

Брюксел, 26 ноември 2025 г.  
(OR. en)

15611/25

---

---

Междуинституционално досие:  
2023/0265 (COD)

---

---

TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850

## БЕЛЕЖКА

---

От: Генералния секретариат на Съвета  
До: Съвета

---

Относно: Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик  
– Общ подход

---

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 11 юли 2023 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение като част от Пакета от мерки за екологизиране на транспорта.
2. Предложението за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик, наричана по-нататък „Директива относно масите и размерите на някои пътни превозни средства“, има три цели: а) по-добро гарантиране на свободното и ефикасно движение на стоки и лоялна конкуренция, б) осигуряване на достатъчно стимули за сектора за насърчаване на инвестициите в технологии с нулеви емисии и в) гарантиране на по-ефикасно и последователно прилагане на новите и съществуващите правила.

## **II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ**

3. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик — г-жа Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, Испания). Европейският парламент прие своята позиция на първо четене на пленарната си сесия от 12 март 2024 г.
4. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението по време на 578-ата си пленарна сесия на 27 април 2023 г. Комитетът на регионите прие становището си по предложението на 159-ата си пленарна сесия от 31 януари 2024 г.

## **III. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ**

5. Работна група „Сухопътен транспорт“ започна работа на 24 юли 2023 г. по време на испанското председателство, като направи общо представяне на предложението и прегледа на оценката на въздействието. След представянето на предложението Съветът проведе обсъждания по три доклада за напредъка. Първото по време на испанското председателство от 4 декември 2023 г. (ST 15663/23), второто по време на белгийското председателство от 18 юни 2024 г. (ST 10214/24) и третото по време на полското председателство от 5 юни 2025 г. (ST 9156/25).
6. По време на датското председателство работата в работна група „Сухопътен транспорт“ продължи на 4 юли, 18 септември, 15 и 31 октомври и 13 ноември 2025 г.

## **IV. РАБОТА ПО ПОСТИГАНЕТО НА КОМПРОМИС**

7. Макар да взе предвид работата на предишните председателства, председателството се върна към предложението на Комисията и го използва като основа за работата си. Работата беше съсредоточена върху запазването на основните цели с обща цел опростяване на директивата, като същевременно се подкрепя навлизането на превозни средства с нулеви емисии. Председателството представя решения на оставащите нерешени въпроси.
8. По-долу е представен цялостен преглед, в който са обяснени промените в предложението на Комисията с оглед на приемането на общ подход.

9. Член 1, параграф 3 относно използването на съчленени автобуси и специфични комбинации от превозни средства за превоз на пътници се изменя, за да се даде възможност на държавите членки да продължат да използват специфични комбинации.
10. Възможността за отклонение от масите и размерите, посочени в приложението, е гарантирана за превозни средства, обхванати от специални разрешителни, предназначени за превоз на неделими товари [член 4, параграф 3], превозни средства, които извършват операции, незасягащи значително международната конкуренция в областта на транспорта [член 4, параграф 4], и европейски модулни системи (ЕМС) [член 4, параграф 4а]. В член 4б и в съответствие с целите на предложеното изменение за предоставяне на стимули за превозни средства с нулеви емисии и интермодални транспортни операции председателството предлага моторните превозни средства с нулеви емисии или комбинациите от превозни средства, участващи в интермодални транспортни операции, също да могат да преминават границите, дори ако надвишават максимално допустимите маси, определени в приложението, при условие че масата не надвишава разрешеното от двете страни на границата.
11. Що се отнася до превоза на неделими товари и изискването за използване на конкретен език от водача [член 4, параграф 3], държавите членки могат да изискват специфични мерки за осигуряване на ефективна комуникация с водача.
12. Въведена е възможността държавите членки да добавят до 1,380 метра към ремаркетото, когато извършват специални услуги за совалков превоз [член 4, параграф 4аа], заедно с ново съображение [(11в)], в което се обясняват мотивите за допълнителната дължина.
13. Максималният срок за изпитвания с ЕМС в член 4, параграф 5 се удължава на седем години.
14. На държавите членки се предоставя достатъчно време, за да създадат функцията „обслужване на едно гише“ съгласно член 4а.
15. С член 7 се въвежда възможността държавите членки да ограничават използването на определени пътища или структури на гражданското строителство въз основа на съображения за пътна безопасност или характеристики на инфраструктурата.

16. Поради опасения, свързани с отражението на допълнителната маса върху инфраструктурата, в член 10г бяха въведени промени по отношение на прилагането. В първия параграф се пояснява, че държавите членки могат да използват или автоматични системи, монтирани в пътната инфраструктура на мрежата TEN-T, или бордово оборудване за измерване на масата. Считано от 1 декември 2029 г., превозните средства с нулеви емисии следва да могат да предават дистанционно надеждни данни за масата чрез бордово оборудване за измерване на масата, с възможност за използване на интелигентен тахограф. Подробностите ще бъдат изложени в акт за изпълнение.
17. В член 10к се пояснява, че в случай на кризи, засягащи няколко държави членки, Комисията може да приема актове за изпълнение само по искане на засегнатите държави членки.
18. Председателството предлага и административно опростяване, като вече не се налага система за наблюдение на изпитванията за ЕМС [член 4, параграф 5 и параграф 5а] и се заличава използването на eFTI, за да се докаже, че дадена транспортна операция се квалифицира като интермодална транспортна операция [член 6, параграф 7]. Като се има предвид ограничената добавена стойност на схемите за политика за интелигентен достъп, предложеният член 10га беше заличен.
19. В приложението са направени промени, за да се отрази подкрепата за навлизането на превозни средства с нулеви емисии, като същевременно се вземат предвид опасенията на държавите членки относно износването на инфраструктурата.
  - а. Добавени са допълнителни 0,90 метра за съчленени превозни средства с моторно превозно средство с нулеви емисии, за да се даде възможност за повече пространство за инсталиране на оборудване, използващо технология с нулеви емисии (подраздел 1.1);
  - б. Заличаване на реда, свързан с допълнителната височина при превоз на контейнери с голяма кубатура, тъй като повечето държави членки имат проблем с преминаването под мостовете им (подраздел 1.3);
  - в. Разграничение между моторни превозни средства с пет или шест оси по отношение на премията за нулеви емисии от съответно 2 и 4 тона (подраздел 2.2);

- г. Намаляване на максималната маса до 34 тона в точка 2.3.6 за този специален вид къси и тежкотоварни превозни средства, като същевременно се запазват допълнителните 2 тона за превозни средства с нулеви емисии. Има допълнителен ред, който позволява двuosните автобуси с нулеви емисии да бъдат увеличени с 0,50 тона (подраздел 2.3);
- д. Допълнителната маса за задвижваща ос за превозни средства с нулеви емисии е заличена, тъй като повечето държави членки считат, че изключително тежката задвижваща ос е твърде вредна за инфраструктурата (подраздел 3.4);
- е. Включен е подраздел 3.6 за тройни оси на моторни превозни средства, тъй като този тип превозни средства има специфични характеристики;
- ж. Тъй като има специфични случаи, беше добавен един ред за 5-осни моторни превозни средства и друг ред с формула за определяне на разстоянието между осите за комбинации от превозни средства, които надвишават 42 тона (подраздел 4.3).

## V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- 20. Във връзка с посоченото по-горе Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика) се приканва, на заседанието си на 4 декември 2025 г., да постигне съгласие по общ подход по компромисния текст, приложен към настоящата бележка.

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите  
размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства,  
които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси  
в международния трафик**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

---

<sup>1</sup> ОВ С, С/2024/895, 6.2.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>

<sup>2</sup> ОВ С, С/2024/1982, 18.3.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>

- (1) С Директива 96/53/ЕО на Съвета<sup>3</sup> се определят максимално допустимите маси и размери на тежкотоварни превозни средства, които може да се движат по пътищата на Съюза, за да се гарантира пътната безопасност и безпроблемното функциониране на вътрешния пазар, да се подобри енергийната и оперативната ефективност на транспортните операции и да се намалят емисиите на парникови газове от тези операции. Оценката на Директива 96/53/ЕО показва, че нейните цели, свързани с пътната безопасност, вътрешния пазар и околната среда, са постигнати само отчасти и нейните разпоредби трябва да се адаптират, за да отразяват развитието на технологиите, да насърчават иновациите, да отговарят на предизвикателствата на променящия се транспортен пазар и да допринасят за приоритетите на политиката на Съюза, свързани с декарбонизацията на транспорта.
- (2) В съобщението на Комисията „*Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготовка на европейския транспорт за бъдещето*“<sup>4</sup> се посочва ясно, че трябва да направим всички видове транспорт по-устойчиви, да осигурим широк достъп до устойчиви алтернативи в една мултимодална транспортна система и да въведем правилните стимули за насърчаване на прехода към транспортна система с нулево замърсяване, за да допринесем за постигането на целта на Европейския зелен пакт<sup>5</sup> за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % до 2050 г.
- (3) Чрез рационализиране и уточняване на правилата за масите и размерите на тежкотоварните превозни средства в автомобилния транспорт трябва да се реши проблемът с енергийната и оперативната неефективност на трансграничните транспортни операции, на превозвачите да се осигурят силни стимули за разпространението на технологии с нулеви емисии, като същевременно се улесни използването на съществуващите решения за икономия на енергия, и да се подкрепят допълнително интермодалните товарни превози. Определени изисквания за използването на по-тежки и по-дълги превозни средства следва да се хармонизират и правоприлагането във връзка със задължителното спазване на действащите правила следва да се засили, за да се сведат до минимум административните тежести, да се предотврати нарушаването на конкуренцията и да се намалят рисковете за пътната безопасност и за повреждане на пътната инфраструктура.

---

<sup>3</sup> ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

- (4) За постигането на тези цели следва да се намери необходимият баланс между аспектите на икономическата ефективност, екологичната устойчивост, защитата на пътната инфраструктура и пътната безопасност.
- (5) Видовете тежкотоварни превозни средства и стойностите за техните маси са определени с позоваване на законодателството на Съюза за одобряване на типа и надзор на пазара на превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по-конкретно регламенти (ЕС) 2018/858<sup>6</sup> и (ЕС) 2019/2144<sup>7</sup> на Европейския парламент и на Съвета. Затова е желателно да се актуализират позоваванията на тези съответни правни актове, за да се осигури яснота на приложимата законодателна рамка.
- (6) С разпоредбите на Директива 96/53/ЕС се допълва Директива 92/106/ЕИО<sup>8</sup> на Съвета по отношение на насърчаването и подкрепата за развитието на интермодалния транспорт. Поради това определението за интермодална транспортна операция следва да се съгласува с терминологията, използвана в Директива 92/106/ЕИО, за да се даде възможност камионите, ремаркетата и полуремаркетата, използвани при интермодални операции, да се възползват от същото увеличение на масата като това в случаите на пътни превозни средства, които превозват контейнери или сменяеми каросерии и се използват в контейнерния интермодален транспорт. Тази възможност за увеличаване на масата би следвало да стимулира автомобилните превозвачи също да се включат в неконтейнерния интермодален транспорт.

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

<sup>7</sup> Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2019 г. относно изискванията за одобряване на типа на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства и защитата на пътниците и уязвимите участници в движението по пътищата, за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 631/2009, (ЕС) № 406/2010, (ЕС) № 672/2010, (ЕС) № 1003/2010, (ЕС) № 1005/2010, (ЕС) № 1008/2010, (ЕС) № 1009/2010, (ЕС) № 19/2011, (ЕС) № 109/2011, (ЕС) № 458/2011, (ЕС) № 65/2012, (ЕС) № 130/2012, (ЕС) № 347/2012, (ЕС) № 351/2012, (ЕС) № 1230/2012 и (ЕС) 2015/166 на Комисията (ОВ L 325, 16.12.2019 г., стр. 1).

<sup>8</sup> Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

- (7) С цел гарантиране на общо разбиране и еднакво прилагане на разпоредбите на настоящата директива в националния и международния трафик, е необходимо да се поясни, че националните дерогации от определени гранични стойности за максимално допустимите маси и размери за определени видове превозни средства, които се движат в националния трафик, не се прилагат автоматично за превозните средства, използвани при трансгранични операции.
- (8) Превозът на неделими товари е важен сегмент на пазара, свързан със стратегическите области на енергията от възобновяеми източници, гражданското строителство и инфраструктурата, нефта и газа, секторите на тежката промишленост и производството на електроенергия. Въпреки признатата стойност на съществуващите Европейски насоки за най-добри практики за превоз на извънгабаритни товари, приети от експерти, определени от държавите членки, твърде малко е направено за опростяването и хармонизацията на правилата и процедурите за получаване на разрешителни за превоз на неделими товари. Без да се засяга правото на държавите членки да определят необходимите условия за гарантиране на безопасен превоз на неделими товари на техните територии, държавите членки следва да си сътрудничат, за да се хармонизират, доколкото е възможно, тези изисквания и да се избегне умножаването на различаващи се условия, обслужващи една и съща цел. Държавите членки следва също така да гарантират, че националните изисквания са пропорционални и недискриминационни, като се въздържат от налагане на неоправдани изисквания към водача, като например владееене на официалния език на съответната държава членка. Държавите членки следва да обмислят възможността да поискат от превозвачите да използват други комуникационни инструменти, главно от цифрово естество, за да се осигури ефективна комуникация между водача и контролните органи. От превозвачите може например да бъде поискано да осигурят служебен номер, на който водачът може да получи съдействие в случай че бъде спрян от контролните органи, и да гарантират, че този служебен номер е достъпен, когато водачът управлява превозното средство, включително през нощта и почивните дни. С цел намаляване на административната тежест за превозвачите и гарантиране на ефективни, справедливи и безопасни операции, от решаващо значение е да се установи прозрачна, хармонизирана и удобна за ползвателите система за получаване на разрешителни.

- (9) Европейските модулни системи (ЕМС) вече са достатъчно използвани и изпитвани и са се доказали като интересно решение за подобряване на икономическата и енергийната ефективност на транспортните операции, като същевременно осигуряват пътна безопасност и защита на инфраструктурата, когато се използват в подходяща физическа и оперативна среда. Предвид националните особености, различните икономически интереси, транспортни потребности и възможности на транспортната инфраструктура в държавите членки, същите са в състояние най-добре да оценяват и разрешават движението на ЕМС на своя територия. Същевременно от решаващо значение за увеличаването на положителните социално-икономически и екологични въздействия на използването на ЕМС е да се премахнат ненужните пречки за тяхното използване при трансгранични операции между съседни държави членки, които разрешават използването на такива комбинации от превозни средства на техните територии, без да се ограничава броят на преминалите граници, при условие че са изпълнени националните условия за ЕМС, установени от държавите членки в техните съответни територии. По този начин се гарантира, че за използваните при трансгранични операции ЕМС се спазват най-високите общи гранични стойности за масите и размерите на ЕМС, приложими в тези държави членки.
- (10) Държавите членки следва да продължат да имат право да провеждат временни изпитвания. Новите технологии с възможности за зареждане в движение, като например слънчевите панели, пантографите и електрическите пътни системи, или постепенното въвеждане на ЕМС в държавите членки може да наложат надвишаване на максималните маси и размери в среда за изпитване, включително в трансграничните участъци на пътната мрежа. Поради това държавите членки следва да продължат да имат право да провеждат такива изпитвания и да могат да изпитват съвместимостта на новите технологии и концепции в трансграничен план. Временният и иновативен характер на изпитванията трябва да се поясни с установяване на максимален период за тяхното провеждане. Същевременно броят на изпитванията на нови технологии и иновативни схеми не следва да се ограничава, за да не се създават пречки за иновациите.

- (11) По отношение на превоза на неделими товари с превозни средства или комбинации от превозни средства, надвишаващи максималните маси или размери, и на използването на ЕМС, предвид необходимите за тях допълнителни функции за безопасност и подходяща инфраструктура, трябва да се обърне особено внимание на елементи като прозрачността на съответната информация, правната сигурност и хармонизацията на процедурите за издаване на разрешителни. Поради това е необходимо държавите членки да установят единна електронна информационна и комуникационна система, предоставяща по ясен и леснодостъпен начин цялата съответна информация за експлоатационните и административните условия за превоз на неделими товари и за използването на ЕМС. С тази национална система следва също така да се предоставя възможност на превозвачите да получават информацията и да подават по електронен път в стандартизиран формат заявлението за специални разрешителни за превоз на неделими товари в съответната държава членка.
- (11a) Трансграничният трафик между държавите членки, позволяващ по-голямо тегло от посоченото в приложение I, може да повиши ефективността и да намали емисиите на CO<sub>2</sub> чрез намаляване на общия брой изминати километри. Такива операции следва да продължат да бъдат разрешени, при условие че за тези по-високи гранични стойности са изпълнени националните условия на държавите членки и операциите се извършват от моторни превозни средства с нулеви емисии или от превозни средства, участващи в интермодални транспортни операции. Това не следва да засяга правото на държавите членки да извършват дерогации, в съответствие с член 4, от граничните стойности за масата и размерите, определени в приложение I.
- (11б) Държавите членки следва да могат да разрешават извършването на специализирани транспортни операции при обстоятелства, при които те обикновено не се извършват от превозни средства от други държави членки, като позволяват тези операции да се отклоняват от стандартните маси и размери на превозните средства, тъй като такъв специализиран транспорт не оказва съществено въздействие върху международната конкуренция в транспортния сектор. Необходима е яснота относно концепцията и използването на специализирани превозни средства, особено в контекста на разширяването на обхвата на тези операции и включването на международния трафик в него, за да се даде възможност за безпроблемно сътрудничество между държавите членки, които са дали съгласието си. Ясни примери са транспортните операции, свързани с дърводобива и горското стопанство, транспортът, извършван от комбинации от превозни средства с повече от шест оси, и местният транспорт с автобуси.

- (11в) За да се подпомогне оперативната ефективност и да се насърчат решения, които допринасят за ограничаване на въздействието на автомобилния транспорт върху околната среда, на държавите членки следва да бъде разрешено да предоставят допълнителна дължина на съчленените превозни средства, използвани в совалковия превоз, при условие че са изпълнени останалите параметри от приложение I, и по-специално подраздел 1.5 от него. Увеличената дължина на съчленените превозни средства, извършващи совалков превоз, който е редовна услуга, извършвана по фиксиран логистичен маршрут, може значително да увеличи товароподемността, особено за палетизирани товари, като по този начин се намалява броят на необходимите пътувания.
- (11г) От жизненоважно значение за екологичния преход на автомобилния транспорт е наличието на стимули за превозни средства с нулеви емисии. Държавите членки се насърчават да хармонизират своите национални гранични стойности за масата по начин, който ще стимулира превозните средства с нулеви емисии, без да се възпрепятства трансграничният трафик.
- (11д) Като се има предвид, че директивата дава възможност за дерогации от максималната маса и максималните размери, на държавите членки може да се разреши да продължат да ограничават движението на някои превозни средства в определени части от своята пътна мрежа по причини, свързани с пътната безопасност или особеностите на инфраструктурата.
- (12) *заличава се*
- (13) *заличава се*
- (14) При автовозите с открити каросерии потенциалът за намаляване на тяхната консумация на енергия чрез подобрена аеродинамика е много малък. С различните национални правила за надвеса на товарите на автовозите се предизвиква нарушаване на конкуренцията и се ограничава значително потенциалът за подобряване на тяхната оперативна ефективност и на техните енергийни характеристики в международния трафик. Поради това е необходимо правилата за надвеса на товарите на автовозите с открити каросерии да се хармонизират, за да се осигури постигането на тези цели по правилния начин.

- (15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабинни с удължена форма и задвижващи системи с нулеви емисии. За използването на задвижващи системи с нулеви емисии е необходимо — в зависимост от технологията — допълнително пространство, което не следва да бъде за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт с нулеви емисии да не бъде ошетен от икономическа гледна точка. Затова следва да се поясни, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабинни с удължена форма, може да се прилага и за оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, като например батерии и резервоари за водород, при условие че с това не са нарушават функциите за безопасност, ефикасност и удобство на аеродинамичните кабинни.
- (16) Както в случая с необходимото допълнително пространство, текущите стандарти не са подходящи и за компенсирането на допълнителната маса на тежкотоварните превозни средства с нулеви емисии, особено при превоз на дълги разстояния. Допълнителна маса и натоварване на ос са необходими както за комбинациите от превозни средства с нулеви емисии, така и за най-често срещаните пътнически превозни средства, използвани в Съюза. С по-лекото оборудване на новите технологии и с по-добрата аеродинамика ще се намали консумацията на енергия на задвижващите системи с нулеви емисии и съответно ще се повиши ефективността на тяхното използване (например като се удължи възможният пробег и експлоатационният срок батериите). Поради това допускането на по-голяма маса вече не следва да зависи от реалното увеличение на масата, свързано с технологията с нулеви емисии, като целта е да се осигурят допълнителни стимули за внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, да се насърчи развитието на технологиите и подобряването на аеродинамиката на превозните средства.
- (17) Ефективното, ефикасното и съгласувано правоприлагане във връзка със задължителното спазване на правилата е от основно значение за гарантирането на равнопоставеност при конкуренцията между превозвачите и за премахването на рисковете за пътната безопасност и пътната инфраструктура, създавани от превозни средства, надвишаващи неправомерно приложимите маси или размери. С цел по-добро насочване на крайпътните проверки към претоварените превозни средства и ако държавите членки са избрали да използват автоматични системи в пътната инфраструктура, те следва да осигурят като минимум внедряването на такива системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа. Освен това, с цел осигуряване на надеждно и последователно правоприлагане в целия Съюз, следва да се установи задължително минимално равнище на проверките, извършвани от държавите членки, пропорционално на равнището на трафика от превозни средства, попадащи в обхвата на настоящата директива, на техните територии, включително подходящ брой проверки през нощта.

- (17a) С цел да се осигури ефективното, ефикасно и последователно прилагане и да се подобри съответствието на превозните средства с по-голяма маса, за да се приспособят към технологията с нулеви емисии, превозните средства следва да предават информация за настоящата обща маса на комбинацията от превозни средства от бордова технология като системата за бордово следене на масата (OBMM) чрез специализирани предавателни съоръжения с малък обем (DSRC). Информацията може да се използва от държавите членки за идентифицирането на превозни средства, които може да надвишават граничните стойности за маса, но настоящата директива не задължава държавите членки да използват DSRC при тяхното прилагане. Този инструмент допълва други инструменти за правоприлагане. За да могат тези изисквания да бъдат изпълнени, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да може данните да бъдат предавани на правоприлагащите органи.
- (17б) Тъй като извършването на каквито и да било промени в тахографа може да бъде сложно и тъй като оборудването на превозни средства с OBMM може да струва скъпо на операторите, това изискване следва да се прилага само за превозни средства, оборудвани с OBMM, считано от 1 декември 2029 г. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, нито правото на държавите членки да определят изискванията относно масата за националния транспорт, настоящата директива не предвижда оборудване с OBMM. Освен това Комисията следва да може да отложи датата 1 декември 2029 г. с не повече от 18 месеца, ако това е необходимо, за да се обезпечи способността за предаване на данните за масата.
- (18) *заличава се*
- (19) *заличава се*
- (20) Европейският парламент и Съветът следва да бъдат редовно информирани за резултатите от проверките за спазването на изискванията, извършвани от компетентните органи на държавите членки. С тази информация, предоставяна от държавите членки, на Комисията следва да се осигури възможност да следи развитието на пазара и спазването на изискванията в Директива 96/53/ЕО. Желателно е Комисията да установи удобен за ползвателите формат за докладване, за да улесни държавите членки при предоставянето на необходимата информация на Комисията и да гарантира еднообразие и сравнимост на данните, с които може да следи спазването и да оценява цялостното изпълнение на Директива 96/53/ЕО.

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

(22) *заличава се*

- (23) С цел гарантиране на еднообразни условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи общ стандартен формуляр на заявление и да хармонизира правилата и процедурите за издаване на национални разрешителни или за сключване на подобни договорености за превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максималните маси и/или размери и са предвидени за превоз на неделими товари, да установи стандартен формат за докладване, за да могат държавите членки да спазват своите задължения за докладване, и да установи временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, използвани в международния трафик между държави членки, засегнати от криза. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>.
- (24) Предвид големия брой изменения на приложение I към Директива 96/53/ЕО, свързани с необходимостта от осигуряване на допълнителни стимули за внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, необходимостта да се хармонизира максималната маса на 5-осни моторни превозни средства и необходимостта да се насърчи интермодалният транспорт, от съображения за яснота е целесъобразно то да се замени.
- (25) *заличава се*
- (26) Тъй като целите на настоящата директива, по-конкретно гарантиране на пътната безопасност, насърчаване на устойчиви и ефективни транспортни операции и подпомагане на функционирането на вътрешния пазар, не може да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а може да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и поради проблемите, които се предвижда да бъдат решени с настоящата директива, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

---

<sup>9</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (27) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи<sup>10</sup> държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (28) Поради това Директива 96/53/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

*Член 1*

*Изменения на Директива 96/53/ЕО*

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

- 1) Член 1 се изменя, както следва:
  - а) в параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) размерите на моторните превозни средства от категории М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> и на техните ремаркета от категория О и на моторните превозни средства от категории N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> и на техните ремаркета от категории О<sub>3</sub> и О<sub>4</sub>, категоризирани в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета\*“;

---

<sup>10</sup> ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всички стойности на масите, посочени в приложение I, представляват норми, които се прилагат спрямо натоварено превозно средство в движение, а не спрямо производствените стандарти на превозното средство, посочени в Регламент (ЕС) 2019/2144 на Европейския парламент и на Съвета\*\*.“;

\_\_\_\_\_

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

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

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Настоящата директива не се прилага за съчленени автобуси, съставени от повече от една съчленена секция, за комбинации от превозни средства, състоящи се от моторно превозно средство с прикачено ремарке, предназначено за превоз на пътници, и за комбинации от превозни средства, състоящи се от моторно превозно средство с прикачено полуремарке, предназначено за превоз на пътници.“

2) Член 2 се изменя, както следва:

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

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

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

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

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

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

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

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

д) в четирнадесетото тире определението за „превозно средство на алтернативно гориво“ се заменя със следното:

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

е) в петнадесетото тире, в определението за „интермодална транспортна операция“ буква а) се заменя със следното:

„а) комбинираните транспортни операции съгласно определението в член 1 от Директива 92/106/ЕИО на Съвета\*; или“;

---

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

з) втората алинея се заменя със следното:

„Всички максимално допустими размери, посочени в приложение I, се сверяват със съответните декларираны стойности за конкретното превозно средство в информационния документ, придружаващ ЕС одобрението на типа на цялото превозно средство, изготвен в съответствие с приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията\*, без да се допускат плюсови толеранси.“;

---

\* Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1).“;

3) Член 4 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 се добавя следната буква в):

„в) на превозни средства или комбинации от превозни средства за международен транспорт на стоки или пътници, които не са в съответствие с характеристиките, посочени в приложение I.“;

б) параграфи 3 и 4 се заменят със следното:

„3. Превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максималните маси и/или размери, може да бъдат допуснати за движение единствено на базата на специални разрешителни, които се издават от страна на компетентните органи, или на базата на подобни договорености, съгласувани за всеки отделен случай с органите на тези държави, където превозните средства или комбинациите от превозни средства превозват или възнамеряват да превозват неделими товари.

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

Държавите членки гарантират, че условията, съгласно които се издават разрешителните или се сключват подобни договорености, свързани с превоз на неделими товари, са пропорционални и недискриминационни. По-конкретно държавите членки си сътрудничат, за да предотвратят поставянето на многобройни средства за маркировка и сигнализация чрез преимуществено използване на пиктограми вместо текст. Държавите членки не задължават водача да има познания по официалния(те) език(ци) на държавите членки, в които се извършва операцията. Държавите членки обаче могат да изискват други мерки, за да се осигури ефективна комуникация между водача и контролните органи, включително цифрови комуникационни инструменти.

„4. Държавите членки имат право да допускат превозни средства или комбинации от превозни средства, използвани за превоз, които извършват национални или международни транспортни операции, незасягащи значително международната конкуренция в областта на транспорта, да се движат на тяхна територия с маса или размери, надвишаващи посочените в раздели 1, 2 и 4 от приложение I.

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

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

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

в) вмъкват се следните параграфи 4аа и 4а:

„4аа. Държавите членки могат да разрешат съчленени превозни средства, използвани за совалков превоз при национални или международни транспортни операции, да се движат на тяхна територия с размери, отклоняващи се от посочените в подраздел 1.1 от приложение I, ако допълнителната дължина не надвишава 1,380 метра.

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

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

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

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

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

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

г) параграф 5 се заменя със следното:

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

е) параграф 7 се заличава;

4) Вмъкват се следните членове 4а и 4б:

*„Член 4а*

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

- а) единна национална входна точка, през която заявителят подава в стандартизиран формат своето заявление за специално разрешително или подобна договореност, както е посочено в член 4, параграф 3;
- б) единна национална точка за достъп, през която заявителите получават по ясен, достъпен и прозрачен начин информацията за изискванията за подаване на заявления за специални разрешителни или подобни договорености, както е посочено в член 4, параграф 3, и необходимата информация, за да планират своите маршрути;
- ба) единна национална точка за достъп до информацията относно максималните маси и размери, разрешени в дадена държава членка съгласно член 4, параграф 2, буква а), член 4, параграф 4 и член 4б, когато е приложимо;
- в) единна национална точка за достъп, през която операторите на европейски модулни системи получават информацията по член 4, параграф 4а, букви а) и б), когато е необходимо.

Националните входни точки за „обслужване на едно гише“ и националните точки за достъп могат да бъдат обединени в единен публично достъпен уебсайт, който предоставя единна входна точка и дава възможност на потребителите да взаимодействат със съответния национален или регионален орган за вземане на решения, без да е необходимо да подават множество заявления.

2. Комисията може да приеме актове за изпълнение, с които да установи минимума от елементи във формуляра на заявление, и да хармонизира правилата и процедурите за издаването на национални разрешителни или сключването на подобни договорености, както е посочено в параграф 1 от настоящия член и в член 4, параграф 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.

## Член 4б

1. Когато държава членка разрешава движението на комбинации от превозни средства с максимална маса, надвишаващи граничните стойности, посочени в раздели 2, 3 или подраздел 4.3 от приложение I, на своята територия съгласно член 4, параграф 2, буква а), тя не може да отказва или забранява използването на тези комбинации от превозни средства, които са в съответствие със стойностите за масите, установени за националния превоз на стоки, в международния трафик на нейната територия, ако тези комбинации от превозни средства се състоят от моторни превозни средства с нулеви емисии или ако участват в интермодална транспортна операция.“;

5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) комбинация от следните две табели:

i) „задължителната табела на производителя“, изработена и поставена в съответствие с изискванията в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията\*,

ii) табелата, в която са указани размерите на превозното средство, съобразно разпоредбите на приложение III към настоящата директива, изработена и поставена в съответствие с изискванията в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535;

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

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

---

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

б) параграф 5 се заменя със следното:

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

5а) Член 7 се заменя със следното:

„Настоящата директива не пречи прилагането на разпоредбите за движение по пътищата, които са в сила във всяка държава членка и които позволяват масата и/или размерите на превозните средства по определени пътища или структури на гражданското строителство да бъдат ограничени, въз основа на съображения за пътна безопасност и характеристики на инфраструктурата, независимо от държавата на регистрация на такива превозни средства или държавата, в която тези превозни средства са пуснати в движение.

Това включва възможността за налагане на местни ограничения по отношение на максимално допустимите размери и/или маси на превозните средства, които могат да бъдат използвани в конкретни области или по конкретни пътища, когато инфраструктурата не е подходяща за дълги и тежкотоварни превозни средства, като например градски центрове, малки села или места, представляващи природна забележителност.“;

б) Член 8б се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

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

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

б) параграф 5 се заличава;

7) Вмъква се следният член 8в:

*„Член 8в*

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

Надвесът или опората за товара на автовозите не може да стърчи извън товара. Товарът може да стърчи отпред на теглещото превозно средство на максимум 0,50 метра, при условие че първата ос на превозвания автомобил се носи от конструкцията на ремаркетото. Товарът може да стърчи отзад на теглещото превозно средство на максимум 1,50 метра, при условие че последната ос на превозвания автомобил се носи от конструкцията на ремаркетото и задната ос на превозвания автомобил не излиза извън опората за товара.“;

8) Член 9а се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

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

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

б) параграф 3 се заличава;

9) Член 10б се заменя със следното:

*„Член 10б*

1. Максимално допустимите маси на превозните средства на алтернативно гориво или с нулеви емисии са посочените в подраздели 2.2, 2.3 и 2.4 от приложение I.

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

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

2. За съчленени превозни средства, които включват моторни превозни средства с нулеви емисии, максималната дължина, посочена в подраздел 1.1 от приложение I, може да бъде надвишена с допълнителната дължина, необходима за оборудването, използващо технология с нулеви емисии, с максимум 0,90 метра, за да се осигури възможност за добавяне на такива елементи. За такива превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства се спазват изискванията по подраздели 1.5 и 1.6 от приложение I към настоящата директива и всяко надвишаване на максималната дължина не води до увеличаване на дължината в натоварено състояние на тези комбинации от превозни средства, за да се осигури съвместимостта на полуремаркетата с изискванията за интермодалните транспортни операции.

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

10) Член 10в се заменя със следното:

„Член 10в

Максималните дължини, определени в приложение I, подраздел 1.1, когато е приложимо съгласно член 9а, параграф 1 и член 10б, параграф 2, и максималното разстояние, определено в подраздел 1.6 от приложение I, могат да бъдат надвишени с 0,150 метра за превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи 45-футови контейнери или 45-футови сменяеми каросерии, празни или натоварени, при условие че автомобилното транспортиране на въпросния контейнер или сменяема каросерия представлява част от интермодална транспортна операция.“;

11) Член 10г се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Държавите членки извършват специални измервания, за да определят превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, които има вероятност да са надхвърлили максимално допустимата маса и които поради това следва да бъдат проверени от техните компетентни органи, за да се осигури спазването на изискванията от настоящата директива. Тези измервания могат да бъдат извършвани чрез автоматични системи, монтирани в пътните инфраструктури на трансевропейската пътна транспортна мрежа в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/1679\*.

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

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

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

1а. За да отговарят на условията за допълнителната маса, предоставена с точки 2.2.1 и 2.2.2 от приложение I на превозни средства с нулеви емисии, превозните средства, оборудвани с оборудване за ОБММ, което е в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2025/2161 на Комисията и е регистрирано за първи път от 1 декември 2029 г., трябва да могат да предават дистанционно надеждни данни за масата на комбинациите от превозни средства в движение на органите при крайпътни проверки. Предадената информация може да се използва от държавите членки само за идентифициране на превозни средства, които могат да надвишават максимално допустимите маси.

1б. Интелигентен тахограф, както е определен в Регламент (ЕС) № 165/2014, може да се използва за целите на предаването на данните, посочени в параграф 1а.

1в. Комисията може да приема актове за изпълнение, ако това е необходимо, за да може данните, посочени в параграф 1а, да бъдат предадени на правоприлагащите органи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.

1г. Комисията може да приема делегирани актове в съответствие с член 10з за отлагане с 18 месеца на датата, посочена в параграф 1а, ако това е необходимо, за да се гарантира, че новорегистрираните превозни средства могат да предават дистанционно данни за масата.

2. Всяка държава членка извършва всяка календарна година подходящ брой проверки на превозни средства или комбинации от превозни средства, използвани за превоз на стоки и попадащи в обхвата на настоящата директива, на масите на тези превозни средства или комбинации от превозни средства, независимо от държавата на регистрация на тези превозни средства или държавата, в която тези превозни средства са пуснати в движение.“;

---

\* Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г.).

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

„5. Комисията може да приема актове за изпълнение, с които се определят подробни разпоредби, гарантиращи еднакви условия за прилагането на правилата за оперативната съвместимост и съвместимостта, посочени в параграф 4.“;

12) *заличава се*

13) *заличава се*

14) Член 10ж се заменя със следното:

*„Член 10ж*

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

- а) броя на проверките, извършени през предходните две календарни години;
- б) броя на откритите претоварени превозни средства или комбинации от превозни средства;
- в) броя на автоматичните системи, монтирани в пътната инфраструктура съгласно член 10г, параграф 1, и дали те служат само за разпознаване, или са сертифицирани за пряко правоприлагане;

г) *заличава се;*

д) броя на издадените национални разрешителни за превоз на извънгабаритни товари съгласно член 4, параграф 3 и техните срокове (еднократни или дългосрочни разрешителни).

Предоставя се разбивка на информацията по години.

2. Комисията анализира информацията, получена съгласно параграф 1, и въз основа на получената информация представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за изпълнението на настоящата директива не по-късно от 13 месеца след получаването на информацията от всички държави членки. Докладът включва информация за съответното развитие във въпросните области.

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

15) В член 10з параграф 2 се заменя със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове по член 10б, параграф 1 се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [СП: *моля, въведете датата на влизане в сила на настоящата директива*]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.“;

16) В член 10и се вмъква следният параграф 4:

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

17) Член 10й се заличава;

18) Вмъква се следният член 10к:

*„Член 10к*

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

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

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

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

Настоящият член се прилага, без да се засяга специфичното законодателство, приложимо за военния транспорт в случай на засилено възпиране и готовност.“;

- 19) Приложение I се заменя с приложението към настоящата директива;
- 20) В приложение III текстът „Директива 76/114/ЕИО“ се заменя с текста „Приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията“.

[...]

[...]

### *Член 3*

#### *Транспониране*

1. Държавите членки приемат и публикуват най-късно до [2 години след датата на приемане] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за изпълнение на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.
2. Държавите членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство в областта, уредена от настоящата директива.

#### *Член 4*

##### *Влизане в сила и прилагане*

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

Член 4а, параграф 1 се прилага от [да се въведе дата: 4 години след края на срока за транспониране].

#### *Член 5*

##### *Адресати*

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на [...] година.

*За Европейския парламент*

*За Съвета*

*Председател*

*Председател*

ПРИЛОЖЕНИЕ

МАКСИМАЛНО ДОПУСТИМИ МАСИ И РАЗМЕРИ И ДРУГИ СВЪРЗАНИ С ТЯХ  
ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

1. Максимално допустими размери на превозните средства, посочени в член 1, параграф 1, буква а)		
1.1 Максимална дължина		
	— моторно превозно средство, различно от автобус	12,00 m
	— ремарке	12,00 m
	— съчленено превозно средство	16,50 m
	— автовлак	18,75 m
	— съчленен автобус	18,75 m
	— автобус с две оси	13,50 m
	— автобус с повече от две оси	15,00 m
	— автобус + ремарке	18,75 m
	За съчленени превозни средства, които включват моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимата дължина, предвидена в подраздел 1.1, може да бъде надвишена с 0,90 m.	
1.2 Максимална широчина		
	а) всички превозни средства, с изключение на превозните средства, посочени в буква б)	2,55 m
	б) надстройки на изотермични превозни средства или изотермични контейнери или сменяеми каросерии, транспортирани с превозни средства	2,60 m

1.3 Максимална височина	
— всяко превозно средство	4,00 m
1.4 Стойностите, посочени в подраздели 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 и 4.4, се отнасят за сменяеми надстройки и стандартизирани товарни единици, като например контейнери.	
1.4а Ако каквито и да е подвижни приспособления, като багажници за ски, са монтирани към автобус, неговата дължина, включваща и приспособленията, не трябва да надвишава максималната дължина, предвидена в подраздел 1.1.	
1.5 Всяко движещо се моторно превозно средство или комбинация от превозни средства трябва да може да завие в обсега на кръгов пръстен с външен радиус 12,50 m и вътрешен радиус 5,30 m.	
1.5а Допълнителни изисквания за автобусите	
При неподвижно превозно средство се маркира линия на земната повърхност, определяща вертикална равнина, която е допирателна към страната на превозното средство и гледа в посока навън от окръжността. В случая на съчленен автобус двете неподвижни части са успоредни на равнината.	
Когато автобусът подхожда от движение по права линия към кръговото движение, описано в подраздел 1.5, нито една част от него не трябва да излиза извън вертикалната равнина с повече от 0,60 m.	
1.6 Максимално разстояние между оста на цапфата на полуремаркетото и задната част на полуремаркетото	12,00 m
1.7 Максимално разстояние, измерено успоредно на надлъжната ос на автовлака, между предна крайна външна точка на товарното пространство зад кабината на водача и задна крайна външна точка на ремаркетото от комбинация от превозни средства, минус разстоянието между задната част на теглещото превозно средство и предната част на ремаркетото	15,65 m
1.8 Максимално разстояние, измерено успоредно на надлъжната ос на автовлака, между предна крайна външна точка на товарното пространство зад кабината на водача и задна крайна външна точка на ремаркетото от комбинация от превозни средства	16,40 m

2. Максимално допустима маса на превозното средство			
2.1 Превозни средства, които са част от комбинация от превозни средства			
	2.1.1	Двуосно ремарке	18 t
	2.2.1	Триосно ремарке	24 t
2.2 Комбинации от превозни средства			
	2.2.1	Автовлакове с пет или шест оси	
		а) двуосно моторно превозно средство с триосно ремарке или триосни моторни превозни средства с двуосни ремаркета	40 t
		б) триосно моторно превозно средство с триосно ремарке	40 t
	2.2.2	а) двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке или триосни моторни превозни средства с двуосни полуремаркета	
		б) триосно моторно превозно средство с триосно полуремарке	40 t
		в) двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке или триосни моторни превозни средства с двуосни полуремаркета, участващи в интермодални транспортни операции	42 t
		г) триосно моторно превозно средство с триосно полуремарке, участващо в интермодални транспортни операции	44 t
	2.2.3	Автовлакове с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно ремарке.	
	2.2.4	Съчленени превозни средства с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно полуремарке, при условие че разстоянието между осите на полуремаркетото е:	
	2.2.4.1	равно на или по-голямо от 1,3 m и по-малко от или равно на 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 t
	2.2.4.2	по-голямо от 1,80 m ( $1,80 \text{ m} < d$ )	36 t

		Ако максимално допустимата маса на моторното превозно средство (18 t) и максимално допустимото натоварване на двойната ос на полуремаркетото (20 t) са спазени и задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, максимално допустимата маса, предвидена в точка 2.2.4.2, се увеличава с 2 t.
		За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията с използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.
		За комбинациите от превозни средства, включително моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в точка 2.2.1, буква б) и точка 2.2.2, буква б) от подраздел 2.2, се увеличават с 4 t.
		За комбинациите от превозни средства, включително моторни превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в точка 2.2.1, буква а) и точка 2.2.2, букви а), в) и г), точки 2.2.3 и 2.2.4 от подраздел 2.2, се увеличават с 2 t.
<b>2.3 Моторни превозни средства</b>		
2.3.1	Двуосни моторни превозни средства, различни от автобуси	18 t
2.3.2	Двуосни автобуси	19,50 t
2.3.3	Триосни моторни превозни средства	25 t
2.3.4	Триосни моторни превозни средства, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,50 t.	26 t
2.3.5	Четириосни моторни превозни средства с две управляеми оси и когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,50 t.	32 t
2.3.6	Петосни моторни превозни средства с поне две управляеми оси и най-малко една задвижваща ос, оборудвана със сдвоени гуми	34 t

	и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,50 t.	
	За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в точки 2.3.1, 2.3.3 и 2.3.4 от подраздел 2.3, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.	
	За превозни средства с нулеви емисии максимално допустимите маси, предвидени в точки 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 и 2.3.6 от подраздел 2.3, се увеличават с 2 t.	
	За двуосните автобуси с нулеви емисии максимално допустимите маси, предвидени в точка 2.3.2 от подраздел 2.3, се увеличават с 0,50 t.	
2.4 Триосни съчленени автобуси		28 t
	За превозните средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимата маса от 28 t, предвидена в подраздел 2.4, се увеличава с допълнителната маса, необходима за технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.	
	За превозните средства с нулеви емисии максимално допустимата маса от 28 t, предвидена в подраздел 2.4, се увеличава с 2 t.	
3 Максимално допустимо натоварване на ос на превозните средства, посочени в член 1, параграф 1, буква б)		
3.1 Единични оси		
	единична ос, незадвижваща	10 t
3.2 Двойни оси на ремаркета и полуремаркета		
	Сумата от осовите натоварвания на двойна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:	
3.2.1	по-малка от 1 m ( $d < 1$ )	11 t
3.2.2	равна на или по-голяма от 1 m и по-малка от 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 t

	3.2.3	равна на или по-голяма от 1,30 m и по-малка от 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 t
	3.2.4	равна на или по-голяма от 1,80 m ( $1,80 m \leq d$ )	20 t
3.3 Тройни оси на ремаркета и полуремаркета			
Сумата от осовите натоварвания на тройна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:			
	3.3.1	по-малка от 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 t
	3.3.2	равна на или по-голяма от 1,30 m и по-малка от 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 t
3.4 Задвижваща ос			
	3.4.1	Задвижваща ос на превозните средства, посочени в подраздели 2.2, 2.3 и 2.4	11,5 t
3.5 Двойна ос на моторни превозни средства			
Сумата от осовите натоварвания на двойна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:			
	3.5.1	по-малка от 1 m ( $d < 1$ )	11,5 t
	3.5.2	равна на или по-голяма от 1 m и по-малка от 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 t
	3.5.3	равна на или по-голяма от 1,30 m и по-малка от 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 t
		Когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и въздушно окачване или окачване, което е признато в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, като равностойно на въздушното или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,50 t.	19 t

3.6 Тройна ос на моторни превозни средства			
		Сумата от осовите натоварвания на тройна ос не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:	
3.6.1	по-малка от 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 t	
3.6.2	равна на или по-голяма от 1,30 m и по-малка от 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 t	
4. Характеристики, свързани с масите и размерите, които са посочени в член 1, параграф 1, буква б)			
4.1 Всички превозни средства			
		При всички моторни превозни средства или комбинация от превозни средства, извършващи международен транспорт, натоварването върху задвижващата ос или върху всички задвижващи оси не трябва да бъде по-малко от 25 % от общото тегло на моторното превозно средство или на комбинацията от превозни средства в натоварено състояние.	
4.2 Автовлакове			
		Разстоянието между задната ос на моторното превозно средство и предната ос на ремаркетото не трябва да бъде по-малко от 3,00 m.	
4.3 Максимално допустими маси в зависимост от разстоянието между осите			
		Максимално допустимата маса в тонове на четириосно моторно превозно средство не може да надвишава повече от пет пъти разстоянието в метри между предната и задната ос на превозното средство.	
		Максимално допустимата маса в тонове на моторно превозно средство с пет оси не може да надвишава повече от четири пъти разстоянието в метри между предната и задната ос на превозното средство, в случай че масата надвишава 32 тона.	
		Ако максимално допустимата маса на комбинация от превозни средства, както е посочено в подраздел 2.2, надвишава 42 тона, тя не трябва да надвишава масата, изчислена по следната формула: $\text{Маса в тонове} \leq 2,7 \times A + 13,5$ където А е разстоянието в метри между осите на най-предната и най-задната ос на комбинацията от превозни средства.	

#### 4.4 Полуремаркета

Хоризонтално измереното разстояние между оста на цапфата на полуремаркетото и която и да е точка от предната част на полуремаркетото не може да надвишава 2,04 m.

---