

Bruselj, 26. november 2025
(OR. en)

15611/25

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0265 (COD)**

**TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850**

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je navedeni predlog Evropskemu parlamentu in Svetu predložila 11. julija 2023 kot del svežnja ukrepov za okolju prijaznejši promet.
2. Predlog 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 (v nadaljnjem besedilu: direktiva o težah in merah določenih cestnih vozil) ima tri cilje: (a) boljše zagotavljanje prostega in učinkovitega pretoka blaga ter poštene konkurence, (b) zagotavljanje zadostnih spodbud za sektor, da bi se spodbujale naložbe v brezemisijske tehnologije, ter (c) zagotavljanje učinkovitejšega in doslednejšega izvrševanja novih in obstoječih pravil.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

3. Evropski parlament je za pristojni odbor za ta predlog imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), za poročevalko pa Roso Mario SERRANO SIERRA (S&D, ES). Evropski parlament je stališče v prvi obravnavi sprejel na plenarnem zasedanju 12. marca 2024.
4. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu sprejel na 578. plenarnem zasedanju 27. aprila 2023. Odbor regij je mnenje o predlogu sprejel na 159. plenarnem zasedanju 31. januarja 2024.

III. DELO V OKVIRU SVETA IN NJEGOVIH PRIPRAVLJALNIH TELES

5. Delovna skupina za kopenski promet je predlog začela obravnavati 24. julija 2023 med španskim predsedovanjem s splošno predstavitevijo predloga in pregledom ocene učinka. Odkar je bil predlog predstavljen, je Svet razpravljal o treh poročilih o napredku: o prvem med španskim predsedovanjem na seji 4. decembra 2023 (ST 15668/23), o drugem med belgijskim predsedovanjem na seji 18. junija 2024 (ST 10214/24) in o tretjem med poljskim predsedovanjem na seji 5. junija 2025 (ST 9156/25).
6. Med danskim predsedovanjem se je delo nadaljevalo na sejah Delovne skupine za kopenski promet 4. julija, 18. septembra, 15. in 31. oktobra ter 13. novembra 2025.

IV. OBLIKOVANJE KOMPROMISNEGA BESEDILA

7. Predsedstvo se je vrnilo k predlogu Komisije in na njem osnovalo svoje delo, pri tem pa upoštevalo delo prejšnjih predsedstev. Pri delu se je osredotočilo na to, da bi ohranili glavne cilje, pri čemer je bil splošni cilj poenostaviti direktivo in hkrati podpreti uvajanje brezemisijevih vozil. Predsedstvo predstavlja rešitve za preostala odprta vprašanja.
8. V nadaljevanju je podan izčrpen pregled, v katerem so pojasnjene spremembe predloga Komisije, da bi se sprejel splošni pristop.

9. Člen 1(3), ki se nanaša na uporabo zgibnih avtobusov in posebnih skupin vozil za prevoz potnikov, se spremeni, da se državam članicam omogoči nadaljnja uporaba posebnih skupin vozil.
10. Možnost odstopanja od tež in mer iz Priloge je zagotovljena za vozila, za katera veljajo posebna dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora [člen 4(3)], vozila, ki opravljajo prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju [člen 4(4)], in za evropske modularne sisteme (EMS) [člen 4(4a)]. Predsedstvo v členu 4b in v skladu s cilji predlagane spremembe za zagotavljanje spodbud za brezemisijška vozila in intermodalni prevoz predlaga, da se tudi brezemisijškim motornim vozilom ali skupinam vozil v intermodalnem prevozu dovoli prečkanje meja, tudi če presegajo največje teže, opredeljene v Prilogi, dokler teža ne presega teže, dovoljene na kateri koli strani meje.
11. Kar zadeva prevoz nedeljivega tovora in zahtevo glede znanja jezika za voznika [člen 4(3)], lahko države članice zahtevajo posebne ukrepe za zagotavljanje učinkovite komunikacije z voznikom.
12. Uvedena je možnost, da države članice priklopnemu voziluodobrijo dodatno dolžino do največ 1,380 metra, kadar se uporablja za namenski izmenični prevoz [člen 4(4aa)], dodana pa je tudi uvodna izjava [(11c)], v kateri so navedeni razlogi za to dodatno dolžino.
13. Najdaljše obdobje preskusov z EMS v členu 4(5) je podaljšano na sedem let.
14. Države članice imajo na voljo dovolj časa za vzpostavitev funkcije „vse na enem mestu“ na podlagi člena 4a.
15. S členom 7 se uvaja možnost, da države članice omejijo uporabo nekaterih cest ali gradbišč na podlagi pomislekov glede varnosti v cestnem prometu ali značilnosti infrastrukture.

16. Zaradi pomislekov glede učinka dodatne teže na infrastrukturo so uvedene spremembe v zvezi z izvrševanjem v členu 10d. V prvem odstavku je pojasnjeno, da lahko države članice uporabljajo avtomatske sisteme, nameščene na cestno infrastrukturo omrežja TEN-T, ali opremo za tehtanje, nameščeno na vozila. Pri brezemisijskih vozilih bi moralo biti od 1. decembra 2029 mogoče, da na daljavo sporočajo zanesljive podatke o teži prek sistema za spremljanje mase na vozilu z možnostjo uporabe pametnega tahografa. Podrobnosti bodo določene v izvedbenem aktu.
17. V členu 10k je pojasnjeno, da lahko v primeru kriz, ki prizadenejo več držav članic, Komisija izvedbene akte sprejme le na zahtevo zadevnih držav članic.
18. Predsedstvo predlaga tudi upravne poenostavitve, in sicer se ne zahteva več sistem spremljanja za preskuse z EMS [člen 4(5) in (5a)], tako kot tudi ne uporaba eFTI za dokazovanje, da se prevoz šteje za intermodalni prevoz [člen 6(7)]. Zaradi omejene dodane vrednosti shem politike pametnega dostopa je predlagani člen 10da črtan.
19. V Prilogi so bile uvedene spremembe, ki odražajo podporo uvajanju brezemisijskih vozil in pri katerih so bili upoštevani pomisleki držav članic glede obrabe infrastrukture:
 - a. doda se dodatnega 0,90 metra za zgibna vozila, ki vključujejo brezemisijska motorna vozila, da je na voljo več prostora za namestitvev brezemisijske tehnologije (pododdelek 1.1);
 - b. črta se alinea, povezana z dodatno višino pri prevozu zabojnikov z veliko prostornino, saj ima večina držav članic težave s podvozi pod mostovi (pododdelek 1.3);
 - c. v zvezi z dodatno dovoljeno težo pri brezemisijskih vozilih je uvedeno razlikovanje med motornimi vozili s petimi ali šestimi osmi (2 oziroma 4 tone) (pododdelek 2.2);

- d. v točki 2.3.6 se zmanjša največja teža na 34 ton za to posebno vrsto kratkega in težkega vozila, pri čemer se ohranita dodatni 2 toni za brezemisijška vozila. Dodatno pravilo dovoljuje, da se pri brezemisijških dvoosnih avtobusih največja teža poveča za 0,50 tone (pododdelek 2.3);
- e. dodatna teža za pogonske osi brezemisijških vozil se črta, saj večina držav članic meni, da zelo težka pogonska os preveč poškoduje infrastrukturo (pododdelek 3.4);
- f. vključi se pododdelek 3.6 za tridemske osi motornih vozil, saj ima ta vrsta vozil posebne značilnosti;
- g. zaradi posebnih primerov se doda pravilo za petosna motorna vozila in pravilo s formulo, ki določa razdaljo med osmi za skupine vozil, ki presegajo 42 ton (pododdelek 4.3).

V. **ZAKLJUČEK**

- 20. Glede na navedeno naj Svet (promet, telekomunikacije in energija) na seji 4. decembra 2025 doseže dogovor o splošnem pristopu glede kompromisnega besedila, priloženega temu dopisu.

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 odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

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

² UL C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) Direktiva Sveta 96/53/ES³ 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 energetska 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 razogljičenja prevoza.
- (2) V sporočilu Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, ki usmerja evropski promet na pravo pot za prihodnost⁴, je jasno navedeno, da je treba za prispevanje k doseganju cilja evropskega zelenega dogovora⁵ 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 energetska in operativna neučinkovitost čezmejnega prevoza, prevoznikom zagotoviti močne spodbude za uvajanje brezemisijskih tehnologij, hkrati pa olajšati uporabo obstoječih energetska varčnih rešitev, ter dodatno 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 harmonizirati nekatere zahteve glede uporabe težjih in daljših vozil ter okrepiti izvrševanje veljavnih pravil.

³ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) Za doseganje teh 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) 2018/858⁶ in (EU) 2019/2144⁷ 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/EGS⁸ 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.

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

- (7) Za zagotovitev skupnega razumevanja in enotnega izvajanja določb te direktive v notranjem in mednarodnem prometu je treba pojasniti, da se nacionalna odstopanja od nekaterih mejnih vrednosti največjih dovoljenih tež in mer za nekatere vrste vozil v notranjem prometu ne uporabljajo samodejno za vozila, ki se uporabljajo za čezmejne prevoze.
- (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 imenovale države članice, je bil dosežen zelo majhen napredek pri poenostavitvi ter harmonizaciji 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 harmonizirale 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 vozniku ne bi smele nalagati neupravičenih zahtev, kot je dobro poznavanje nacionalnega jezika zadevne države članice. Države članice bi morale razmisliti o tem, da bi se od prevoznikov zahtevala uporaba drugih komunikacijskih orodij, predvsem digitalnih, da se zagotovi učinkovita komunikacija med voznikom in nadzornimi organi. Od prevoznikov bi se lahko na primer zahtevalo, da vzpostavijo klicno številko, na kateri lahko voznik prejme pomoč, če ga nadzorni organi ustavijo, in zagotovijo, da je ta klicna številka dosegljiva, kadar voznik vozi, tudi ponoči in ob koncih tedna. Da bi zmanjšali upravno breme za prevoznike ter zagotovili učinkovit, pravičen in varen prevoz, je bistveno vzpostaviti pregleden, harmoniziran 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 energetske učinkovitosti prevoza, hkrati pa zagotavljajo varnost v cestnem prometu in zaščito infrastrukture, če se uporabljajo na ustreznem fizičnem in operativnem področju. 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. Da se omogočijo širši pozitivni socialno-ekonomski učinki in okoljski vplivi uporabe evropskega modularnega sistema, je 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 nacionalnimi pogoji 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 glede največje teže in mer za evropski modularni sistem, ki se uporablja v navedenih državah članicah.
- (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.

- (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 harmoniziranost postopkov za izdajo dovoljenj. Zato morajo države članice na jasn in lahko dostopen način vzpostaviti enoten elektronski informacijski in komunikacijski sistem, ki bo vseboval vse ustrezne informacije o operativnih in upravnih pogojih za prevoz nedeljivega tovora in uporabo evropskega modularnega sistema. Ta nacionalni sistem bi moral prevoznikom tudi omogočiti, da pridobijo informacije in elektronsko predložijo vlogo v standardizirani obliki za posebna dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora v zadevni državi članici.
- (11a) Čezmejni promet med državami članicami, ki omogoča večje teže od tistih iz Priloge I, lahko izboljša učinkovitost in zmanjša emisije CO₂ z zmanjšanjem skupnega števila prevoženih kilometrov. Taki prevozi bi morali biti še vedno dovoljeni, če so te višje omejitve skladne z nacionalnimi pogoji držav članic in če take prevoze izvajajo brezemisijna motorna vozila ali vozila, vključena v intermodalni prevoz. To ne bi smelo posegati v pravico držav članic, da v skladu s členom 4 odstopajo od omejitev glede teže in mer, določenih v Prilogi I.
- (11b) Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da dovolijo specializirane prevoze, ki se izvajajo v okoliščinah, v katerih se običajno ne izvajajo z vozili iz drugih držav članic, s čimer se omogoči odstopanje takih prevozov od standardne teže in mer vozil, saj tak specializirani prevoz ne vpliva bistveno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju. Treba je zagotoviti jasnost koncepta in uporabe specializiranih vozil, zlasti v okviru razširitve takih prevozov na mednarodni promet, da se omogoči nemoteno sodelovanje med soglašajočimi državami članicami. Jasni primeri so prevozi, povezani s sečnjo in gozdarstvom, prevozi, ki se opravljajo s skupinami vozil z več kot šestimi osmi, in lokalni prevozi z avtobusi.

- (11c) Da bi podprli operativno učinkovitost in spodbujali rešitve, ki prispevajo k omejevanju okoljskega vpliva cestnega prometa, bi bilo treba državam članicam dovoliti, da zgibnim vozilom, ki se uporabljajo pri izmeničnem prevozu, odobrijo dodatno dolžino, če so izpolnjeni preostali parametri iz Priloge 1 in zlasti njenega pododdelka 1.5. Podaljšana dolžina zgibnih vozil, ki se uporabljajo pri izmeničnem prevozu, ki je redni prevoz in poteka na stalni logistični poti, lahko znatno poveča nosilnost, zlasti za blago na paletah, in tako zmanjša število potrebnih voženj.
- (11d) Za zeleni prehod sektorja cestnega prometa so ključnega pomena spodbude za brezemisijška vozila. Države članice se spodbujajo, naj harmonizirajo svoje nacionalne omejitve glede teže tako, da se spodbujajo brezemisijška vozila in se pri tem ne ovira čezmejni promet.
- (11e) Ker direktiva dovoljuje odstopanja od največjih tež in mer, lahko države članice zaradi varnosti v cestnem prometu ali značilnosti infrastrukture na določenih delih svojega cestnega omrežja še naprej omejujejo udeležbo nekaterih vozil v prometu.
- (12) *črtano*
- (13) *črtano*
- (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 energetske učinkovitosti v mednarodnem prometu. Zato je treba harmonizirati 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 brezemisijскими pogonskimi sistemi. Uporaba brezemisijских pogonskih sistemov, odvisno od tehnologije, zahteva dodaten prostor, ki se ne bi smel šteti v škodo dejanskega tovora vozila, da brezemisijски 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 brezemisijске 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 brezemisijских težkih vozil, zlasti v prevozu na dolge razdalje. Dodatna teža in osna obremenitev sta potrebni za brezemisijске skupine vozil in za najpogostejša potniška vozila, ki se uporabljajo v Uniji. Zaradi lažjih tehnologij in boljše aerodinamike bo uporaba brezemisijских 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 brezemisijских težkih vozil in spodbudili tehnološki razvoj ter opremo vozil z izboljšano aerodinamiko, bi bilo treba dovoljenja za dodatno težo ločiti od teže brezemisijске 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.

- (17a) Da bi zagotovili uspešno, učinkovito in dosledno izvrševanje ter izboljšali skladnost vozil z večjo težo z namenom upoštevanja brezemisijske tehnologije, bi morala vozila prek namenske komunikacije kratkega dosega posredovati informacije o aktualni skupni teži skupine vozil, pridobljene iz vgrajene tehnologije, kot je sistem za spremljanje mase na vozilu. Države članice lahko te informacije uporabijo za identifikacijo vozil, ki morda presegajo omejitve glede teže, vendar ta direktiva držav članic ne zavezuje k uporabi namenske komunikacije kratkega dosega pri njihovem izvrševanju. To orodje dopolnjuje druga orodja za izvrševanje. Da bi omogočili izpolnjevanje takih zahtev, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da se omogoči posredovanje podatkov izvršilnim organom.
- (17b) Ker je lahko uvedba kakršnih koli sprememb tahografa zapletena in ker je lahko naknadno opremljanje vozil s sistemom za spremljanje mase na vozilu drago za prevoznike, bi se morala ta zahteva od 1. decembra 2029 uporabljati le za vozila, opremljena s tem sistemom. Brez poseganja v Uredbo (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ali pravico držav članic, da urejajo zahteve glede teže v nacionalnem prevozu, ta direktiva ne določa naknadnega opremljanja vozil s sistemom za spremljanje mase na vozilu. Poleg tega bi morala imeti Komisija možnost, da datum 1. december 2029 odloži za največ 18 mesecev, če je to potrebno za zagotovitev možnosti prenosa podatkov o teži.
- (18) *črtano*
- (19) *črtano*
- (20) Evropski parlament in Svet bi bilo treba redno obveščati o rezultatih preverjanj skladnosti, ki jih izvajajo pristojni organi držav članic. 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 kakršne koli 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, ter brez poseganja v posebno zakonodajo, ki se uporablja v okviru vojaškega prevoza ter okrepljenega odvracanja in odzivanja.

(22) *črtano*

- (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 harmonizacijo pravil in postopkov za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev za vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje teže in/ali mere in so namenjena prevozu nedeljivega tovora, za določitev standardne oblike poročanja, ki bo državam članicam omogočala izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja, ter za določitev začasnih izjem od uporabe omejitev tež in mer, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu med državami članicami, ki jih je prizadela kriza. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁹.
- (24) Ob upoštevanju številnih sprememb Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki se nanašajo na potrebo po zagotavljanju dodatnih spodbud za uvedbo brezemisijskih težkih vozil, potrebo po harmonizaciji največje teže petosnih motornih vozil in potrebo po spodbujanju intermodalnega prevoza, jo je zaradi jasnosti primerno nadomestiti.
- (25) *črtano*
- (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.

⁹ 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).

(27) V skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih¹⁰ se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih se pojasni razmerje med elementi 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*“;

¹⁰ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

(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, ne pa proizvodnimi pravili, ki so določena v Uredbi (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta**.“;

* 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).“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Ta direktiva ne velja za zgibne avtobuse z več kakor enim zgibnim delom, skupine vozil, ki jih sestavlja motorno vozilo s pritrjenim priklopnim vozilom, za prevoz potnikov, ali skupine vozil, ki jih sestavlja motorno vozilo s pritrjenim polpriklopnikom, za prevoz potnikov.“;

(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 oziroma priklopna vozila in polpriklopnik oziroma 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).
- (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) v 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 vozniku ne naložijo obveznosti, da mora znati uradni jezik oziroma uradne jezike držav članic, v katerih poteka prevoz. Vendar lahko države članice zahtevajo druge ukrepe za zagotovitev učinkovite komunikacije med voznikom in nadzornimi organi, vključno z digitalnimi komunikacijskimi orodji.

4. Države članice lahko vozilom in skupinam vozil, ki se uporabljajo za določene nacionalne ali mednarodne prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju s težo ali merami, ki odstopajo od tistih, določenih v oddelkih 1, 2 in 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;

(b) država članica, ki dovoljuje, da se prevozi na njenem ozemlju opravljajo z vozili ali skupinami vozil s težo in/ali merami, ki odstopajo od tistih, določenih v Prilogi I, na podlagi odstavka 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) vstavita se naslednja odstavka 4aa in 4a:

„4aa. Države članice lahko zgibnim vozilom, ki se uporabljajo za notranji ali mednarodni izmenični prevoz in katerih mere odstopajo od mer, določenih v pododdelku 1.1 Priloge I, če dodatna dolžina ne presega 1,380 metra, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju.

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.

Kadar koli država članica na podlagi tega odstavka dovoli uporabo evropskih modularnih sistemov v notranjem prometu, ne sme zavrniti ali prepovedati uporabe evropskih modularnih sistemov v mednarodnem prometu na svojem ozemlju, če so taki sistemi skladni z nacionalnimi pogoji, vključno z največjo težo in merami, določenimi 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 v poskusnem obdobju opravljajo nekatere notranje ali mednarodne prevoze. Preskusi z evropskimi modularnimi sistemi se dovolijo za največ sedem let. Število preskusov ni omejeno. Države članice o tem obvestijo Komisijo.“;

(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;

(ba) enotno nacionalno točko dostopa do informacij o največjih težah in merah, dovoljenih v državi članici na podlagi člena 4(2), točka (a), člena 4(4) in člena 4b, kadar je to ustrezno;

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

Nacionalne vstopne točke „vse na enem mestu“ in nacionalne točke dostopa se lahko združijo v enotno javno dostopno spletno mesto, ki zagotavlja enotno vstopno točko in uporabnikom omogoča, da komunicirajo z ustreznim nacionalnim ali regionalnim organom odločanja, ne da bi morali vložiti več vlog.

2. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi minimalne elemente obrazca za vlogo ter harmonizira 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 na podlagi člena 4(2), točka (a), na svojem ozemlju dovoli uporabo skupine vozil, katerih največja teža presega omejitve iz točk oddelkov 2, 3 ali pododdelka 4.3 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, kadar navedene skupine vozil vključujejo brezemisijska motorna vozila ali kadar so navedene skupine vozil vključene v intermodalni prevoz.“;

(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, kadar je to ustrezno, pravila Unije o teži zadevnega vozila.“;

(5a) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Ta direktiva ne preprečuje uporabe cestno-prometnih določb, ki veljajo v državi članici, ki dovoljuje omejitev teže in/ali mer vozil na nekaterih cestah ali gradbiščih na podlagi pomislekov glede varnosti v cestnem prometu in značilnosti infrastrukture ne glede na državo registracije takih vozil ali državo, v kateri so bila taka vozila dana v promet.

To vključuje tudi možnost za uvedbo lokalnih omejitev glede največjih dovoljenih mer in/ali tež vozil, ki se lahko uporabljajo v določenih območjih ali na določenih cestah, kjer infrastruktura ni primerna za dolga in težka vozila, kot so mestna središča, majhne vasi ali kraji posebnega naravnega pomena.“;

(6) člen 8b se spremeni:

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

„1. Zaradi izboljšanja energetske učinkovitosti vozil ali skupin 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 pododdelka 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 pododdelkom 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 pododdelku 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 0,50 metra, če prva os vozila, ki se prevaža, stoji na ogrodju priklopnega vozila. Tovor lahko zadaj štrli do največ 1,50 metra, če se zadnja os vozila, ki se prevaža, opira na ogrodje priklopnega vozila in vzvratna os vozila, ki se prevaža, ne štrli čez nosilec tovora.“;

- (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 pododdelka 1.1 Priloge I k tej direktivi, če njihove kabine zagotavljajo boljšo aerodinamičnost in energijsko učinkovitost ter večjo varnost. Vsako preseganje največjih dolžin, dovoljenih v skladu s tem členom, se lahko uporabi tudi za namestitev brezemisijske tehnologije. Vozila ali skupine vozil, opremljene s takimi kabinami, morajo biti skladne s pododdelkom 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, se odobrijo 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 vozil na alternativna goriva ali brezemisijских vozil so določene v pododdelkih 2.2, 2.3 in 2.4 Priloge I.

Dodatna teža, potrebna za vozila na alternativna goriva, ki niso brezemisijська 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. Največja dolžina, določena v pododdelku 1.1 Priloge I, se lahko pri zgibnih vozilih, kadar ta vključujejo brezemisijська motorna vozila, prekoračijo za dodatno dolžino, potrebno za namestitev brezemisijська tehnologije, in sicer za največ 0,90 metra, da se take naprave lahko dodajo na vozilo. Taka brezemisijська vozila ali skupine vozil morajo biti v skladu s pododdelkoma 1.5 in 1.6 Priloge I k tej direktivi, prekoračitev največje dolžine pa ne sme povzročiti povečanja dolžine natovarjanja navedenih skupin vozil, da se zagotovi skladnost polpriklopnikov z zahtevami za intermodalni prevoz.

Dodatna dolžina, ki jo zahtevajo brezemisijська 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:

„Člen 10c

Največje dolžine, določene v pododdelku 1.1 Priloge I, kadar je to ustrezno ob upoštevanju členov 9a(1) in 10b(2), ter največje razdalje, določene v pododdelku 1.6 Priloge I, se lahko prekoračijo za 0,150 metra 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.“;

(11) člen 10d se spremeni:

(a) odstavka 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 vseevropskega cestnega prometnega omrežja v skladu z Uredbo (EU) 2024/1679*.

Države članice lahko poleg tega, da uporabljajo avtomatske sisteme, nameščene na cestno infrastrukturo, opredelijo vozila ali skupine vozil v prometu, ki verjetno presegajo največjo dovoljeno težo, z opremo za tehtanje, nameščeno na vozila v skladu z odstavkom 4.

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.

1a. Da bi bila vozila, opremljena z opremo sistema za spremljanje mase na vozilu, ki je skladna z Izvedbeno uredbo Komisije 2025/2161 in prvič registrirana po 1. decembru 2029, upravičena do dodatne teže, odobrene v točkah 2.2.1 in 2.2.2 Priloge I za brezemisijska vozila, morajo imeti možnost, da izvršilnim organom na cesti na daljavo sporočajo zanesljive podatke o teži skupin vozil v prometu. Poslane informacije lahko države članice uporabijo samo za identifikacijo vozil, ki lahko presegajo največje dovoljene teže.

1b. Za prenos podatkov iz odstavka 1a se lahko uporablja pametni tahograf, kakor je opredeljen v Uredbi (EU) št. 165/2014.

1c. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, če je to potrebno, da se omogoči posredovanje podatkov iz odstavka 1a izvršilnim organom. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2).

1d. Komisija lahko sprejme delegirane akte v skladu s členom 10h, s katerimi datum iz odstavka 1a odloži za 18 mesecev, če je to potrebno za zagotovitev, da lahko na novo registrirana vozila prenašajo podatke o teži s komunikacijo na daljavo.

2. Vsaka država članica vsako koledarsko leto izvede ustrezno število preverjanj teže 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.“;

* Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (UL L, 2024/1679, 28.6.2024).

(b) v odstavku 5 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„5. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje pravil o interoperabilnosti in združljivosti iz odstavka 4.“;

(12) črtano

(13) črtano

(14) 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 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) črtano;

(e) številu nacionalnih dovoljenj, izdanih za izredni prevoz na podlagi člena 4(3), in njihovem trajanju (enkratna ali dolgoročna dovoljenja).

Te informacije se razčlenijo po letih.

2. Komisija analizira informacije, ki jih prejme na podlagi odstavka 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) .“;

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

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 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 takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.“;

(16) v členu 10i se vstavi naslednji odstavek 4:

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

(17) člen 10j se črta;

(18) 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, ki se lahko podaljša le, če se kriza nadaljuje.

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 na zahtevo zadevnih držav članic sprejme izvedbene akte, s katerimi določi začasne izjeme od uporabe omejitev glede tež 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.

Ta člen se uporablja brez poseganja v posebno zakonodajo, ki se uporablja za vojaški prevoz v primeru okrepljenega odvrčanja in pripravljenosti.“;

- (19) Priloga I se nadomesti s Prilogo k tej direktivi;
- (20) v Prilogi III se besede „Direktiva 76/114/EGS“ nadomestijo z besedami „Priloga II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2021/535.“.

[...]

[...]

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 nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga zajema ta direktiva.

Člen 4

Začetek veljavnosti in uporaba

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

Odstavek 1 člena 4a se uporablja od [vstaviti datum: štiri leta po koncu obdobja za prenos].

Člen 5

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourg,

Za Evropski parlament

predsednica

Za Svet

predsednik/predsednica

PRILOGA

NAJVEČJE TEŽE IN MERE TER SORODNE ZNAČILNOSTI VOZIL

1. Največje dovoljene mere za vozila, določena v členu 1(1), točka (a)		
1.1 Največja dolžina		
	– motorno vozilo razen avtobusa	12,00 m
	– priklopno vozilo	12,00 m
	– zgibno vozilo	16,50 m
	– cestni vlak	18,75 m
	– zgibni avtobus	18,75 m
	– avtobus z dvema osema	13,50 m
	– avtobus z več kot dvema osema	15,00 m
	– avtobus + priklopno vozilo	18,75 m
	Pri zgibnih vozilih, ki vključujejo brezemisijška motorna vozila, se lahko največja dovoljena dolžina iz pododdelka 1.1 preseže za 0,90 m.	
1.2 Največja širina		
	(a) vsa vozila razen vozil iz točke (b)	2,55 m
	(b) nadgradnje klimatiziranih vozil, klimatiziranih zabojnikov ali zamenljivega tovarišča, ki jih prevažajo vozila	2,60 m

1.3 Najvišja višina	
– vsa vozila	4,00 m
1.4 Snemljive nadgradnje in standardne tovarne enote, npr. zabojniki, so vključene v merah v pododdelkih 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 in 4.4.	
1.4a Če ima avtobus kakršno koli dodatno opremo, ki jo je mogoče odstraniti, kot so zabojniki za smuči, njegova dolžina, vključno z dodatno opremo, ne sme presežati največje dolžine iz pododdelka 1.1.	
1.5 Vsako motorno vozilo ali skupina vozil mora biti zmožno voziti v krožnem pasu z zunanjim polmerom 12,50 m in notranjim polmerom 5,30 m.	
1.5a Dodatne zahteve za avtobuse	
Pri avtobusu, ki miruje, se navpična ravnina, ki se dotika strani vozila, obrnjene proti zunanemu robu kroga, določi s črto, označeno na tleh. Pri zgibnih avtobusih morata biti oba toga dela poravnana z ravnino.	
Ko avtobus iz ravne linije preide v območje kroga, opisanega v pododdelku 1.5, ne sme noben njegov del preseči navpične ravnine za več kot 0,60 m.	
1.6 Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika	12,00 m
1.7 Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila, zmanjšana za razdaljo med zadnjo stranjo motornega vozila in prednjim delom priklopnega vozila	15,65 m
1.8 Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila	16,40 m

2. Največja dovoljena teža vozila				
2.1 Vozila, ki so del skupine vozil				
	1.2.1	Dvoosno priklopno vozilo	18 ton	
	2.2.1	Triosno priklopno vozilo	24 ton	
2.2 Skupine vozil				
	2.2.1	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s petimi ali šestimi osmi		
		(a) dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnim vozilom ali triosno motorno vozilo z dvoosnimi priklopnimi vozili	40 ton	
		(b) triosno motorno vozilo s triosnim priklopnim vozilom	40 ton	
	2.2.2	(a) dvoosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom ali triosna motorna vozila z dvoosnimi polpriklopniki	40 ton	
		(b) triosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom	40 ton	
		(c) dvoosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom ali triosna motorna vozila z dvoosnimi polpriklopniki v intermodalnem prevozu	42 ton	
		(d) triosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	44 ton	
	2.2.3	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega priklopnega vozila	36 ton	
	2.2.4	Zgibna vozila s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi polpriklopnika:		
		2.2.4.1	enaka ali večja od 1,3 m in manjša od ali enaka 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 ton

	2.2.4.2	večja od 1,80 m (1,80 m < d)	36 ton
		Če sta upoštevani največja dovoljena teža motornega vozila (18 ton) in največja dovoljena teža tandemske osi polpriklopnika (20 ton) in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je opredeljeno v Prilogi II, se največja dovoljena teža iz točke 2.2.4.2 poveča za dve toni.	
	Pri skupinah vozil, vključno z vozili na alternativna goriva, ki niso brezemisijška vozila, se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.2 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv za največ eno tono.		
	Pri skupinah vozil, vključno z brezemisijškimi motornimi vozili, se največje dovoljene teže iz točk 2.2.1(b) in 2.2.2(b) pododdelka 2.2 povečajo za štiri tone.		
	Pri skupinah vozil, vključno z brezemisijškimi motornimi vozili, se največje dovoljene teže iz točk 2.2.1(a), 2.2.2(a), (c) in (d), 2.2.3 ter 2.2.4 pododdelka 2.2 povečajo za dve toni.		
2.3 Motorna vozila			
	2.3.1	Dvoosna motorna vozila, razen avtobusov	18 ton
	2.3.2	Dvoosni avtobusi	19,50 ton
	2.3.3	Triosna motorna vozila	25 ton
	2.3.4	Triosna motorna vozila, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in največja obremenitev na vsako os ne presega 9,50 tone	26 ton
	2.3.5	Štiriosna motorna vozila z dvema upravljanima osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in največja obremenitev na vsako os ne presega 9,50 tone.	32 ton

2.3.6	Petosna motorna vozila z najmanj dvema upravljanimi osema, če je vsaj ena pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in največja obremenitev na vsako os ne presega 9,50 tone.	34 ton
Pri vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijška vozila, se največje dovoljene teže iz točk 2.3.1, 2.3.3 in 2.3.4 pododdelka 2.3 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv do največ ene tone.		
Pri brezemisijških vozilih se največje dovoljene teže iz točk 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 in 2.3.6 pododdelka 2.3 povečajo za dve toni.		
Pri brezemisijških dvoosnih avtobusih se največje dovoljene teže iz točke 2.3.2 pododdelka 2.3 povečajo za 0,50 tone.		
2.4 Triosni zgibni avtobusi		28 ton
Pri vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijška vozila, se največja dovoljena teža 28 ton iz pododdelka 2.4 poveča za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ ene tone.		
Pri brezemisijških vozilih se največja dovoljena teža 28 ton iz pododdelka 2.4 poveča za dve toni.		
Največja dovoljena osna obremenitev vozil iz člena 1(1), točka (b)		
3.1 Enojne osi		
	Enojna nepogonska os	10 ton
3.2 Tandemske osi priklopnih vozil in polpriklopnikov		
Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
3.2.1	do 1 m ($d < 1$)	11 ton
3.2.2	enaka ali večja od 1 m in manjša od 1,30 m ($1 \leq d \leq 1,30$)	16 ton

	3.2.3	enaka ali večja od 1,30 m in manjša od 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	18 ton
	3.2.4	enaka ali večja od 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 ton
3.2 Tridemske osi priklopnih vozil in polpriklopnikov			
	Vsota obremenitev na vsako tridemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.3.1	do 1,30 m ($d < 1,30$)	21 ton
	3.3.2	enaka ali večja od 1,30 m in manjša od 1,40 m ($1,30 \leq d \leq 1,40$)	24 ton
3.4 Pogonska os			
	3.4.1	Pogonska os vozil iz pododdelkov 2.2, 2.3 in 2.4	11,5 ton
3.5 Tandemske osi motornih vozil			
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.5.1	do 1 m ($d < 1$)	11,5 ton
	3.5.2	enaka ali večja od 1 m in manjša od 1,30 m ($1 \leq d \leq 1,30$)	16 ton
	3.5.3	enaka ali večja od 1,30 m in manjša od 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	18 ton
		Če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in največja teža vsake osi ne presega 9,50 tone.	19 ton
3.6 Tridemske osi motornih vozil			
	Vsota obremenitev na vsako tridemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.6.1	do 1,30 m ($d < 1,30$)	21 ton
	3.6.2	enaka ali večja od 1,30 m in manjša od 1,40 m ($1,30 \leq d \leq 1,40$)	24 ton

4. Druge značilnosti vozil iz člena 1(1), točka (b)	
4.1 Vsa vozila	
	Teža, ki jo prenaša ena ali več pogonskih osi vozila ali skupine vozil, ne sme biti manjša od 25 % celotne teže vozila ali skupine vozil, kadar se uporablja v mednarodnem prometu.
4.2 Skupine vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo)	
	Razdalja med zadnjo osjo motornega vozila in prvo osjo priklopnega vozila ne sme biti manjša od 3,00 m.
4.3 Največja dovoljena teža, ki je odvisna od medosne razdalje vozila	
	Največja dovoljena teža v tonah štiriosnega motornega vozila ne sme presegati petkratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila.
	Največja dovoljena teža v tonah petosnega motornega vozila ne sme presegati štirikratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila, če teža presega 32 ton.
	Če največja dovoljena teža skupine vozil, kakor je določena v pododdelku 2.2, presega 42 ton, ne sme presegati teže, izračunane po naslednji formuli: $\text{teža v tonah} \leq 2,7 \times A + 13,5,$ pri čemer je A razdalja v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo skupine vozil.

4.4 Polpriklopniki	
	Razdalja med osjo kraljevega čepa in katero koli točko na sprednji strani polpriklopnika, merjena vodoravno, ne sme presegati 2,04 m.
