilnosti za dolgoročno načrtovanje cestnih prevoznikov in proizvajalcev težkih vozil.

• **Sorazmernost**

Predlog vzpostavlja pravo ravnovesje med učinkovitim doseganjem zelenih ciljev usklajevanja, razogljichenja in izvrševanja, hkrati pa zagotavlja, da predlagani ukrepi ne presegajo tistega, kar je potrebno za rešitev ugotovljenih težav ali izpolnitev cilja politike.

Predlog pomaga izboljšati energijsko in operativno učinkovitost čezmejnega prevoza ter učinkovito okrepiti izvrševanje. Prevoznikom ne nalaga znatnih stroškov in državam članicam povzroča le nekaj začetnih naložbenih stroškov. Ta postopni in učinkoviti način za doseganje ciljev bo organom in prevoznikom omogočil nemoten „zeleni“ prehod.

Predlog vzpostavlja pravo ravnovesje med določitvijo minimalnih standardov na ravni EU za razogljichenje in izvrševanje veljavnih pravil ter zagotavljanjem prožnosti državam članicam pri določanju ambicioznejših rešitev, zlasti v zvezi z orodji za izvrševanje.

Sorazmernost predloga temelji na natančni oceni vseh možnosti politike, analiziranih v okviru ocene učinka, ki je priložena temu predlogu (za več podrobnosti glej oddelka 7.4 in 8.1 poročila o oceni učinka)²⁵.

²⁵

Poročilo o oceni učinka, priloženo dokumentu Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (SWD(2023) 445).

- **Izbira instrumenta**

Ker predlog vsebuje več sprememb direktive o težah in merah, bi moral biti prihodnji pravni instrument direktiva. To državam članicam omogoča ciljno usmerjeno usklajevanje in določeno stopnjo prožnosti, da lahko upoštevajo posebne nacionalne značilnosti.

Ker spremenjena Direktiva ohranja svojo strukturo in ne vpliva na njeno vsebino, prenovitev ni potrebna.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Komisija je leta 2022 začela naknadno oceno uspešnosti direktive o težah in merah na podlagi njene uspešnosti, učinkovitosti, ustreznosti, skladnosti in dodane vrednosti EU. Ocena je bila izvedena vzporedno z oceno učinka za revizijo Direktive. Sledila je načelom Komisije za boljše pravno urejanje²⁶.

V oceni so bili preučeni učinki Direktive na zagotavljanje prostega pretoka blaga, izboljšanje energijske učinkovitosti, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in zmanjšanje tveganj za varnost v cestnem prometu. Ocenjeni so bili tudi uspešnost in neuspešnost posameznih pravil ter razlogi zanju. Ocena je zajemala obdobje od septembra 1997 do 31. decembra 2021.

Glavne ugotovitve ocene so bile:

- (1) kljub pričakovani boljši stopnji regulativnega usklajevanja, ki naj bi jo dosegla Direktiva, se je pojavilo več nacionalnih in dvostranskih odstopanj, skupaj z upravnimi, tehničnimi in varnostnimi zahtevami, ki urejajo prevoz s težjimi in/ali daljšimi vozili;
- (2) uporaba težkih vozil na alternativna goriva in izboljšane aerodinamike za povečanje energijske učinkovitosti cestnega prevoza in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov še ni prinesla pomembnih rezultatov;
- (3) izvrševanje pravil se med državami članicami zelo razlikuje glede na število nadzorov, učinkovitost pri odkrivanju kršitev, orodja za nadzor in prakse nadzora;
- (4) omejitve čezmejnega prevoza s težjimi in/ali daljšimi vozili so se štejele za glavni vir operativne in energijske neučinkovitosti, kar povzroča nepotrebno upravno breme in stroške za cestne prevoznike;
- (5) pravila direktive o težah in merah vsebujejo nekatere notranje nedoslednosti, kar je predvsem posledica dejstva, da Direktiva poskuša uravnotežiti različne zastavljene cilje, hkrati pa priznava razlike med državami članicami glede infrastrukturnih standardov in operativnih pogojev;
- (6) ob sprejetju Direktive je bila priznana dodana vrednost EU, utemeljitve zanjo pa so še vedno prepričljive, saj je Direktiva podjetjem, ki opravljajo storitve cestnega prevoza, zagotovila enake konkurenčne pogoje;
- (7) cilji Direktive so še vedno pomembni. Njeni cilji izboljšanja energijske in operativne učinkovitosti prevoza, olajšanja intermodalnega prevoza in zagotavljanja poštene

²⁶ SWD(2021) 305 final, Boljše pravno urejanje (europa.eu).

konkurence ob hkratnem zagotavljanju varnosti v cestnem prometu in zaščite infrastrukture še naprej odražajo sedanje in prihodnje potrebe ter se dobro ujemajo s ciljem politike razvoja pravičnega, varnega, trajnostnega in odpornega prometnega sistema v EU.

Glavni sklep ocene je, da je bila Direktiva le delno uspešna pri doseganju ciljev krepitve notranjega trga, izboljšanja energijske in operativne učinkovitosti cestnega prevoza, prispevanja k varnosti v cestnem prometu in zaščiti cestne infrastrukture. Po eni strani so skupni tehnični standardi za težka vozila omogočili učinkovitejši, varnejši in pravičnejši čezmejni prevoz na notranjem trgu EU. Po drugi strani je veliko število nacionalnih odstopanj in zahtev, ki so jih države članice določile v skladu z Direktivo, povzročilo razdrobljenost nekaterih segmentov trga in operativno neučinkovitost. Čeprav je Direktiva prispevala k povečanju deleža intermodalnega prevoza v zaboju ter izboljšanju energijske in operativne učinkovitosti prevoza v državah članicah z omogočanjem daljših in težjih vozil, je bil njen skupni prispevek k energijski učinkovitosti tovornega prevoza v EU, vključno z uporabo aerodinamičnih naprav in pogonskih sistemov na alternativna goriva (med drugim brezemisijских), zelo omejen. Direktiva velja za učinkovito pri spodbujanju varnosti v cestnem prometu in zmanjševanju obrabe infrastrukture.

• **Posvetovanja z deležniki**

Posvetovanja z deležniki so bila izvedena v letih 2022 in 2023 med naknadno oceno in oceno učinka v skladu z načeli boljšega pravnega urejanja. Uporabljeni so bili metode odprtega in ciljno usmerjenega posvetovanja ter različna orodja posvetovanja.

Cilj teh dejavnosti je bil:

- (1) zbrati informacije in mnenja deležnikov o glavnih vprašanjih, povezanih z izvajanjem Direktive, ključnih težavah in njihovih vzrokih ter o želenih spremembah regulativnega okvira;
- (2) zbrati posebne prispevke (podatki in informacije, mnenja strokovnjakov) o posebnih vidikih regulativnega okvira;
- (3) zbrati informacije in mnenja o morebitnih učinkih različnih ukrepov politike.

V letu 2022 so potekale naslednje posvetovalne dejavnosti:

- posvetovanje o pozivu k predložitvi dokazov – od januarja do februarja 2022,
- odprto javno posvetovanje – od aprila do julija 2022,
- anketa, ki je bila namenjena različnim skupinam deležnikov – od septembra do oktobra 2022,
- dve delavnici – ena namenjena deležnikom iz industrije, druga pa državam članicam decembra 2022.

Poleg tega je potekalo več dvostranskih in večstranskih srečanj z različnimi deležniki (iz sektorjev cestnega, železniškega in kombiniranega prevoza, proizvajalcev tovornjakov, poslovnih združenj, organov za cestno infrastrukturo in nacionalnih organov), pri čemer je bilo v letu 2022 in v prvem četrtletju leta 2023 prejetih in analiziranih več dokumentov o stališčih.

Deležniki, s katerimi so potekala posvetovanja, so bili: organi za cestno infrastrukturo, podjetja, ki opravljajo storitve cestnega prevoza, poslovna združenja, naročniki prevoza, špediterji, nacionalni organi držav članic, proizvajalci težkih vozil in proizvajalci originalne

opreme, drugi ustrezni deležniki (iz civilne družbe, nevladnih organizacij in akademskih krogov) ter javnost.

Ključne teme, obravnavane v prvih treh posvetovalnih dejavnostih z deležniki, so v veliki meri sledile različnim elementom matrike ocene, in sicer uspešnosti pri doseganju ciljev, učinkovitosti, ustreznosti, skladnosti in dodani vrednosti EU.

Skupna tema povratnih informacij na poziv k predložitvi dokazov je bila pomanjkanje enotnih pravil EU o čezmejnem prevozu med državami članicami, ki bi omogočala daljša in težja vozila v skladu s sedanjo direktivo o težah in merah. V odprtem javnem posvetovanju so anketiranci ugotovili tudi, da Direktiva ni učinkovito obravnavala energijske učinkovitosti cestnega prevoza. Na splošno so deležniki potrdili prvotno opredeljene težave in njihovo evropsko razsežnost ter široko podprli cilje revizije glede razogljichenja, usklajevanja in izvrševanja. V posvetovanjih z deležniki so bile predlagane tudi možne rešitve za ugotovljene težave.

Deležniki so v veliki meri podprli ukrepe za razogljichenje, kot so povečanje največjih tež in mer težkih vozil za izravnavo velikosti in teže brezemisijских tehnologij ter omogočanje čezmejnega prevoza s težjimi in/ali daljšimi vozili med sosednjimi državami članicami, ki na svojem ozemlju dovoljujejo enake standarde za teže ali mere. Hkrati je nekaj držav članic in deležnikov na področju železniškega/intermodalnega prevoza zaradi pomislekov glede učinkov na cestno infrastrukturo in morebitnega prehoda z železniškega na cestni prevoz nasprotovalo odobritvi čezmejnega prevoza na dolge razdalje s težjimi in/ali daljšimi vozili. Vse skupine deležnikov so dobro sprejele dodatne okolju prijazne spodbude, kot je povečanje največje teže za brezemisijська težka vozila ne glede na težo brezemisijских tehnologije ter upoštevanje priklopnikov in polpriklopnikov kot intermodalnih prevoznih enot.

Organi in industrija so pozvali tudi k uskladitvi dolžine naloženega vozila za prevoz vozil in določitvi minimalne ravni pregledov preobremenjenih težkih vozil. Deležniki so tudi odločno podprli uskladitev in poenostavitev upravnih postopkov v zvezi z dovoljenji za prevoz nedeljivega tovora.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Delo Komisije v zvezi z naknadno oceno in oceno učinka sta podprli dve zunanji študiji, ki ju je izvedel neodvisni konzorcij pod vodstvom družb Transport & Mobility Leuven in Ramboll Management Consulting. V konzorciju so bile tudi družbe Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety in posamezni podizvajalci.

V poročilu o izvajanju²⁷, ki ga je pripravila Komisija s tehnično podporo zunanjega izvajalca COWI, so bili zbrani pomembni podatki in informacije.

Med naknadno oceno in oceno učinka so potekala redna posvetovanja z medresorsko usmerjevalno skupino Komisije, sestavljeno iz strokovnjakov z ustreznih področij politike EU (okolje, podnebje, energija, notranji trg, zaposlovanje).

²⁷ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT report on the implementation of the amendments to Directive 96/53/EC introduced by Directive (EU) 719/2015 [Delovni dokument služb Komisije – Poročilo o izvajanju sprememb Direktive 96/53/ES, uvedenih z Direktivo (EU) št. 719/2015, SWD(2023) 70].

Poleg tega so bila opravljena posvetovanja z deležniki iz industrije, vključno z razvijalci neoporečne tehnologije, proizvajalci vozil, sektorskimi združenji (v cestnem in železniškem prometu), cestnimi organi in številnimi drugimi.

• **Ocena učinka**

Temu predlogu za spremembo direktive o težah in merah je priloženo poročilo o oceni učinka. Osnutek poročila je bil 26. aprila 2023 predložen Odboru za regulativni nadzor, ki je 26. maja 2023 izdal pozitivno mnenje s pridržki²⁸. Poročilo je bilo ustrezno prilagojeno, da bi se upoštevali pridržki in podrobnejše pripombe odbora. V oceni učinka so v oddelku 5 podrobno pojasnjene možnosti politike, v oddelku 6 pa je navedena celovita analiza učinka vseh možnosti.

Za obravnavo ugotovljenih težav in njihovih vzrokov so bile oblikovane tri možnosti politike, ki so osredotočene na cilje razogljičenja, usklajevanja in izvrševanja. Vse možnosti prispevajo k doseganju ciljev pobude, čeprav z različnimi stopnjami uspešnosti in učinkovitosti.

Možnost politike A (MP-A) zajema sedem ukrepov politike, ki so skupni vsem trem možnostim. Osredotoča se na odpravo ovir za uvajanje brezemisijских vozil in energijsko varčnih rešitev z dodelitvijo dovoljenj za dodatno težo in dolžino kot izravnava za težo in/ali velikost takih tehnologij. Usklajuje dolžino natovorjenih vozil za prevoz vozil in pojasnjuje pravila za uporabo težjih in/ali daljših vozil (tj. 44-tonskih težkih vozil in evropskih modularnih sistemov) v čezmejnem prevozu, ter podpira vse vrste prevoza, med drugim intermodalni prevoz v zabojnikih. MP-A spodbuja nadaljnji intermodalni prevoz v zabojnikih tako, da omogoča dodatno višino za namestitve zabojnikov z veliko prostornino v cestnih odsekih intermodalnega prevoza. Prav tako krepi izvrševanje z vzpostavitev minimalne ravni nadzora, ki ga morajo izvajati države članice, in določa minimalne zahteve za države članice, ki so pripravljene izvajati politike pametnega dostopa, da se zagotovita usklajenost in interoperabilnost teh shem po vsej EU.

Možnost politike B (MP-B) ima širše področje uporabe kot MP-A. Vključuje sedem skupnih ukrepov politike skupaj z dodatnimi ukrepi, ki zagotavljajo močnejše spodbude za uvajanje brezemisijских vozil s povečanjem omejitve teže za brezemisijaska težka vozila s sedanjih največ 42 ton (ki se štejejo za nezadostne za izravnavo teže nekaterih sedanjih brezemisijских tehnologij) na 44 ton, ne glede na težo brezemisijске tehnologije. Ta ukrep prevoznikom omogoča, da pridobijo dodatno nosilnost, če brezemisijaska tehnologija postane lažja in manjša. MP-B dodatno olajšuje intermodalni prevoz, saj tovornjake, priklopna vozila in polpriklopnike uvršča med intermodalne prevozne enote, ki bodo upravičene do enake dodatne dovoljene teže v višini 4 ton kot cestna vozila, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče. MP-B zagotavlja tudi večjo usklajenost upravnih zahtev v zvezi z izdajo dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora z vozili, ki presegajo omejitve glede teže in mer, določene v Direktivi. Uvaja tudi ukrepe, s katerimi je izvrševanje zaradi uporabe mehanizmov za tehtanje, ki jih je treba vgraditi v cestno infrastrukturo, bolj ciljno usmerjeno in učinkovitejše. V podporo prehodu na brezemisijске dejavnosti MP-B določa ciljni datum, po katerem morajo biti težja težka vozila (44 ton), ki jih možnost MP-A dovoljuje za uporabo v čezmejnem prevozu, brezemisijaska ali uporabljena za intermodalni prevoz. MP-B ponuja prednosti za prevoznike, vendar od držav članic zahteva nekaj odhodkov in regulativnih sprememb.

²⁸ Mnenje Odbora za regulativni nadzor. Direktiva o težah in merah, SEC(2023) 445.

Možnost politike C (MP-C) vključuje tudi sedem skupnih ukrepov politike in dodatne ukrepe za usklajevanje, razogljičenje in izvrševanje. Razširja operativno področje evropskih modularnih sistemov (EMS) na celotnem ozemlju EU (ki kot pri MP-B niso omejeni na države članice, ki dovolijo evropske modularne sisteme v nacionalnem prometu), uvaja višje varnostne standarde in zahteve glede usposobljenosti za uporabo evropskih modularnih sistemov, vzpostavlja koridorje za prevoz nedeljivega tovora in državam članicam nalaga dodatne obveznosti izvrševanja. MP-C zagotavlja večjo operativno učinkovitost, okoljske koristi in izvrševanje pravil, vendar prinaša višjo raven posredovanja in višje stroške za države članice. Ti so povezani z vzdrževanjem in krepitvijo cestne infrastrukture ter dodatnimi stroški usklajevanja za prevoznike.

Vse možnosti politike obravnavajo ugotovljene težave in njihove vzroke ter pomagajo doseči specifične in glavne cilje, čeprav z različno ravno uspešnosti in učinkovitosti.

Analiza učinkovitosti možnosti politike kaže, da skupne koristi, ki se med temi možnostmi razlikujejo in znašajo 20 milijard EUR (MP-A), 80,2 milijarde EUR (MP-B) in 97 milijard EUR (MP-C), presegajo skupne stroške v višini 1,9 milijarde EUR (MP-A), 6,5 milijarde EUR (MP-B) in 15,1 milijarde EUR (MP-C). Največje razmerje med koristmi in stroški (12,3) se je pokazalo pri MP-B, sledita ji MP-A (10,7) in MP-C (6,4).

Na podlagi primerjave treh možnosti politike v smislu uspešnosti, učinkovitosti, skladnosti, subsidiarnosti in sorazmernosti je bilo v oceni učinka ugotovljeno, da je MP-B najprimernejša. Pri obravnavanju vseh specifičnih ciljev je učinkovitejša kot MP-A, pri čemer bodo imeli organi držav članic kratkoročno le nekoliko višje stroške. MP-B je nekoliko manj učinkovita kot MP-C, zlasti v zvezi z izvrševanjem in spodbujanjem okolju prijaznejših vozil, ki so daljša in/ali težja. Vendar se zdi, da je MP-B bolj uresničljiva in lažje izvedljiva kot MP-C v zvezi z operativnimi pogoji za uporabo daljših in/ali težjih vozil (vključno z izrednim prevozom) in nadzornimi ukrepi. MP-B zagotavlja ravnovesje med cilji, ki jih je treba doseči, ter stroški in sorazmernostjo posredovanja, pa tudi enostavno izvajanje.

Direktiva neposredno prispeva k cilju trajnostnega razvoja št. 13 Organizacije združenih narodov (sprejeti nujne ukrepe za boj proti podnebnim spremembam in njihovim posledicam)²⁹, s katerim se bodo emisije CO₂ leta 2030 zmanjšale za 1 592 700 ton, leta 2050 pa za 54 600 ton. Predlog bo v obdobju 2025–2050 skupno zmanjšal emisije CO₂ za 27,8 milijona ton (1,2 % emisij CO₂ iz tovarnega prometa). Zunanji stroški emisij CO₂, izraženi kot trenutna vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče, naj bi se po ocenah zmanjšali za 3,5 milijarde EUR. To zmanjšanje emisij CO₂ je posledica večje uporabe brezemisijskih težkih vozil, prehoda na intermodalni prevoz in zmanjšanja števila voženj (zaradi povečanega koristnega tovora). Prispeva tudi k cilju trajnostnega razvoja št. 3 (poskrbeti za zdravo življenje in spodbujati splošno dobro počutje v vseh življenjskih obdobjih)³⁰, na podlagi katerega bodo emisije NO_x leta 2030 manjše za 5 100 ton in leta 2050 za 700 ton, emisije trdnih delcev bodo leta 2030 manjše za 1 000 ton, emisije NO_x bodo leta 2050 manjše za 400 ton, hkrati pa bodo zunanji stroški emisij hrupa v obdobju 2025–2050 v primerjavi z izhodiščem skupno manjši za 0,7 milijarde EUR (izraženo kot trenutna vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče) in rešenih bo 411 življenj. Reševanje življenj (tj. manj smrtnih žrtev zaradi nesreč) je zagotovljeno s preходом na intermodalni prevoz in z zmanjšanjem števila voženj (ki je posledica večjega koristnega tovora).

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ta predlog je del delovnega programa Komisije za leto 2022 v skladu s Prilogo II (pobuda programa REFIT) z naslovom „Nova spodbuda za evropsko demokracijo“³¹. Vključuje pomembno razsežnost programa REFIT v smislu poenostavitve in uskladitve tehničnih zahtev in upravnih postopkov, ki jih države članice uporabljajo za daljša in/ali težja vozila, ki potujejo po njihovem ozemlju in v čezmejnem prevozu. Pobuda bo zmanjšala upravno breme za prevoznike, povezano z različnimi in dragimi zahtevami za dovoljenja za prevoz izrednega ali nedeljivega tovora.

Znatno breme stroškov, ki izhaja iz sedanje direktive o težah in merah, je povezano s posledicami za prevoznike, ki se srečujejo z ovirami pri čezmejnem prevozu z daljšimi in/ali težjimi vozili, dovoljenimi v dveh (ali več) sosednjih državah članicah. Zaradi nejasnosti pravil Direktive prihaja do različnih nacionalnih razlag v zvezi s čezmejnem prevozom s temi vozili in raznovrstnih praks. V nekaterih primerih morajo prevozniki pred prehodom meje vozilo delno raztovoriti, v drugih pa lahko prosto prestopijo mejo na podlagi dvostranskih dogovorov med državama članicama. Pobuda bo odpravila pravno negotovost glede čezmejnega prevoza z daljšimi in/ali težjimi vozili (npr. vozili za prevoz avtomobilov, evropskimi modularnimi sistemi, 44-tonskimi težkimi vozili) in s tem povezano upravno breme. Poleg tega bo z vzpostavitvijo skupnih standardov za izvrševanje pravil v zvezi s čezmejnem prevozom zagotovljena večja pravna varnost za prevoznike, proizvajalce in organe.

Uvedba usklajenih pravil in pogojev za čezmejne prevoze z vozili, ki presegajo določene teže in mere, pomeni, da bo pobuda na splošno poenostavila in izboljšala učinkovitost zakonodaje. Zmanjšala bo regulativno breme za prevoznike ter prispevala k nemotenemu, pravičnemu in varnemu delovanju notranjega trga cestnega prevoza.

- **Uporaba pristopa „za enega sprejetega se eden odpravi“**

Ta pristop zajema „izravnavo morebitnega novega bremena za državljane in podjetja, povzročenega zaradi predlogov Komisije, z odpravo enakovrednega obstoječega bremena na istem področju politike“.

MP-B naj bi cestnim prevoznikom prihranila upravne stroške zaradi skrajšanja časa, potrebnega za pripravo in predložitev zahtevkov za izdajo posebnih dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora (1,2 milijarde EUR, izraženo kot trenutna vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče), kar bo omogočilo uskladitev obrazcev in postopkov za vloge. Pri pristopu „za enega sprejetega se eden odpravi“ so letni prihranki pri upravnih stroških ocenjeni na 71,8 milijona EUR na leto zaradi skrajšanja časa, potrebnega za pripravo in predložitev zahtevkov za izdajo posebnih dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora.

Temeljne pravice

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah³². Prispeva k cilju doseganja visoke ravni varstva okolja v skladu z načelom trajnostnega razvoja iz člena 37 Listine.

³¹ COM(2021) 645 final, EUR-Lex – 52021DC0645 – SL – EUR-Lex (europa.eu).

³² UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Pričakuje se, da bo predlog povzročil stroške prilagajanja za Komisijo. Ti so povezani z vzpostavitev tehničnih in operativnih standardov za izmenjavo informacij o prevozu nedeljivega tovora ter z razvojem standardov politik pametnega dostopa (IAP).

Tehnični in operativni standardi za izmenjavo informacij o prevozu nedeljivega tovora bodo določeni v dveh korakih. Najprej bo izvedena študija, da bi zbrali zahtevane elemente in predlagali več možnosti za določitev standardov. V drugi fazi se bodo ugotovitve študije uporabile za pripravo standardov s pomočjo strokovne skupine. Stroški začetne študije so ocenjeni na 400 000 EUR. Potrebni bosta dve delavnici v živo. Povprečni stroški dvodnevne delavnice, ki jo gosti Komisija, so ocenjeni na 30 000 EUR. Enkratni stroški prilagajanja so zato ocenjeni na 460 000 EUR.

Razvoj standardov politik pametnega dostopa se bo prav tako nadaljeval v dveh korakih. Najprej bo izvedena študija, ki ji bodo sledile dve delavnici in priprava standardov s pomočjo strokovne skupine. Stroški študije so ocenjeni na 400 000 EUR. Povprečni stroški dvodnevne delavnice, ki jo gosti Komisija, so ocenjeni na 30 000 EUR. Potrebni bosta dve taki delavnici v živo. Nadomestilo za strokovnjake, ki sodelujejo na teh srečanjih, je ocenjeno na 5 000 EUR za vsako srečanje. Zato so enkratni stroški prilagajanja za ukrep politike PMc7 ocenjeni na 470 000 EUR.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bo spremljala in ocenjevala dejanski učinek zakonodaje z različnimi ukrepi in sklopom kazalnikov, ki ji bodo omogočili merjenje napredka pri doseganju specifičnih in operativnih ciljev. Ukrepi spremljanja vključujejo redno (dveletno) poročanje držav članic o številu in vrsti (naključnih, ciljno usmerjenih in avtomatiziranih) izvedenih kontrol skladnosti ter številu in kategoriji odkritih kršitev. Komisija bo na podlagi teh nacionalnih prispevkov za Evropski parlament in Svet pripravljala dveletna poročila o tem, kako države članice izvajajo pravila o težah in merah težkih tovornih vozil. Oblikovala bo sklepne ugotovitve o tem, kako države članice izpolnjujejo svoje obveznosti izvrševanja, in o tem, kako prevozniki spoštujejo pravila o težah težkih vozil. Redno poročanje bo pripomoglo tudi k opazovanju trendov v zvezi z ravnmi skladnosti ter učinkovitostjo dejavnosti in orodij izvrševanja. Komisija bo še naprej sodelovala s strokovno skupino za teže in mere, ki ji bo pomagala odkriti in obravnavati primere različnih razlag pravil EU o teži in merah ter različnih nacionalnih zahtev in praks izvrševanja. Cilj je vzpostaviti skupne pristope in po potrebi izdati smernice. Poleg tega bodo sistemi spremljanja in obveščanja, ki jih bodo vzpostavile države članice, pomagali oceniti razvoj uporabe evropskih modularnih sistemov in njihovega operativnega področja, stopnjo prevoza nedeljivega tovora in nacionalne operativne pogoje.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 spreminja Direktivo Sveta 96/53/ES. Glavna pravila, ki bistveno spreminjajo Direktivo ali dodajajo nove elemente, so naslednja:

Člen 1(1)

Člen 1 se spremeni, da se posodobijo sklici na ustrezno zakonodajo o homologaciji in tržnem nadzoru vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.

Člen 1(2)

Člen 2 se spremeni, da se opredelitvi pojmov „priklopno vozilo“ in „polpriklopnik“ ter postopki za merjenje največjih dovoljenih mer uskladijo s tistimi iz zakonodaje o homologaciji vozil, pri čemer se dodajo ključne opredelitve pojmov „evropski modularni sistem“ in „vozilo za prevoz vozil“ ter opredelitev pojma „platforma eFTI“ v skladu z Uredbo (EU) št. 1056/2020³³.

Spremenjeni so tudi opredelitev intermodalnega prevoza in potrebni sklici na te vrste prevoza v revidirani različici Priloge I, da se za tovornjake, priklopnike in polpriklopnike, ki se uporabljajo v intermodalnih prevozi, zagotovijo koristi od enake dodatne dovoljene teže kot za cestna vozila, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče in se uporabljajo v intermodalnem prevozu z zabojniki. To bo cestne prevoznike spodbudilo tudi k uporabi intermodalnega prevoza brez zabojnikov.

Člen 1(3)

Člen 4 se spremeni:

- za zagotovitev pravne jasnosti glede uporabe težkih vozil, ki presegajo teže in mere, določene v Direktivi, odstavek 1, točka (c), potrjuje, da kadar države članice uporabijo nacionalna odstopanja, dovoljena v skladu z odstavkom 2, nimajo samodejno pravice do čezmejnega prevoza s težjimi in/ali daljšimi vozili;
- odstavek 3 odraža dejstvo, da se lahko pri prevozu nedeljivega tovora presežejo teže in mere. Poleg tega od držav članic zahteva, da poenostavijo in racionalizirajo postopke za izdajo nacionalnih dovoljenj ali sprejetje podobnih ureditev za prevoz nedeljivega tovora, da se čim bolj zmanjša upravno breme za prevoznike in preprečijo zamude. Uvaja tudi obveznost sodelovanja med državami članicami v zvezi z zahtevami glede signalizacije ali označevanja vozil ter preprečuje nesorazmerne ovire v obliki zahtev glede nacionalnega jezika;
- novi odstavek 4a določa pogoje za uporabo evropskih modularnih sistemov (EMS), ki se lahko uporabljajo zunaj preskusnih sistemov iz odstavka 5, ne da bi bili omejeni na njihovo vlogo zagotavljanja poštene konkurence, kot je določeno v členu 4(4), točka (b). Da bi se zagotovili pošteni konkurenčni pogoji brez diskriminacije, lahko države članice v skladu s tem novim odstavkom odobrijo evropski modularni sistem v nacionalnem in mednarodnem prometu, če so izpolnjeni posebni pogoji, med drugim ustrezne informacije, ki se dajo na voljo cestnim prevoznikom na jasn, dostopen in pregleden način, in sicer prek enotnega nacionalnega informacijskega in komunikacijskega sistema, ki ga določijo navedene države članice;
- sprememba odstavka 5 omogoča razširitev geografskega področja uporabe preskusov, namenjenih preskušanju, ocenjevanju in postopnemu uvajanju novih tehnologij in shem, vključno z evropskim modularnim sistemom, ki bi se lahko

³³ Uredba (EU) št. 1056/2020 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).

izvajali tudi čezmejno, krepí njihovo začasno naravo in določa obdobje največ pet let za take poskuse z evropskim modularnim sistemom. Novi pododstavek določa, da morajo države članice vzpostaviti sistem spremljanja, da bi na ravni EU izkoristile izkušnje, pridobljene s tehnologijo, ki je preskušena v preskusih, in zagotovile primerljivost zbranih informacij, vključno z učinkom evropskega modularnega sistema;

- z novim odstavkom 5a se na Komisijo prenese pooblastilo, da opredeli minimalne sklope podatkov in kazalnikov uspešnosti, ki jih bodo morali zagotoviti nacionalni sistemi spremljanja uporabe evropskega modularnega sistema in preskusov.

Člen 1(4)

Vstavi se nov člen 4a, v skladu s katerim morajo države članice vzpostaviti in upravljati nacionalni elektronski informacijski in komunikacijski sistem, ki zagotavlja enotno točko dostopa za prevoznike, da pridobijo vse potrebne informacije za prevoz nedeljivega tovora, uporabljajo evropski modularni sistem v državah članicah, ki jim to dovolijo, in predložijo vloge za pridobitev dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora. Za dodatno olajšanje upravnih postopkov to pravilo določa tudi, da lahko Komisija določi enotni standardni obrazec za vlogo za prevoznike nedeljivega tovora ter nadalje uskladi pravila in postopke za izdajo dovoljenj.

Člen 1(5)

Novi člen 4b odpravlja umetne ovire za čezmejni prevoz s težjimi tovornjaki, ki preprečujejo, da bi se izboljšala operativna, energijska in okoljska učinkovitost cestnega prometa pri prehodu na brezemisijski prevoz. Začasno dovoljuje uporabo 44-tonskih težkih vozil na fosilna goriva v mednarodnih cestnih prevozih med navedenimi državami članicami, ki dovolijo taka težja vozila v nacionalnih prevozih. Prav tako začasno dovoljuje njihovo uporabo v intermodalnem prevozu, pri katerem je dovoljena dodatna teža. Prehodno obdobje je tako, da zagotavlja zadostno razpoložljivost brezemisijških težkih vozil na trgu, prevoznikom pa potreben čas za obnovo njihovih sedanjih vozniških parkov. Datum prenehanja veljavnosti tega začasnega ukrepa je povezan s pričakovanim povečanjem uporabe brezemisijških vozil, ki naj bi po napovedih predstavljala približno 50 % novih registracij, glede na analizo v oceni učinka, ki je priložena predlogu Komisije za spremembo Uredbe (EU) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final).

Člen 1(6)

Spremenjeni člen 6(1) vsebuje posodobljene sklice na veljavna pravila EU, spremenjeni odstavek 5 pa usklajene sklice na informacije, ki jih je treba vključiti v dokazilo o skladnosti z največjimi težami iz Priloge I.

Novi odstavek 7 člena 6 zahteva, da organizator intermodalnega prevoza da na voljo ustrezne podatke o prevozu tovora prek elektronske platforme za informacije o prevozu blaga (eFTI) v skladu z Uredbo (EU) 2020/1056 in da so te informacije dostopne ustreznim organom.

Člen 1(7)

Spremenjeni člen 8b vsebuje posodobljene sklice na veljavna pravila EU o zakonodaji o homologaciji.

Člen 1(8)

Ker so možnosti za izboljšanje energijske učinkovitosti vozil z odprtim tovornim prostorom za prevoz vozil omejene, lahko v večini držav članic presežejo največjo dovoljeno dolžino za previsni tovor, s čimer se znatno poveča njihova nosilnost. Novi člen 8c usklajuje pravila o previsnem tovoru za ta vozila in potrjuje zakonitost njihove uporabe pri mednarodnem prevozu.

Člen 1(9)

Spremenjeni člen 9a(1) vsebuje pojasnilo, da lahko podolgovate kabine presegajo največje dolžine toliko, da se lahko v vozilih s takimi kabinami namestijo tudi brezemisijske tehnologije, kot so baterije in rezervoarji za vodik. Poleg tega vsebuje posodobljene sklice na veljavna pravila EU o zakonodaji o homologaciji iz odstavka 2.

Člen 1(10)

Predlog z nadomestitvijo člena 10b in vključitvijo potrebnih sprememb v revidirano različico Priloge I določa odstopanja od največjih tež in mer brezemisijskih težkih vozil, ki izravnavajo težo in prostor brezemisijskih pogonskih sistemov in povezane opreme. Poleg tega predlog s spremembami v Prilogi I odpravlja pogoj, da je največja dodatna teža za brezemisijska težka vozila omejena na težo brezemisijske tehnologije.

Člen 1(11)

Člen 10c se spremeni zaradi vključitve novega odstavka v člen 10b, da se pojasni, da se za možnost največjih dolžin iz navedene določbe, kjer je to primerno, uporablja tudi člen 10b(2).

Člen 1(12)

Člen 10d upošteva minimalno uvedbo sistemov za tehtanje med premikanjem v vseevropskem cestnem prometnem omrežju, predvideno v predlogu Komisije za uredbo o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. To zagotavlja zunanjo skladnost med obema pravnima instrumentoma in podpira zahteve za izvrševanje iz tega člena. Odstavek 2 člena 10d določa tudi minimalno raven kontrol skladnosti, ki jih morajo izvajati države članice, vključno s kontrolami ponoči.

Člen 1(13)

Novi člen 10da določa minimalne skupne pogoje za prostovoljno uvajanje shem politike pametnega dostopa v državah članicah in zagotavlja, da so usklajeni s pravnim okvirom iz Direktive 2010/40/EU, zlasti o izmenjavi ustreznih podatkov v realnem času. Nadalje pojasnjuje, da so te sheme zasnovane kot orodje za boljše izvrševanje prometnih predpisov in ne bi smele povzročiti diskriminatornih ali nesorazmernih omejitev prostega pretoka blaga in storitev, ki bi ovirale nemoteno delovanje notranjega trga.

Člen 1(14)

S spremembo člena 10f in z vključitvijo potrebnih sprememb Priloge I se največja višina vozil ali skupin vozil, ki prevažajo zabojnike s standardno zunanjo višino 2,9 metra (9,6 čevlja) (zabojniki z veliko prostornino), poveča, da se dodatno olajša razvoj intermodalnega prevoza.

Člen 1(15)

Člen 10g določa informacije, ki so potrebne za ustrezno in redno ocenjevanje izvajanja Direktive, oceno njenega učinka na prometni sistem kot celoto ter spremljanje preskusov in shem, ki se izvajajo v državah članicah, da se zagotovi njihova korist za EU, ne da bi to povzročilo nepotrebno ali neupravičeno breme za države članice. Komisija bo uvedla standardni obrazec za poročanje v elektronski obliki, da bi olajšala obveznosti poročanja držav članic in zagotovila primerljivost predloženih informacij.

Člen 1(16)

V členu 10h(2) je pojasnjeno, da pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, ki se prenese na Komisijo v skladu z navedeno določbo, zajema tudi delegirane akte iz člena 4(5a).

Člen 1(17)

Novi odstavek 4 v členu 10i vsebuje sklic na postopek, ki bi ga morala Komisija upoštevati pri sprejemanju izvedbenih aktov s takojšnjo uporabo in je primeren za določbo o izrednih razmerah.

Člen 1(18)

Člen 10j se črta, ker je Komisija z objavo zadevnega poročila že izpolnila svojo obveznost iz tega člena.

Člen 1(19)

Člen 10k uvaja določbo o izrednih razmerah, ki državam članicam zagotavlja potrebno prožnost pri spopadanju s kriznimi razmerami, vključno s tistimi, ki potekajo zunaj EU. Klavzula o izrednih razmerah se lahko začasno uporabi za odobritev izjem od pravil, določenih v Direktivi, bodisi s strani posameznih držav članic ali, če je prizadeta več kot ena država članica, s strani Komisije z izvedbenimi akti, ki se začnejo uporabljati takoj.

Člen 1(20)

Priloga I se nadomesti, da se uvedejo potrebne spremembe v zvezi z določenimi vrednostmi nekaterih vrst težkih vozil, med drugim zgoraj navedene spremembe in spremembe v zvezi s členom 2, členom 10b in členom 10f(1), ter da se pojasnijo vrednosti iz Priloge. Spremembe vrednosti se nanašajo na dodatno višino za vozila z zabojniki z veliko prostornino, največjo težo 5-osnih motornih vozil ter fiksno količino dodatne teže in dodatne osne obremenitve za brezemisijska vozila.

Člen 1(21)

Priloga III se spremeni, da se posodobi sklic na veljavna pravila EU.

Člen 2

V člen 2(1), točka (a), Uredbe (EU) 2020/1056 se vstavi nova alinea (vi), da se ta uredba uporablja za zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz člena 6(6) Direktive 96/53/ES.

Člen 3

Člen 3 določa rok za prenos spremenjene direktive s strani držav članic.

Člen 4

Člen 4 določa datum začetka veljavnosti spremenjene direktive, ki je dvajseti dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 5

S členom 5 se spremenjena direktiva naslavlja na države članice.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora³⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Sveta 96/53/ES³⁶ določa največje dovoljene teže in mere težkih vozil, ki lahko vozijo po cestah Unije, da se zagotovita varnost v cestnem prometu in nemoteno delovanje notranjega trga ter spodbudi energijska in operativna učinkovitost prevoza ter zmanjšajo emisije toplogrednih plinov iz navedenih dejavnosti. Ocena Direktive 96/53/ES je pokazala, da je bila le delno učinkovita pri doseganju ciljev na področju varnosti v cestnem prometu, notranjega trga in okolja ter da je treba njene določbe prilagoditi tehnološkemu razvoju in spodbujati inovacije, obravnavati spreminjajoče se izzive na trgu prevoznih storitev in prispevati k prednostnim nalogam politike Unije glede razogljčenja prevoza.
- (2) V sporočilu Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, ki usmerja evropski promet na pravo pot za prihodnost³⁷, je jasno navedeno, da je treba za prispevanje k doseganju cilja evropskega zelenega dogovora³⁸ o 90-odstotnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050 zagotoviti, da bodo vsi načini prevoza bolj trajnostni in da bodo trajnostne alternative splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, ter uvesti prave spodbude za prehod na prometni sistem ničelnega onesnaževanja v Uniji.
- (3) Z racionalizacijo in pojasnitvijo pravil o težah in merah težkih vozil v cestnem prometu je treba odpraviti energijsko in operativno neučinkovitost čezmejnega prevoza, prevoznikom zagotoviti močne spodbude za uvajanje brezemisijских tehnologij, hkrati pa olajšati uporabo obstoječih energijsko varčnih rešitev, ter dodatno

³⁴ UL C , , str. .

³⁵ UL C , , str. .

³⁶ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

podpreti intermodalni tovorni prevoz. Da bi čim bolj zmanjšali upravna bremena, preprečili izkrivljanje konkurence ter zmanjšali tveganja za varnost v cestnem prometu in škodo na cestni infrastrukturi, bi bilo treba uskladiti nekatere zahteve glede uporabe težjih in daljših vozil ter okrepiti izvrševanje veljavnih pravil.

- (4) Za doseg te ciljev bi bilo treba vzpostaviti pravo ravnovesje med gospodarsko učinkovitostjo, okoljsko trajnostnostjo, zaščito cestne infrastrukture in vidiki varnosti v cestnem prometu.
- (5) Vrste težkih vozil in vrednosti teže navedenih vozil so opredeljeni s sklicem na zakonodajo Unije o homologaciji in tržnem nadzoru vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, zlasti na uredbi (EU) 2018/858³⁹ in (EU) 2019/2144⁴⁰ Evropskega parlamenta in Sveta. Zato je zaželeno, da se posodobijo sklici na navedene zadevne pravne akte, da se zagotovi jasnost veljavnega zakonodajnega okvira.
- (6) Določbe Direktive 96/53/EU dopolnjujejo Direktivo Sveta 92/106/EGS⁴¹ glede spodbujanja in podpiranja rasti intermodalnega prevoza. Opredelitev intermodalnega prevoza bi bilo zato treba uskladiti s terminologijo, uporabljeno v Direktivi 92/106/EGS, da se tovornjakom, priklopnikom in polpriklopnikom, ki se uporabljajo v intermodalnih prevozi, omogoči, da so upravičeni do enakih dovoljenih dodatnih tež kot cestna vozila, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče in se uporabljajo v intermodalnem prevozu v zabojnikih. Taka spodbuda v zvezi s težo bi morala spodbuditi cestne prevoznike k uporabi tudi intermodalnega prevoza brez zabojnikov.
- (7) Za zagotovitev skupnega razumevanja in enotnega izvajanja določb te direktive v notranjem in mednarodnem prometu je treba pojasniti, da se nacionalna odstopanja od nekaterih mejnih vrednosti največjih dovoljenih tež in mer za nekatere vrste vozil v

³⁹ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1) in Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ter uredb Komisije (ES) št. 631/2009 in (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

⁴⁰ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

⁴¹ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

notranjem prometu ne uporabljajo samodejno za vozila, ki se uporabljajo za čezmejne prevoze.

- (8) Prevoz nedeljivega tovora je pomemben tržni segment, povezan s strateškimi področji obnovljivih virov energije, gradbeništva in infrastrukture, nafte in plina, težke industrije in proizvodnje električne energije. Kljub priznani vrednosti obstoječih evropskih smernic dobre prakse za izredni prevoz, ki so jih sprejeli strokovnjaki, ki so jih imenovala države članice, je bil dosežen zelo majhen napredek pri poenostavitvi ter uskladitvi pravil in postopkov za pridobitev dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora. Brez poseganja v pravico držav članic, da vzpostavijo potrebne pogoje za zagotovitev varnega prevoza nedeljivega tovora na svojih ozemljih, bi morale države članice sodelovati, da bi čim bolj uskladile navedene zahteve in s tem preprečile pomnoževanje različnih pogojev, ki imajo isti namen. Države članice bi morale tudi zagotoviti, da so nacionalne zahteve sorazmerne in nediskriminatorne, pri čemer ne bi smele nalagati neupravičenih zahtev, kot je dobro poznavanje nacionalnega jezika zadevne države članice. Da bi zmanjšali upravno breme za prevoznike ter zagotovili učinkovit, pravičen in varen prevoz, je bistveno vzpostaviti pregleden, usklajen in uporabniku prijazen sistem za pridobitev dovoljenj.
- (9) Evropski modularni sistemi (EMS) se uporabljajo, natančno preskušajo in so se izkazali za zanimivo rešitev za izboljšanje gospodarske in energijske učinkovitosti prevoza, hkrati pa zagotavljajo varnost v cestnem prometu in zaščito infrastrukture, saj so omejeni na ustrezne dele cestnih omrežij. Glede na nacionalne posebnosti, različne gospodarske interese, potrebe po prevozu in različne zmogljivosti prometne infrastrukture v državah članicah lahko te najboljše ocenijo in odobrijo uporabo evropskega modularnega sistema na svojem ozemlju. Hkrati je za povečanje pozitivnih socialno-ekonomskih učinkov in okoljskih vplivov uporabe evropskega modularnega sistema ključnega pomena, da se odpravijo nepotrebne ovire za njegovo uporabo v čezmejnem prevozu med sosednjimi državami članicami, ki dovoljujejo take skupine vozil na svojih ozemljih, brez omejitve števila prehodov meja, če so v skladu z največjimi dovoljenimi težami in merami za evropski modularni sistem, ki so jih države članice določile na svojih ozemljih. Namen tega je zagotoviti, da evropski modularni sistem, ki se uporablja v čezmejnem prevozu, izpolnjuje skupno omejitev najnižje teže in mere za evropski modularni sistem, ki se uporablja v navedenih državah članicah. Zaradi varnosti prometa, preglednosti in pravne jasnosti bi bilo treba določiti skupne pogoje za uporabo evropskega modularnega sistema v nacionalnem in mednarodnem prometu, vključno z zagotavljanjem jasnih informacij o omejitvah glede tež in mer za evropski modularni sistem in o delih cestnega omrežja, združljivih s specifikacijami takih vozil, ter spremljanjem učinkov uporabe evropskega modularnega sistema na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljskih vplivov evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z učinki na modalni delež.
- (10) Državam članicam bi moralo biti še naprej dovoljeno začasno izvajanje preskusov. Nove tehnologije, ki omogočajo polnjenje med premikanjem, kot so sončni paneli, odjemniki toka in električne ceste, ali postopna uvedba evropskega modularnega sistema v državah članicah lahko zahtevajo preseganje največjih teže in mer v preskusnem okolju, med drugim na čezmejnih odsekih cestnega omrežja. Zato bi moralo biti državam članicam še naprej dovoljeno izvajanje takih preskusov ter čezmejno preskušanje združljivosti novih tehnologij in konceptov. Začasnost in inovativnost preskusov je treba pojasniti z določitvijo najdaljšega obdobja za njihovo izvedbo. Hkrati število preskusov novih tehnologij in inovativnih shem ne bi smelo

biti omejeno, da bi se izognili oviranju inovativnosti. Države članice bi morale redno spremljati in ocenjevati uspešnost ter učinke preskušanja novih tehnologij in novih konceptov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje, kakor tudi okoljske učinke na prometni sistem, kot so učinki na modalni delež.

- (11) Pri prevozu nedeljivega tovora z vozili ali skupinami vozil, ki presegajo največje teže ali mere, in uporabi evropskega modularnega sistema je glede na njihove potrebe po dodatnih varnostnih elementih in ustrezni infrastrukturi treba posebno pozornost nameniti elementom, kot so preglednost ustreznih informacij, pravna varnost in usklajenost postopkov za izdajo dovoljenj. Zato morajo države članice na jassen in lahko dostopen način vzpostaviti enoten elektronski informacijski in komunikacijski sistem, ki bo vseboval vse ustrezne informacije o operativnih in upravnih pogojih za prevoz nedeljivega tovora in uporabo evropskega modularnega sistema. Ta nacionalni sistem bi moral prevoznikom tudi omogočiti, da pridobijo informacije in elektronsko predložijo vlogo v standardizirani obliki za posebna dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora v zadevni državi članici.
- (12) Umetne ovire za čezmejni prevoz s težjimi tovornjaki, ki se uporabljajo predvsem za prevoz na dolge razdalje (kot so skupine vozil s petimi in šestimi osmi), bi bilo treba odpraviti na usklajen način, da bi kratkoročno izkoristili operativno, energijsko in okoljsko učinkovitost, povezano z večjo nosilnostjo, ki jo zagotavljajo države članice, vključno z intermodalnim prevozom. Za učinkovit prehod na brezemisijско mobilnost je treba od leta 2035 postopno opustiti uporabo takih težjih tovornjakov na fosilna goriva, ko naj bi se prodor brezemisijских težkih vozil na trg znatno povečal na približno 50 % registracij novih težkih vozil. Po postopnem opuščanju bi morali biti težji tovornjaki še naprej dovoljeni v nacionalnem prometu, v mednarodnem prometu pa bi morali biti skladni z največjimi dovoljenimi težami iz Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki omejuje dodatno dovoljeno težo za brezemisijска vozila in vozila, vključena v intermodalni prevoz.
- (13) Dokazilo o skladnosti vozil z vrednostmi iz Direktive 96/53/ES bi moralo vsebovati celovite informacije v skladu s posodobljenimi pravili Unije o enotnih postopkih in tehničnih specifikacijah za homologacijo vozil. Sklice na veljavna pravila Unije bi bilo zato treba posodobiti, da se vključi poseben sklic na Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/535⁴². Informacije, ki jih je treba vključiti v dokazilo o skladnosti, je treba dodatno uskladiti z največjimi težami, dovoljenimi v skladu z Direktivo 96/53/ES. Nadzor intermodalnosti prevoza, kot je opredeljen v členu 2, je lahko še posebej zahteven pri prevozu brez zabojnikov. Za zagotovitev ustrezne uporabe dodatne dovoljene teže za težka vozila, vključena v intermodalni prevoz, morajo prevozniki predložiti dokaz o intermodalnosti prevoza. Platforme za digitalne podatke o prevozu, vzpostavljene v skladu z Uredbo (EU) št. 1056/2020 Evropskega parlamenta in Sveta⁴³ (v nadaljnjem besedilu: platforme eFTI), zagotavljajo ustrezno orodje, saj so oblikovane tako, da vključujejo zahteve glede zakonsko predpisanih

⁴² Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/535 z dne 31. marca 2021 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta glede enotnih postopkov in tehničnih specifikacij za homologacijo vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovimi splošnimi konstrukcijskimi podatki in varnostjo (UL L 117, 6.4.2021, str. 1).

⁴³ Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).

informacij iz členov 3 in 7 Direktive 92/106/EGS. Zato bi morala biti uporaba platforme eFTI obvezna za evidentiranje in dajanje na voljo ustreznih informacij o prevozu v zvezi z načini prevoza, ki se uporabljajo za prevoz tovora.

- (14) Vozila z odprtim tovornim prostorom za prevoz vozil imajo zelo omejene možnosti za zmanjšanje porabe energije z izboljšano aerodinamiko. Različna nacionalna pravila o previsu tovora na vozilih za prevoz vozil povzročajo izkrivljanje konkurence in znatno omejujejo njihov potencial za izboljšanje operativne in energijske učinkovitosti v mednarodnem prometu. Zato je treba uskladiti pravila o previsu tovora na vozilih z odprtim tovornim prostorom za prevoz vozil, da se zagotovi ustrezno izpolnjevanje teh ciljev.
- (15) Težka vozila s podolgovatimi kabinami so začela vstopati na trg v kombinaciji z brezemisijskimi pogonskimi sistemi. Uporaba brezemisijskih pogonskih sistemov, odvisno od tehnologije, zahteva dodaten prostor, ki se ne bi smel šteti v škodo dejanskega tovora vozila, da brezemisijski sektor cestnega prometa ne bi bil gospodarsko prikrajšan. Zato bi bilo treba pojasniti, da je lahko prekoračitev največjih dolžin, predvidenih za podolgovate kabine, taka, da zagotavlja prostor, potreben za vključitev brezemisijske tehnologije, kot so baterije in rezervoarji za vodik, če niso ogrožene varnost, učinkovitost in udobnost aerodinamičnih kabin.
- (16) Podobno kot potreba po dodatnem prostoru sedanji standardi prav tako niso primerni za izravnavo dodatne teže brezemisijskih težkih vozil, zlasti v prevozu na dolge razdalje. Dodatna teža in osna obremenitev sta potrebni za brezemisijske skupine vozil in za najpogostejša potniška vozila, ki se uporabljajo v Uniji. Zaradi lažjih tehnologij in boljše aerodinamike bo uporaba brezemisijskih pogonskih sistemov učinkovitejša (omogočeni bosta daljša prevožena razdalja in daljša življenjska doba baterij), saj se bo zmanjšala njihova poraba energije. Da bi zagotovili dodatne spodbude za uvedbo brezemisijskih težkih vozil in spodbudili tehnološki razvoj ter opremo vozil z izboljšano aerodinamiko, bi bilo treba dovoljenja za dodatno težo ločiti od teže brezemisijske tehnologije.
- (17) Uspešno, učinkovito in dosledno izvrševanje pravil je izjemno pomembno za zagotovitev neizkrivljene konkurence med prevozniki ter odpravo tveganj za varnost v cestnem prometu in cestno infrastrukturo, ki jih povzročajo vozila, ki nezakonito presegajo veljavne teže ali mere. Če se države članice odločijo za uporabo avtomatskih sistemov na cestni infrastrukturi, bi morale za boljšo ciljno usmerjenost cestnega preverjanja preobremenjenih vozil zagotoviti vsaj uvedbo takih sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju. Poleg tega bi bilo treba zaradi zanesljivosti in doslednosti izvrševanja po vsej Uniji določiti minimalno obvezno raven nadzora, ki ga morajo države članice izvajati sorazmerno z obsegom prometa vozil, ki spadajo na področje uporabe te direktive, na svojih ozemljih, vključno z ustreznim številom kontrol v nočnih urah.
- (18) Da bi dodatno okrepili izvrševanje in spremljanje uporabe težkih vozil na cestah Unije, zmanjšali zastoje, povečali varnost v cestnem prometu, zmanjšali tveganje škode na infrastrukturi in spodbujali trajnostne prevoze, bi bilo treba države članice spodbujati k vzpostavitvi shem politike pametnega dostopa, ki zagotavljajo skladnost s pravili o največjih dovoljenih težah in merah. Države članice bi morale pri vzpostavljanju takih shem uporabljati minimalne skupne zahteve za zagotovitev usklajenosti in interoperabilnosti po vsej EU, zlasti kar zadeva dostopnost in obliko ustreznih podatkov, ki se izmenjujejo. Sheme bi morale pomagati zagotoviti, da se prevoz opravlja s pravim vozilom, s pravim tovorom, na pravi cesti in ob pravem času,

da se zagotovi čim manjši vpliv na okolje, infrastrukturo, zdravje in varnost ljudi ter družbo. Pri vzpostavitvi takih shem bi bilo treba uporabiti napredne inteligentne prometne sisteme, kot so komunikacija med vozili in infrastrukturo, komunikacija med vozili in omrežji, izmenjava podatkov v realnem času in spremljanje na daljavo, da se zagotovi varen in nemoten promet težkih vozil, kar ne bi smelo povzročiti nesorazmernih ali diskriminatornih omejitev prometa.

- (19) Za spodbujanje rasti multimodalnega prometnega sistema bi bilo treba dodatno olajšati prevoz v zabojnikih, tako da se cestnim vozilom omogoči prevoz v zabojnikih z veliko prostornino.
- (20) Evropski parlament in Svet bi bilo treba redno obveščati o rezultatih preverjanj skladnosti, ki jih izvajajo pristojni organi držav članic, o uvedbi in uporabi orodij za izvrševanje in sistemov spremljanja, zlasti v okviru ocenjevanja operativnih, varnostnih in okoljskih vplivov uporabe težjih in/ali daljših vozil, vključno z modularnimi skupinami vozil. Te informacije, ki jih zagotovijo države članice, bi morale Komisiji omogočiti spremljanje razvoja trga in skladnosti z Direktivo 96/53/ES. Da bi državam članicam olajšali predložitev potrebnih informacij Komisiji ter zagotovili enotnost in primerljivost podatkov, kar bi omogočilo spremljanje skladnosti in ocenjevanje splošne uspešnosti Direktive 96/53/ES, je zaželeno, da Komisija vzpostavi enotno uporabniku prijazno obliko poročanja.
- (21) Da bi se lahko sektor cestnega prometa hitro odzval na vse krize, kot so naravne nesreče, pandemije, vojaški konflikti ali okvare infrastrukture, je treba v Direktivo 96/53/ES uvesti klavzulo o izrednih razmerah, ki omogoča začasno uporabo težkih vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in/ali mere, da se zagotovi neprekinjena oskrba s potrebnimi blagom in storitvami. Taka klavzula o izjemi bi se morala uporabljati le, kadar to zahteva javni interes in pod pogojem, da s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu.
- (22) Za zagotovitev, da so sistemi spremljanja, ki jih vzpostavijo države članice za ocenjevanje vplivov sistema okoljskega ravnanja, in preskusi skladni z minimalnimi usklajenimi zahtevami, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte za dopolnitev Direktive 96/53/ES v zvezi z določitvijo minimalnih sklopov podatkov in/ali kazalnikov uspešnosti, ki jih morajo zagotoviti navedeni sistemi spremljanja. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim s strokovnjaki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016⁴⁴. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.
- (23) Da bi se zagotovili enotni pogoji izvajanja te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za vzpostavitev enotnega standardnega obrazca za vlogo ter uskladitev pravil in postopkov za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev za vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje teže in/ali mere in so namenjena prevozu nedeljivega tovora, za določitev standardne oblike poročanja, ki bo državam članicam omogočala izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja, ter za določitev začasnih izjem od uporabe omejitev tež in mer, ki se uporabljajo v

⁴⁴ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

mednarodnem prometu med državami članicami, ki jih je prizadela kriza. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁵.

- (24) Ob upoštevanju številnih sprememb Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki se nanašajo na potrebo po zagotavljanju dodatnih spodbud za uvedbo brezemisijских težkih vozil, potrebo po uskladitvi največje teže 5-osnih motornih vozil in potrebo po spodbujanju intermodalnega prevoza, jo je zaradi jasnosti primerno nadomestiti.
 - (25) Da bi se v področje uporabe Uredbe (EU) 2020/1056 dodale informacije, zahtevane v skladu z Direktivo 96/53/ES, je treba navedeno uredbo spremeniti.
 - (26) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotavljanja varnosti v cestnem prometu, spodbujanja trajnostnega in učinkovitega prevoza ter spodbujanja delovanja notranjega trga, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se ti cilji zaradi čezmejne narave cestnega prevoza in težav, ki naj bi jih ta direktiva obravnavala, lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
 - (27) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije z dne 28. septembra 2011 o obrazložitenih dokumentih⁴⁶ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih je pojasnjeno razmerje med sestavnimi deli direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.
 - (28) Direktivo 96/53/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –
- SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 96/53/ES

Direktiva 96/53/ES se spremeni:

- (1) Člen 1 se spremeni:
 - (a) v odstavku 1 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) mere motornih vozil kategorij M₂ in M₃ in njihovih priklopnih vozil kategorije O ter motornih vozil kategorij N₂ in N₃ in njihovih priklopnih vozil kategorij O₃ in O₄, kakor so razvrščeni v členu 4 Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta*.“;
 - (b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Vse vrednosti za teže, navedene v Prilogi I, veljajo kot pravilo za promet in so povezane s pogoji natovarjanja, niso pa to proizvodna pravila, ki so določena v Uredbi (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta**.“;

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

⁴⁶ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

* Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

** Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).“;

(2) Člen 2 se spremeni:

(a) v drugi alineji se opredelitev pojma „priklopno vozilo“ nadomesti z naslednjim:

„– ‚priklopno vozilo‘ pomeni vozilo, kot je opredeljeno v členu 3(17) Uredbe (EU) 2018/858;“;

(b) v tretji alineji se opredelitev pojma „polpriklopnik“ nadomesti z naslednjim:

„– ‚polpriklopnik‘ pomeni vozilo, kot je opredeljeno v členu 3(33) Uredbe (EU) 2018/858;“;

(c) za opredelitvijo pojma „skupina vozil“ se vstavi naslednja opredelitev:

„– ‚evropski modularni sistem‘ pomeni motorno vozilo ali skupino vozil, priključenih na enega ali več priklopnih vozil ali polpriklopnikov, katerih skupna kombinacija presega največjo dovoljeno dolžino in lahko presega največje dovoljene teže, določene v Prilogi I, in pri katerih posamezno motorno vozilo, priklopno vozilo in polpriklopniki ne presegajo tež ali mer, določenih v Prilogi I;“;

(d) za opredelitvijo pojma „klimatizirano vozilo“ se vstavi naslednja opredelitev:

„– ‚vozilo za prevoz vozil‘ pomeni skupino vozil, ki je izdelana ali trajno prilagojena za prevoz drugih vozil;“;

(e) v štirinajsti alineji se opredelitev pojma „vozilo na alternativna goriva“ nadomesti z naslednjim:

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

(f) v petnajsti alineji se opredelitev pojma „intermodalni prevoz“ nadomesti z naslednjim:

„(a) kombinirani prevoz, opredeljen v členu 1 Direktive Sveta 92/106/EGS*; ali“;

* Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).“;

- (g) za opredelitvijo pojma „špediter“ se vstavi naslednja opredelitev:

„– ‚platforma eFTI‘ pomeni platformo za informacije o prevozu blaga, vzpostavljeno v skladu z Uredbo (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta*“;

* Uredba (EU) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga (UL L 249, 31.7.2020, str. 33).“;

- (h) drugi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

„Vse največje dovoljene mere, določene v Prilogi I, se preverijo glede na ustrezne navedene vrednosti za določeno vozilo v opisnem listu, ki je priložen EU-homologaciji celotnega vozila in sestavljen v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683*, brez pozitivnih odstopanj.“;

* Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).“;

- (3) Člen 4 se spremeni:

- (a) odstavku 1 se doda naslednja točka (c):

„(c) vozilom ali skupinam vozil za mednarodni prevoz blaga ali potnikov, ki niso v skladu z značilnostmi iz Priloge I.“;

- (b) odstavka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

„3. Vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje teže in/ali mere, lahko sodelujejo v prometu samo s posebnimi dovoljenji, ki jih izdajo pristojni organi, ali na podlagi podobnih dogovorov s temi organi za posamične primere, kadar navedena vozila ali skupine vozil prevažajo ali nameravajo prevažati nedeljivi tovor.

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

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

4. Države članice lahko vozilom in skupinam vozil, ki se uporabljajo za določene nacionalne prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav

njihove mere odstopajo od mer, določenih v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.

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

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

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

(c) vstavi se naslednji odstavek 4a:

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

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

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

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

(d) države članice vzpostavijo sistem spremljanja in ocenijo učinek evropskih modularnih sistemov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljske vplive evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z vplivi na strukturo načinov prevoza.

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

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

(d) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Države članice lahko za omejeno časovno obdobje dovolijo preskušanje vozil ali skupin vozil, ki vključujejo nove tehnologije ali nove koncepte, ki ne morejo biti v skladu z zahtevami te direktive. Taka vozila ali skupine vozil lahko opravljajo nekatere notranje ali mednarodne prevoze v poskusni dobi. Preskusi z

evropskimi modularnimi sistemi se dovolijo za največ pet let. Število preskusov ni omejeno. Države članice o tem obvestijo Komisijo.

Države članice vzpostavijo sistem spremljanja in ocenijo učinek preskusov iz prvega pododstavka na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljske vplive na prometni sistem, vključno z vplivi na strukturo načinov prevoza.“;

(e) vstavi se naslednji odstavek 5a:

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

(f) odstavek 7 se črta;

(4) vstavita se naslednja člena 4a in 4b:

„Člen 4a

1. Države članice vzpostavijo in upravljajo elektronski informacijski in komunikacijski sistem z vsaj naslednjimi funkcijami „vse na enem mestu“:

(a) enotno nacionalno vstopno točko, prek katere vložnik predloži vlogo za posebno dovoljenje ali podobno ureditev iz člena 4(3) v standardizirani obliki;

(b) enotno nacionalno točko dostopa, kjer vložniki pridobijo informacije o zahtevah za oddajo vloge za posebna dovoljenja ali podobne ureditve iz člena 4(3) in do potrebnih informacij za načrtovanje poti na jasen, dostopen in pregleden način;

(c) enotno nacionalno točko dostopa za prevoznike evropskih modularnih sistemov do informacij iz člena 4(4a), točki (a) in (b), kadar je to ustrezno.

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

Člen 4b

1. Kadar koli država članica v skladu s členom 4(2), točka (a), na svojem ozemlju dovoli uporabo skupine vozil, katerih največja teža presega omejitve iz točk 2.2.1 ali 2.2.2 Priloge I, na svojem ozemlju ne sme zavrniti ali prepovedati uporabe navedenih skupin vozil v mednarodnem prometu, ki ustrezajo vrednostim teže, določenim za notranji prevoz blaga, če največja dovoljena teža takih skupin vozil ne presega 44 ton.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 se lahko omejitev teže 44 ton iz odstavka 1 preseže, če država članica za navedene skupine vozil, ki so vključene v intermodalni prevoz, dovoli višje vrednosti teže.

3. Glede na pričakovano povečanje uporabe brezemisijских vozil se ta člen uporablja do 31. decembra 2034.“;

(5) Člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da so vozila iz člena 1, ki so skladna s to direktivo, opremljena z enim od naslednjih dokazil:

(a) obema naslednjima tablicama:

- (i) „predpisano tablico proizvajalca“, izdelano in pritrjeno v skladu s Prilogo II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2021/535*;
- (ii) tablico o merah, skladno s prilogo III k tej direktivi ter izdelano in pritrjeno v skladu s Prilogo II k Izvedbeni uredbi (EU) 2021/535;

(b) eno tablico, izdelano in pritrjeno v skladu s Prilogo II k Izvedbeni uredbi (EU) 2021/535, ki vsebuje podatke s tablic iz točke (a) tega odstavka;

(c) enoten dokument, ki ga izdajo pristojni organi države članice, v kateri je vozilo registrirano ali dano v uporabo. Tak dokument mora vsebovati enake postavke in podatke kot tablici iz točke (a). Biti mora v vozilu na lahko dostopnem mestu za pregled in ustrezno zaščiten.“;

* Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/535 z dne 31. marca 2021 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta glede enotnih postopkov in tehničnih specifikacij za homologacijo vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovimi splošnimi konstrukcijskimi podatki in varnostjo (UL L 117, 6.4.2021, str. 1).“;

(b) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Srednji stolpec dokazila o skladnosti glede teže vsebuje, če je primerno, pravila Unije o teži zadevnega vozila.“;

(c) doda se naslednji odstavek 7:

„7. Da se prevoz šteje za intermodalni prevoz za namene te direktive, špediter ali, če je ločeno od špediterja, podjetje, ki organizira intermodalni prevoz, zagotovi, da se dokumenti iz členov 3 in 7 Direktive 92/106/EGS, kot je ustrezno, evidentirajo in dajo na voljo na platformi eFTI v skladu z Uredbo (EU) 2020/1056. Take informacije so pristojnim organom dostopne na isti platformi eFTI, na kateri so bile evidentirane informacije o prevozu, v skladu z Uredbo (EU) 2020/1056.“

(6) člen 8b se spremeni:

(a) odstavka 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. Zaradi izboljšanja energijske učinkovitosti vozil ali skupine vozil, ki so opremljena z aerodinamičnimi napravami, ki ustrezajo zahtevam iz odstavkov 2 in 3, ter ki so skladna z Uredbo (EU) 2018/858, se lahko največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi prekoračijo, tako da se na zadnjem delu vozil ali skupin vozil omogoči namestitev takih naprav. Vozila ali skupine vozil, opremljene s takimi napravami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, v primeru kakršne koli prekoračitve največjih dolžin pa se ne sme posledično povečati dolžina natovarjanja teh vozil ali skupin vozil.“

2. Preden se aerodinamične naprave iz odstavka 1 dajo na trg, se homologirajo v skladu s pravili o homologaciji v okviru Uredbe (EU) 2018/858 in Izvedbene uredbe (EU) 2021/535.“;

(b) odstavek 5 se črta;

(7) vstavi se naslednji člen 8c:

„Člen 8c

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

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

(8) člen 9a se spremeni:

(a) odstavek 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. Vozila ali skupine vozil, ki so skladne z Uredbo (EU) 2018/858, lahko presegajo največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi, če njihove kabine zagotavljajo boljšo aerodinamičnost in energijsko učinkovitost ter večjo varnost. Vsako preseganje največjih dolžin, dovoljenih v skladu s tem členom, se lahko uporabi tudi za namestitvev brezemisijske tehnologije. Vozila ali skupine vozil, opremljene s takimi kabinami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, kakršno koli preseganje največjih dolžin pa ne sme imeti za posledico povečanja nosilnosti teh vozil.

2. Preden se vozila iz odstavka 1 dajo na trg, seodobrijo v skladu s pravili o homologaciji v okviru Uredbe (EU) 2018/858 in Izvedbene uredbe (EU) 2021/535.“;

(b) odstavek 3 se črta;

(9) Člen 10b se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10b

1. Največje dovoljene teže in osne obremenitve vozil na alternativna goriva ali brezemisijskih vozil so določene v točkah 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 in 3.4.3 Priloge I.

Dodatna teža, potrebna za vozila na alternativna goriva, ki niso brezemisijska vozila, se opredeli na podlagi dokumentacije, ki jo ob odobritvi zadevnega vozila priskrbi proizvajalec. Ta dodatna teža se navede v uradnem dokazilu, zahtevanem v skladu s členom 6.

Na Komisijo se v skladu s členom 10h prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, da se ta direktiva dopolni s posodobitvijo seznama alternativnih goriv iz člena 2, za katera se zahteva dodatna teža. Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem navedenih delegiranih aktov ravna v skladu s svojo običajno prakso ter se posvetuje s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki iz držav članic.“.

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

Dodatna dolžina, ki jo zahtevajo brezemisijah vozila, se določi na podlagi dokumentacije, ki jo ob odobritvi zadevnega vozila priskrbi proizvajalec. Navedena dodatna dolžina se navede v uradnem dokazilu, zahtevanem v skladu s členom 6.“.

(10) Člen 10c se nadomesti z naslednjim:

(11) „Člen 10c

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

(13) člen 10d se spremeni:

(a) odstavek 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

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

Če se država članica odloči, da bo vzpostavila avtomatske sisteme na cestni infrastrukturi, zagotovi vsaj uvedbo takih sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju, določenem v Uredbi (EU) št. 1315/2013*.

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

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

2. Vsaka država članica vsako koledarsko leto izvede vsaj šest preverjanj teže navedenih vozil ali skupin vozil na svojem ozemlju na milijon prevoženih kilometrov vozil ali skupin vozil, ki se uporabljajo za prevoz blaga in spadajo na področje uporabe te direktive, ne glede na državo, v kateri so bila taka vozila registrirana, ali državo, v kateri so bila taka vozila dana v promet. Preverjanja skladnosti vključujejo ustrezno število pregledov, opravljenih ponoči.“;

* Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (b) v odstavku 5 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:
- (c) „5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje pravil o interoperabilnosti in združljivosti iz odstavka 4.“;
- (14) vstavi se naslednji člen 10da:

„Člen 10da

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

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

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

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

- (a) opredeli merila za odobritev dostopa za težka vozila, med drugim vključno s težo, dolžino, tehničnimi specifikacijami in skladnostjo vozila s posebnimi varnostnimi standardi;
- (b) daje prednost uporabi naprednih inteligentnih prometnih sistemov za povečanje varnosti in učinkovitosti ter zmanjšanje zastojev v cestnih prevozi, na katere vplivajo sheme politike pametnega dostopa;
- (c) vzpostavi celovit informacijski in komunikacijski sistem za obveščanje prevoznikov težkih vozil o zahtevah sheme politike pametnega dostopa, postopkih za oddajo vlog in vseh posodobitvah ali spremembah sheme.

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

* Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

** Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 z dne 2. februarja 2022 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z

izvajanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 122, 25.4.2022, str. 1).“;

(15) v členu 10f(1) se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) špediter prevozniku, ki mu poveri prevoz zabojnika ali zamenljivega tovorišča, izročiti izjavo o teži in višini prepeljanega zabojnika ali zamenljivega tovorišča in“;

(16) Člen 10g se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10g

1. Države članice vsaki dve leti in najpozneje do 30. septembra leta, ki sledi koncu zadevnega dveletnega obdobja, Komisiji posredujejo potrebne informacije o:

- (a) številu izvedenih preverjanj v predhodnih dveh koledarskih letih;
- (b) številu odkritih preobremenjenih vozil ali skupin vozil;
- (c) številu in lokaciji avtomatskih sistemov, vzpostavljenih na cestni infrastrukturi v skladu s členom 10d(1), ter o tem, ali so vzpostavljeni samo za namene prepoznavanja ali certificirani za neposredno izvrševanje;
- (d) izvajanju in učinkovitosti shem politike pametnega dostopa, vzpostavljenih v skladu s členom 10da;
- (e) številu nacionalnih dovoljenj, izdanih za izredni prevoz v skladu s členom 4(3), in njihovem trajanju (enkratna ali dolgoročna dovoljenja);
- (f) rezultatih ocen, izvedenih v skladu s členom 4(4a), točka (d), in členom 4(5).

Te informacije se razčlenijo po letih.

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

3. Komisija z izvedbenimi akti določi standardni obrazec za poročanje v elektronski obliki, ki ga države članice uporabljajo za predložitev informacij iz odstavka 1 Komisiji. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2).“;

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

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

(18) V členu 10i se vstavi naslednji odstavek 4:

„4. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen 8 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;

(19) člen 10j se črta;

(20) vstavi se naslednji člen 10k:

„Člen 10k

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

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

Kadar kriza prizadene več držav članic, lahko Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi začasne izjeme od uporabe omejitve glede teže in mer iz Priloge I za vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu med prizadetimi državami članicami. Obdobje take izjeme ne sme biti daljše od šestih mesecev in se lahko podaljša le, če se kriza nadaljuje. Taki izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 10i(4).

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

(21) Priloga I se nadomesti s Prilogo k tej direktivi;

(22) v Prilogi III se besede „Direktiva 76/114/EGS“ nadomestijo z besedami „Priloga II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2021/535“.

Člen 2

Spremembe Uredbe (EU) 2020/1056

V člen 2(1), točka (a), Uredbe (EU) 2020/1056 se vstavi naslednja točka (vi):

„(vi) člen 6(7) Direktive Sveta 96/53/ES*“;

* Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

Člen 3

Prenos

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

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo glavnih določb nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga zajema ta direktiva.

Člen 4

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 5
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

1.2. Zadevna področja

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

1.4.2. Specifični cilji

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

1.7. Načrtovani načini izvrševanja proračuna

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanjih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

- 3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice**
- 3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve**
 - 3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje*
 - 3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje*
 - 3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve*
 - 3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih*
 - 3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
 - 3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3. Ocenjene posledice za prihodke**

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu.

1.2. Zadevna področja

Mobilnost in promet

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☒ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁴⁷

☐ Podaljšanje obstoječega ukrepa

☐ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilji te pobude so izboljšati energijsko in operativno učinkovitost cestnega prevoza v širšem okviru obsežnejših okoljskih in podnebnih ambicij EU do leta 2030 in podnebne nevtralnosti EU do leta 2050 ter zagotoviti prosti pretok blaga in pošteno konkurenco na notranjem trgu cestnega prevoza.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilji

Specifični cilji te pobude so trije:

1. odprava ovir za uvajanje brezemisijских težkih vozil in energijsko varčnih naprav ter spodbujanje intermodalnega prevoza;
2. uskladitev pravil o največjih težah in merah težkih tovornih vozil v čezmejnem prevozu;
3. izboljšanje izvrševanja čezmejnih pravil, med drugim za namene varnosti v cestnem prometu.

Te cilje je treba doseči ob ohranjanju ravnovesja med zahtevami glede vzdrževanja infrastrukture, varnosti v cestnem prometu ter zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal iz prometnega sistema.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Predlog bo z zagotavljanjem močnih spodbud za cestne prevoznike v smislu dodatne nosilnosti za brezemisijська težka vozila in za vse vrste vozil, vključenih v

⁴⁷

Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

intermodalne prevoze, pospešil uvajanje brezemisijjskih težkih vozil in spodbudil rast intermodalnega prevoza. Dejansko se bo delež brezemisijjskih vozil v skupnem voznem parku težkih vozil in prevoznih dejavnostih z brezemisijjskimi težkimi vozili povečal in do leta 2050 dosegel približno 90 % skupnih tonskih kilometrov, ki jih prevozijo brezemisijjska težka vozila. Predlog bo prinesel tudi prehod z izključno cestnega na intermodalni prevoz, ki naj bi leta 2030 po ocenah znašal približno 21 milijard tonskih kilometrov, leta 2050 pa 26 milijard tonskih kilometrov glede na izhodišče.

Predlog bo z uskladitvijo pravil, ki veljajo za uporabo daljših/težjih vozil v čezmejnih prevozi, in poenostavitvijo postopkov za vloge za dovoljenja, kjer je to potrebno, zmanjšal upravno breme za prevoznike ter izboljšal energijsko in operativno učinkovitost prevoza s takimi vozili. Neto prihranki pri stroških za prevoznike so ocenjeni na 45 milijard EUR, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče.

Predlog bo z izboljšanjem spremljanja in izvrševanja preprečil promet preobremenjenih in drugih neskladnih težkih vozil na cestah EU, s čimer se bodo odpravila tveganja za varnost v cestnem prometu, ki jih povzročajo taka vozila, in izkrivljanje konkurence.

Predlog bo v obdobju 2025–2050 skupno zmanjšal emisije CO₂ za 27,8 milijona ton (1,2 % emisij CO₂ iz tovarnega prometa). Zunanji stroški emisij CO₂, izraženi kot trenutna vrednost v obdobju 2025–2050 glede na izhodišče, naj bi se po ocenah zmanjšali za 3,5 milijarde EUR.

Pričakuje se, da se bodo zunanji stroški smrtnih žrtev skupno zmanjšali za približno 0,9 milijarde EUR zaradi 411 rešenih življenj v obdobju 2025–2050 v primerjavi z izhodiščem.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Komisija bo spremljala in ocenjevala dejanske učinke Direktive z različnimi ukrepi in sklopom kazalnikov, ki omogočajo merjenje napredka pri doseganju specifičnih in operativnih ciljev.

Napredek pri odpravljanju ovir za notranji trg se bo meril s številom odpravljenih nacionalnih zahtev ter spremljanjem zmanjšanja upravnih in operativnih stroškov, povezanih z racionaliziranimi postopki za izdajo dovoljenj in lažjimi čezmejnimi prevozi. Ustrezne informacije bodo zbrane od ključnih deležnikov, med drugim od združenj prevoznikov in organizacij za prevoz izrednega tovora ter na podlagi statističnih podatkov pristojnih nacionalnih organov.

Uspeh pri spodbujanju uporabe brezemisijjskih težkih vozil in energijsko varčnih naprav bo ocenjen na podlagi povečanega števila registriranih brezemisijjskih težkih vozil, obsega prodaje in njihovega deleža v celotnem voznem parku težkih vozil ter povečanega števila težkih vozil, prodanih z nameščenimi energijsko varčnimi napravami. Ustrezne informacije bodo zbrane na podlagi statističnih podatkov držav članic ter od avtomobilskih proizvajalcev in združenj prevoznikov.

Napredek pri spodbujanju intermodalnega prevoza se bo spremljal z analizo povečanja obsega intermodalnega prevoza, povečanja števila prevoznikov, vključenih v intermodalni prevoz, in povečanja obsega prevoza zabojnikov z veliko prostornino. Informacije bodo zbrane od sektorskih organizacij ter na podlagi

uradnih statističnih podatkov o obsegu prevoza glede na vrsto prevoza in sprememb modalnih deležev tovarnega prometa. Ustrezni podatki se lahko zberejo tudi na platformah eFTI, ki vsebujejo informacije o prevozu tovora.

Nazadnje, izboljšanje učinkovitosti izvrševanja se bo ocenilo z oceno izvršilnih ukrepov. Podatki o številu pregledov, ugotovljenih kršitvah, stopnji odkrivanja, naloženih kaznih in stopnjah skladnosti ter številu in vrstah nameščenih sistemov za tehtanje med premikanjem bi se zbirali od nacionalnih organov, zlasti organov pregona. Deležniki lahko zagotovijo tudi vpogled v doslednost in učinkovitost praks izvrševanja.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

Predlagana direktiva naj bi začela veljati leta 2025.

Med ukrepi usklajevanja in spremljanja predvideva: (i) določitev minimalnih upravnih in varnostnih zahtev za prevoz nedeljivega tovora ter (ii) določitev skupnih načel za prostovoljno izvajanje politik pametnega dostopa. Ta dva ukrepa bosta vključevala pripravljalne ukrepe, ki bodo izvedeni v obdobju 2025–2027. V okviru posameznega ukrepa bo naročena zunanja študija in organizirane delavnice s strokovnjaki s tega področja. Za obdobje 2025–2027 bodo potrebna finančna sredstva za obe študiji in štiri delavnice s strokovnjaki.

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

Naknadna ocena Direktive je potrdila dodano vrednost ukrepov EU pri določitvi skupnih standardov za težka vozila, ki potujejo po cestah EU. Vendar pomanjkljivosti v Direktivi, vključno s pravnimi vrzeli in zastarelimi standardi, ovirajo široko uporabo tehnologij za razogljichenje in izboljšanje operativne učinkovitosti čezmejnega prevoza. Neusklajeno ukrepanje na ravni EU bi povzročilo nadaljnjo razdrobljenost trga, izkrivljanje konkurence in diskriminatorne nadzorne prakse. Vse to bi oslabilo spodbude za uvedbo brezemisijevih vozil in energijsko učinkovitih tehnologij. Pobude na nacionalni, lokalni in sektorski ravni ne bodo zadostovale za reševanje težav na ravni EU in njihovih vzrokov ali za pomemben prispevek k doseganju ciljev razogljichenja. Zato je potrebno ukrepanje na ravni EU, da se zagotovi pravna jasnost glede pravil, ki se uporabljajo za čezmejni prevoz z daljšimi/težjimi vozili, ustvarijo močnejše spodbude za uvajanje brezemisijevih težkih vozil in rast intermodalnega prevoza ter omogoči učinkovitejše in doslednejše čezmejno izvrševanje veljavnih pravil.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Prvotna direktiva, sprejeta leta 1996, je bila naknadno spremenjena leta 2002 z Direktivo 2002/7/ES in leta 2015 z Direktivo (EU) 2015/719. Z revizijo iz leta 2002 so bile usklajene največje dovoljene mere avtobusov v nacionalnem in mednarodnem prometu, da bi se omogočil nemoten cestni potniški prevoz znotraj EU. V reviziji iz leta 2015 so bila določena nekatera odstopanja od največjih dovoljenih tež in mer vozil in skupin vozil, da bi se spodbudila uporaba pogonskih sistemov na alternativna

goriva, izboljšala aerodinamičnost vozil in zagotovila interoperabilnost z drugimi načini prevoza. Glavni namen teh odstopanj so bili zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in udobje voznikov v komercialnem (tovornem) prometu.

Kljub temu je bilo v oceni sedanje direktive iz leta 2022 ugotovljeno, da je učinkovita pri spodbujanju varnosti v cestnem prometu, zaščiti cestne infrastrukture in lažji uporabi cestnih vozil v intermodalnem prevozu v zabojnikih, vendar ne zagotavlja poštene konkurence in ne spodbuja uporabe brezemisijskih in energijsko varčnih tehnologij in naprav.

V oceni je bilo ugotovljeno, da spodbude za izboljšanje energijske učinkovitosti cestnega prevoza in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov niso bile zadostne in niso odražale praktičnih posledic uporabe novih brezemisijskih tehnologij, ki so lahko težje in zavzamejo več prostora kot tehnologije motorjev z notranjim zgorevanjem. Nacionalna odstopanja, ki omogočajo uporabo daljših in/ali težjih vozil, so privedla tudi do različnih pravil, kar ovira nemoten čezmejni promet težkih vozil v EU ter povzroča izgubo operativne in energijske učinkovitosti. Ta kombinacija zahtev EU in nacionalnih zahtev ter dvostranskih dogovorov je skupaj s pravno negotovostjo privedla tudi do neučinkovitega in nedoslednega izvrševanja, zlasti v čezmejnem prevozu.

Te ugotovitve so potrdile, da je treba odpraviti regulativne in tehnične ovire ter zagotoviti močnejše spodbude za uvajanje brezemisijskih tehnologij in energijsko varčnih naprav v sektorju težkih vozil, da se dodatno olajšajo intermodalni prevozi, uskladijo in jasneje opredelijo pravila o uporabi daljših in/ali težjih težkih vozil v čezmejnem prevozu ter zagotovi učinkovito, uspešno in dosledno izvrševanje po vsej EU.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Predlog je skladen z večletnim finančnim okvirom. Finančna sredstva EU bodo potrebna za kritje operativnih stroškov, povezanih s podpornimi dejavnostmi za razvoj skupnih standardov za dovoljevanje izrednega prevoza in usklajeno izvajanje shem politike pametnega dostopa po vsej EU.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

Proračunske posledice tega predloga so zelo omejene. Vključujejo financiranje običajnih zunanjih podpornih analiz in posvetovanj s strokovnjaki, potrebnih za določitev skupnih tehničnih zahtev, s katerimi se zagotavlja dosledna uporaba pravil, ki se uporabljajo za sektor težkih vozil v EU.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ Časovno omejeno

☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,

☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☒ Časovno neomejeno

izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma LLLL in LLLL,

ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani načini izvrševanja proračuna⁴⁸

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

☒ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,

☐ prek izvajalskih agencij.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

☐ Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,

☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),

☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,

☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,

☐ subjektom javnega prava,

☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,

☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenici za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,

☐ organom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.

Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.

Opombe

--

⁴⁸

Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Naloge bo neposredno izvajal GD za mobilnost in promet po letnem ciklu načrtovanja in spremljanja, vključno s poročanjem o rezultatih v letnem poročilu o dejavnostih GD za mobilnost in promet.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

Enota GD za mobilnost in promet, odgovorna za politiko cestnega prometa, bo spremljala prenos in izvajanje predlagane direktive. Odhodki se bodo izvrševali v okviru neposrednega upravljanja ob polnem upoštevanju določb finančne uredbe in Sklepa Komisije C(2007) 5858 z dne 5. decembra 2007 o povračilu stroškov zunanjih strokovnjakov, povabljenih na sestanke, ter morebitne revizije teh pravil. Financiranje bo zagotovljeno z javnimi naročili in v obliki povračila stroškov strokovnjakov. Strategija kontrol javnih naročil in nepovratnih sredstev v GD za mobilnost in promet vključuje posebne predhodne pravne, operativne in finančne kontrole postopkov ter podpisov pogodb in sporazumov. Poleg tega so izdatki za nabavo blaga in storitev po potrebi predmet naknadnih finančnih kontrol.

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

Potencialni ponudniki storitev v okvirnih pogodbah se štejejo za izvajalce z nizkim tveganjem. Morebitna tveganja bi se zato krila z obstoječimi mehanizmi finančne uredbe in ublažila s sklopom notranjih kontrol GD za mobilnost in promet (sistematične predhodne pravne in finančne kontrole, naknadne revizije odhodkov, kot so opredeljene v letnih revizijskih delovnih načrtih). V zvezi s povračilom stroškov strokovnjakov se ključne kontrole, s katerimi se zmanjšujejo tveganja pri delovanju, povezana s točnostjo in veljavnostjo zahtevkov, obravnavajo z uporabo sistema AGM, spletnega orodja za načrtovanje, organizacijo in upravljanje povračil stroškov za sestanke zunanjih strokovnjakov. Vzpostavljene bodo tudi ustrezne kontrole za zmanjšanje morebitnega tveganja navzkrižja interesov.

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

Glede na omejen obseg in znesek financiranja EU, ki ga je treba zagotoviti, in ker se prejemniki sredstev EU štejejo za prejemnike sredstev EU z nizkim tveganjem, se pričakuje, da ta pobuda ne bo povzročila stroškov kontrol, ki bi presegali obstoječe stroške kontrol GD za mobilnost in promet. Tveganje napake ob plačilu in zaključku naj bi ostalo pod 2 %.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Uporabljali bi se redni preprečevalni in zaščitni ukrepi Komisije, zlasti:

– plačila vseh storitev preveri osebje Komisije pred plačilom, pri čemer upošteva pogodbene obveznosti, gospodarska načela in dobro finančno prakso ali prakso upravljanja. Določbe o preprečevanju goljufij (nadzor, zahteve glede poročanja itd.) se vključijo v vse sporazume in pogodbe o nepovratnih sredstvih, ki jih sklenejo Komisija in prejemniki plačil;

– za boj proti goljufijam, korupciji in drugim nezakonitim dejavnostim se brez omejitev uporabljajo določbe Uredbe (EU, Euratom) št. 883/2013 o preiskavah, ki jih izvajata Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF) in Evropsko javno tožilstvo (EJT), ustanovljeno z Uredbo Sveta (EU) 2017/1939.

Komisija poleg tega ohranja trdno strategijo za boj proti goljufijam, ki je trenutno v postopku revizije.

GD za mobilnost in promet je leta 2020 sprejel revidirano strategijo za boj proti goljufijam. Strategija za boj proti goljufijam GD za mobilnost in promet temelji na strategiji Komisije za boj proti goljufijam in posebni notranji oceni tveganja, da se opredelijo področja, ki so najbolj izpostavljena goljufijam, že vzpostavljene kontrole in ukrepi, potrebni za izboljšanje zmogljivosti GD za mobilnost in promet za preprečevanje, odkrivanje in odpravljanje goljufij.

Pogodbene določbe, ki se uporabljajo za javno naročanje, zagotavljajo, da lahko službe Komisije, vključno z uradom OLAF, opravljajo revizije in preglede na kraju samem ter pri tem uporabljajo standardne določbe po priporočilu urada OLAF.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. 49	držav Efte ⁵⁰	držav kandidatk in potencialni h kandidatk 51	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
1	02 20 04 01	dif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 06 02	dif.	NE	NE	NE	NE

⁴⁹ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁵⁰ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁵¹ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.

☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	1	Enotni trg, inovacije in digitalno področje
--	----------	--

GD za mobilnost in promet			2025	2026	2027	SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje						
Proračunska vrstica ⁵² 02 20 04 01	obveznosti	(1a)	0,400	0,400		0,800
	plačila	(2a)	0,200	0,400	0,200	0,800
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ⁵³						
Proračunska vrstica		(3)				
Odobritve za GD za mobilnost in promet SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,400	0,400		0,800
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Po uradni proračunski nomenklaturi.

⁵³ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

• Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,400	0,400		0,800
	plačila	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)				
Odobritve iz RAZDELKA 1 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	0,400	0,400		0,800
	plačila	= 5 + 6	0,200	0,400	0,200	0,800

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v [Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga](#) (Priloga 5 k Sklepu Komisije o notranjih pravilih za izvrševanje oddelka splošnega proračuna Evropske unije za Komisijo), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2025	2026	2027		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			SKUPAJ
GD za mobilnost in promet									
• Človeški viri									
• Drugi upravni odhodki			0,060	0,070					0,130
GD za mobilnost in promet SKUPAJ	odobritve		0,060	0,070					0,130

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)		0,060	0,070					0,130
---	---	--	-------	-------	--	--	--	--	--------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		2025	2026	2027	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,400	0,460	0,070	0,930
	plačila	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			2025		2026		2027		SKUPAJ	
	vrsta ⁵⁴	povpr ečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realiza cij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ ⁵⁵ – uskladitev pravil o največjih težah in merah težkih vozil v čezmejnem prevozu.										
– realizacija	končno poročilo o študiji	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
– realizacija	število delavnic in strokovnih srečanj	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Seštevek za specifični cilj št. 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
SKUPAJ					3	0,460	3	0,470	6	0,930

⁵⁴ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

⁵⁵ Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.

☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	2025	2026	2027		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	------	------	------	--	--	--------

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira							
Človeški viri							
Drugi upravni odhodki		0,060	0,070				0,130
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira		0,060	0,070				0,130

Odobritve zunaj RAZDELKA 7⁵⁶ večletnega finančnega okvira SKUPAJ							
Človeški viri							
Drugi upravni odhodki							
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira							

SKUPAJ		0,060	0,070				0,130
---------------	--	-------	-------	--	--	--	--------------

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁵⁶ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih

☒ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.

☐ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
01 01 01 11 (neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ) ⁵⁷							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	– na sedežu						
	– na delegacijah						
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁵⁷ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁵⁸ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ☒ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Za pobudo ni potrebno večje ponovno programiranje. Pobuda se financira iz proračunske vrstice za podporo prometni politiki (02.20.04.01) in proračunske vrstice za upravne odhodke (20 02 06 02).

- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice, ustrezne zneske in instrumente, ki naj bi bili uporabljeni.

- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ☒ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;
- ☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁵⁹	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁵⁹ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.

☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

☐ za lastna sredstva,

☐ za druge prihodke.

navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta
natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁶⁰					
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	
Člen							

Za namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

--

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

--

⁶⁰

Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.