C/2025/1019

27.2.2025 г.

P9_TA(2024)0126

Маса и размери на някои пътни превозни средства

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 12 март 2024 г. относно предложението 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 (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

(C/2025/1019)

Европейският парламент,

— като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2023)0445),

— като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0306/2023),

— като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,

— като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 26 октомври 2023 г. ([1]),

— след консултация с Комитета на регионите,

— като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,

— като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0047/2024),

1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;

2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;

3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

([1]) ОВ C, C/2024/895, 6.2.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 12 март 2024 г. с оглед на приемането на Директива (ЕС) 2024/... на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

Като взеха предвид предложението от Европейската комисия,

След предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

Като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

Като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

В съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) С Директива 96/53/ЕО на Съвета ([3]) 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 — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ ([4]) 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 ([5]) за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % до 2050 г.

(3) Чрез рационализиране и уточняване на правилата за масите и размерите на тежкотоварните превозни средства в автомобилния транспорт трябва да се реши проблемът с енергийната и оперативната неефективност на трансграничните транспортни операции, на превозвачите да се осигурят силни стимули за разпространението на технологии с нулеви емисии, като същевременно се улесни използването на съществуващите решения за икономия на енергия, и да се подкрепят допълнително интермодалните товарни превози. Определени изисквания за използването на по-тежки и по-дълги превозни средства следва да се хармонизират и правоприлагането във връзка със задължителното спазване на действащите правила следва да се засили, за да се сведат до минимум административните тежести, да се предотврати нарушаването на конкуренцията и да се намалят рисковете за пътната безопасност и за повреждане на пътната инфраструктура.

(4) За постигането на тези цели следва да се намери необходимият баланс между аспектите на икономическата ефективност, екологичната устойчивост, защитата на пътната инфраструктура и пътната безопасност. ***Освен това, за да се гарантира законодателна съгласуваност и правна сигурност, настоящата директива следва да бъде приведена във възможно най-голяма степен в съответствие с Регламента за стандартите за емисиите на CO_2 за тежкотоварните превозни средства и Директивата за комбинирания транспорт.*** **[Изм. 1]**

([1]) ОВ C,, стр..
([2]) ОВ C,, стр..
([3]) ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.
([4]) COM(2020)789 final.
([5]) COM(2019)640 final.

(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 ([6])и (ЕС) 2019/2144 ([7]) 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 на Съвета ([8]) 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.

(6а) Настоящата директива има за цел да подобри конкурентоспособността на сектора на автомобилния транспорт чрез насърчаване на по-ефективни от гледна точка на разходите и устойчиви превози, както и чрез насърчаване на интермодалността. Въпреки че новите разпоредби ще доведат до намаляване на изминатите от превозните средства километри, остриятнедостиг на водачи в Съюза се очаква да продължи. За да се преодолее този недостиг, от основно значение е спешно да се подобрят условията на труд за водачите на тежкотоварни превозни средства. Липсата на качествени зони за паркиране на камиони в Съюза допълнително влошава условията на труд на водачите на камиони, което е проблем особено по време на пътуванията на дълги разстояния. За да се предприемат мерки за преодоляване на посочената ситуация и да се повиши привлекателността на сектора, увеличените размери, необходими за инсталиране на технологии с нулеви емисии в превозните средства, следва да не бъдат за сметка на наличието на достатъчно пространство в кабината и следва да подобряват комфорта на водачите. Когато е възможно, следва да се проучат и стимулират концепции, позволяващи допълнително пространство в кабините за инсталиране на санитарни съоръжения в превозното средство. **[Изм. 2]**

(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~~***понастоящем съществуват специфични*** дерогации от определени гранични стойности за максимално допустимите маси и размери за определени видове ***специализирани*** превозни средства, ***извършващи прези,*** които ~~се движат в националния трафик, не се прилагат автоматично за превозните средства, използвани при трансгранични операции~~***следва да бъдат запазени, ако не засягат международната конкуренция***. **[Изм. 3]**

(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

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

([7]) 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).

([8]) 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).

членки следва да си сътрудничат, за да се хармонизират, доколкото е възможно, тези изисквания и да се избегне умножаването на различаващи се условия, обслужващи една и съща цел. Държавите членки следва също така да гарантират, че националните изисквания са пропорционални и недискриминационни, като се въздържат от налагане на неоправдани изисквания, като например владеене на официалния език на съответната държава членка. С цел намаляване на административната тежест за превозвачите и гарантиране на ефективни, справедливи и безопасни операции, от решаващо значение е да се установи прозрачна, хармонизирана и удобна за ползвателите система за получаване на разрешителни***, която да бъде налична на всички езици на ЕС и да е лесно достъпна чрез електронни средства за комуникация***. ***Посочените разрешителни следва да се издават в електронен формат и да се основават на документа за специална европейска регистрация на камиони и ремаркета (SERT), който има за цел да хармонизира техническата информация за превозните средства, например регистрацията на ремаркета или модулни ремаркета. На транспортните оператори следва да бъде разрешено да извършват превози на неделими товари, като използват посочения електронен документ.*** **[Изм. 4]**

(9) Европейските модулни системи (ЕМС) вече са достатъчно използвани и изпитвани и са се доказали като интересно решение за подобряване на икономическата и енергийната ефективност на транспортните операции, като същевременно осигуряват пътна безопасност и защита на инфраструктурата благодарение на това, че тяхното използване е ограничено до подходящи части от пътните мрежи. Предвид националните особености, различните икономически интереси, транспортни потребности и възможности на транспортната инфраструктура в държавите членки, същите са в състояние най-добре да оценяват и разрешават движението на ЕМС на своя територия***. Преди да разрешат ЕМС, държавите членки следва да извършат оценка на евентуалното им въздействие върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, модалния преход и околната среда***. Същевременно от решаващо значение за увеличаването на положителните социално-икономически и екологични въздействия на използването на ЕМС е да се премахнат ненужните пречки за тяхното използване при трансгранични операции между съседни държави членки, които разрешават използването на такива комбинации от превозни средства на техните територии, без да се ограничава броят на преминатите граници, при условие че са спазени максимално допустимите маси и размери за ЕМС, установени от държавите членки в техните съответни територии. По този начин се гарантира, че за използваните при трансгранични операции ЕМС се спазват най-малките общи гранични стойности за масите и размерите на ЕМС, приложими в тези държави членки. В интерес на безопасността на операциите, прозрачността и правната яснота следва да се определят общи условия за движението на ЕМС в националния и международния трафик***. Посочените условия следва, наред с другото, да гарантират, че ЕМС се движат по пътища, на които е гарантирана безопасността на уязвимите участници в движението. Държавите членки следва да предоставят***~~, включително чрез предоставяне на~~ ясна информация за граничните стойности за масите и размерите на ЕМС ~~и~~ за частите от пътната мрежа, съвместими със спецификациите на такива превозни средства~~, и~~***. Държавите членки следва да създадат системата за наблюдение с цел*** да се ~~наблюдават~~***извършва оценка на*** въздействията от използването на ЕМС върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт. ***Ясното определение за ЕМС в настоящата директива гарантира, че ЕМС са съставени от стандартни превозни средства, за да се осигури съвместимост с други видове транспорт, и по-конкретно с железопътния транспорт. За да се стимулира ефективно преходът към мобилност с нулеви емисии, ЕМС, които участват в международния трафик, веднага щом това стане технически и оперативно осъществимо, следва да бъдат съставени от превозни средства или комбинации от превозни средства с нулеви емисии.*** **[Изм. 5]**

(9а) За да се увеличат максимално пътната безопасност и подходящите условия на труд, е важно да се гарантира, че водачите на ЕМС разполагат с подходящо обучение и необходимата квалификация за работа с по-тежки и по-дълги превозни средства и комбинации от превозни средства. Държавите членки следва да разполагат с възможността да установят минимални изисквания или схема за сертифициране на водачите на ЕМС. С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция, които предвиждат еднакво третиране, както и недискриминация на водачите и операторите на ЕМС, държавите членки следва да гарантират, че посоченото сертифициране е предпет на взаимно признаване в съответните държави членки. **[Изм. 6]**

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

(10a) Новите хармонизирани правила за ЕМС в националния и международния трафик в държавите членки, които позволяват тяхното движение, следва да включват събирането на данни относно пътната безопасност в съответните държави членки, включително дела на смъртните случаи и нараняванията в резултат от сблъсъци. Като се има предвид, че в почти една трета от смъртните случаи при сблъсъци с тежкотоварни превозни средства жертви са уязвими участници в пътното движение, държавите членки следва да гарантират, че на ЕМС не оказват отрицателно въздействие върху пътната безопасност, особено безопасността на уязвими участници в движението като пешеходци и велосипедисти, както и мотоциклетисти и лица с увреждания или с намалена подвижност и ориентация. **[Изм. 7]**

(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 ***в рамките на ЕС*** формат заявлението за специални разрешителни за превоз на неделими товари в съответната държава членка. ***Освен това тази национална система следва да предоставя информация за максимално допустимото тегло и размери на превозните средства и комбинациите от превозни средства на национално равнище, и информация за евентуалните ограничения, особено по отношение на височината. За да се гарантира, че операторите и гражданите имат достъп до цялата значима информация на едно място, най-късно до [6 месеца след датата на транспониране на настоящата директива] Комисията следва да създаде специален европейски уеб портал, свързващ националните електронни и комуникационни системи и предоставящ, наред с другото, ясен графичен преглед на пътищата, по които е разрешено да се движат ЕМС и когато тази информация е налична, превозни средства, превозващи неделими товари, в съответните държави членки.*** **[Изм. 8]**

(12) Изкуствените пречки за трансграничния транспорт с по-тежки камиони, използвани предимно за превоз на дълги разстояния (например комбинации от превозни средства с 5 и 6 оси), следва да бъдат премахнати по хармонизиран начин, за да може в краткосрочен план да се използват предимствата по отношение на оперативната, енергийната и екологичната ефективност, свързани с възможността за по-голяма товароподемност, предоставена от държавите членки, включително за интермодален транспорт. За ~~успешното осъществяване на прехода~~***да се стимулира успешно преходът*** към мобилност с нулеви емисии ***и да се увеличи максимално въздействието на приложимото действащо законодателство за опазване на околната среда,*** е необходимо използването на такива по-тежки камиони, задвижвани с изкопаеми горива, поетапно да се прекрати от 2035 г., ~~когато се очаква~~***за да се повиши правната сигурност за инвестициите и да се насърчи допълнително*** навлизането на ***по-ефикасни*** тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара ~~значително да се увеличи, като достигне около 50 % от регистрираните нови тежкотоварни превозни средства~~. След поетапното извеждане от употреба движението на по-тежки камиони в националния трафик следва да продължи да бъде разрешено, но в международния трафик те трябва да бъдат в съответствие с максимално допустимите маси, посочени в приложение I към Директива 96/53/ЕО, където допускането на по-голяма маса е ограничено само до превозните средства с нулеви емисии и до превозните средства, участващи в интермодална транспортна операция. **[Изм. 9]**

(13) Документът, доказващ съответствието на превозните средства със стойностите, определени в Директива 96/53/ЕО, следва да съдържа изчерпателна информация в съответствие с актуализираните правила на Съюза за единни процедури и технически спецификации за одобряването на типа на превозните средства. Поради това позоваванията на приложимите правила на Съюза следва да се актуализират, за да включват конкретно позоваване на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/535 на Комисията ([9]). Информацията, която следва да бъде включена в документа, доказващ съответствие, следва да бъде съгласувана също така с максимално допустимите маси съгласно Директива 96/53/ЕО. Контролът по отношение на интермодалния характер на една транспортна операция, както е определена в член 2, може да бъде особено труден при операциите, при които не се превозват контейнери. Превозвачите трябва да представят документ, доказващ интермодалния характер на операцията, за да се гарантира, че допускането на по-голяма маса за тежкотоварни превозни средства, участващи в интермодални транспортни операции, се използва правомерно. С платформите за електронна информация за товарни превози, установени съгласно Регламент (ЕС) 1056/2020 на Европейския парламент и на Съвета ([10]) („платформи за eFTI“), се осигурява подходящ инструмент, тъй като те са изградени, така че да включват изискванията за регулаторната информация, определени в членове 3 и 7 от Директива 92/106/ЕИО. Поради това използването на платформа за eFTI следва да се направи задължително, за да се записва и предоставя съответната информация за видовете транспорт, използвани за превоза на товара.

([9]) 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).

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

(14) ~~При автомобиловозите~~***Автовозите, много от които са*** с открити каросерии***, разполагат с много малък потенциал*** ~~потенциалът~~ за намаляване на тяхната консумация на енергия чрез подобрена аеродинамика ~~с много малък~~. С различните национални правила за надвеса на товарите на ~~автомобиловозите~~***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 ~~автомобиловозите с открити каросерии~~***автовозите*** да се хармонизират, за да се осигури постигането на тези цели по правилния начин. **[Изм. 10]**

(15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабини с удължена форма и задвижващи системи с нулеви емисии. За използването на задвижващи системи с нулеви емисии е необходимо — в зависимост от технологията — допълнително пространство, което не следва да бъде за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт с нулеви емисии да не бъде ощетен от икономическа гледна точка. Затова следва да се поясни, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабини 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 кабини***, както и че съответното превозно средство е в съответствие с „правилото за окръжност на завиване“***. **[Изм. 11]**

(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.

(16а) Множеството различни маркировки и сигнализация на превозните средства в държавите членки може да бъде объркващо за участниците в пътното движение и да вреди на пътната безопасност в Съюза. За да се подобри пътната безопасност, на равнището на Съюза следва да се създаде стандартизиран етикет на ЕС за дължината на моторните превозни средства или комбинациите от превозни средства, използвани за ЕМС или отклоняващи се от стандартните размери. Посоченият етикет на ЕС ще помогне на участниците в пътното движение да идентифицират и да опознаят тези превозни средства и ще намали рисковете, произтичащи от ограниченията на видимостта или невидимите зони, например при изпреварване на такива дълги превозни средства или комбинации от превозни средства. **[Изм. 12]**

(16б) Електрическите превозни средства с акумулаторна батерия, превозните средства с горивни елементи и други задвижвани с водород превозни средства имат голям потенциал за декарбонизиране на определени сегменти от сектора на тежкотоварния транспорт и тяхното разработване следва да се насърчава, като същевременно се взема предвид фактът, че всяка технология оказва някакво въздействие върху околната среда. В случаите, в които електрифицирането не е възможно или е по-малко ефикасно, а задвижваните с водород превозни средства не са подходящи или конкурентоспособни от гледна точка на разходите, принципът на технологична неутралност дава възможност да се гарантират еднакви условия на конкуренция по отношение на други технологии, чието развитие е в по-напреднал етап. **[Изм. 13]**

(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~~***автоматични*** системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа***, включително сертифицирани системи по протежение на основната мрежа на TEN-T. Освен това следва да бъде възможно и да се използва точно и изцяло оперативно съвместимо бордово оборудване за претегляне. Тези сертифицирани автоматични системи следва да могат да разпознават превозните средства или комбинациите от превозни средства, които надвишават максимално разрешеното тегло, но се ползват от дерогация въз основа на специално разрешително или подобна договореност. Системите следва също така да бъдат в състояние да установят дали са изпълнени изискванията за специални разрешителни. По този начин се очаква да се избегнат неоснователни санкции и да се спестят административни разходи както за операторите, така и за държавите членки***. 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. **[Изм. 14]**

(18) С цел допълнително засилване на правоприлагането и следенето на движението на тежкотоварни превозни средства по пътищата на Съюза, намаляване на задръстванията, подобряване на пътната безопасност, намаляване на рисковете за повреждане на инфраструктурата и насърчаване на устойчивите транспортни операции държавите членки следва да бъдат насърчени да установяват схеми за политика за интелигентен достъп, гарантиращи спазването на правилата за максимално допустимите маси и размери. ~~При установяването на такива схеми~~ Държавите членки следва да прилагат минимални общи изисквания ***за тези схеми, за да гарантират***~~, гарантиращи~~ хармонизация и оперативна съвместимост в целия ~~ЕС~~***Съюз***, по-конкретно по отношение на достъпността и формата на съответните обменяни данни***. Съответните данни следва да бъдат достъпни в реално време и на официалните езици на Съюза***. Схемите следва да спомагат да се гарантира, че точното превозно средство с точния товар се движи на точния път в точното време, за да се осигури минимално въздействие върху околната среда, инфраструктурата, здравето и безопасността на хората и обществото. При установяването на такива схеми следва да се използват възможностите на модерните интелигентни транспортни системи, като например комуникация на превозното средство с инфраструктурата, комуникация на превозното средство с мрежата, споделяне на данни в реално време и дистанционно наблюдение, за да се осигури безопасно и безпроблемно движение на тежкотоварни превозни средства, като това не следва да води до непропорционални или дискриминационни ограничения за движението. **[Изм. 15]**

(18а) Гарантирането на прилагането на Директива 96/53/ЕО е съществена част от утвърдените системи за мониторинг и правоприлагане на равнището на Съюза и на национално равнище, които допринасят за прилагането на социалните, пазарните и техническите правила на Съюза, приложими за автомобилния транспорт. Когато бъде установено несъответствие с предписаните тегло и размери, компетентните национални органи следва да предприемат действия по гарантиране на прилагането. Държавите членки следва да гарантират, че санкциите са недискриминационни по отношение на избраните видове санкции и по отношение на техния размер, както и че те са ефективни, възпиращи и пропорционални на тежестта на извършеното нарушение. Съответните нарушения следва да бъдат вписани в националния регистър на предприятията за автомобилни превози, да се обменят чрез Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU) и да бъдат отразени в оценката на степента на риска по отношение на предприятията в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009. Очаква се трансграничното прилагане на санкции в обхвата на Директива 96/53/ЕО да бъде улеснено чрез изменение на Директива (ЕС) 2015/413 относно трансграничното правоприлагане. **[Изм. 16]**

(18б) С цел да се постигне напредък в екологичния и цифровия преход и да се спазят целите, определени в Европейския зелен пакт и в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, по-специално по отношение на намаляването на емисиите на парникови газове от транспортния сектор, държавите членки следва да бъдат насърчавани да използват приходите, генерирани от санкциите, приложими за нарушенията на настоящата директива, или паричната равностойност на тези приходи, за подпомагане на навлизането на устойчиви транспортни средства и съответно за смекчаване на външните разходи, генерирани от превозите, за насърчаване на интермодалността и за повишаване на устойчивостта на трансграничните превози. **[Изм. 17]**

(19) С цел насърчаване на развитието на мултимодалната транспортна система ~~контейнерният транспорт~~***, транспортът в контейнери, включително този, при който се използват 45-футови или 48-футови контейнери, 45-футови сменяеми каросерии или контейнери с голяма кубатура,*** следва да се улесни допълнително ~~е допускане на~~***, като се разреши*** допълнителна височина ***и дължина*** на пътни превозни средства за превоз на ***посочените*** контейнери ~~с голяма кубатура~~. **[Изм. 18]**

(19а) Комисията следва да преразгледа действащото законодателство за одобряване на типа, за да засили техническата и оперативната съвместимост на новите тежкотоварни превозни средства и комбинации от превозни средства, наред с другото по отношение на тяхното тегло, форма, размери, възможност за използване на кран и възможност за възможност за прибиране и сгъване на издадени устройства, и изискванията за комбинирани превози, както и за да се улесни използването и навлизането на ремаркета и полуремаркета с нулеви емисии. **[Изм. 19]**

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

(21) С цел осигуряване на способността на сектора на автомобилния транспорт да реагира бързо на всякакви кризи, като например природни бедствия, пандемии, военни конфликти или аварии в инфраструктурата, е необходимо в Директива 96/53/ЕО да се въведе разпоредба за извънредни ситуации, с която се дава възможност за временно разрешаване на движението на тежкотоварни превозни средства, надвишаващи максимално допустимите маси и/или размери, за да се осигурят непрекъснати доставки на необходимите стоки и услуги. Разпоредбата за извънредни ситуации следва да се прилага само когато е необходимо за обществения интерес ~~и~~, при условие че не се създават рискове за пътната безопасност ***и евентуалното ѝ подновяване следва да бъде обвързано с продължаването на кризата***. **[Изм. 20]**

(22) С цел гарантиране на съответствието на системите за наблюдение, установени от държавите членки за оценка на въздействията на ЕМС и изпитванията, с минималните хармонизирани изисквания правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията, за да внесе необходимите допълнения в Директива 96/53/ЕО по отношение на определянето на минималните набори от данни и/или показатели за функционирането, осигурявани от тези системи за наблюдение. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. ([11]) По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(23) С цел гарантиране на еднообразни условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи общ ***за ЕС*** 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 ([12]). **[Изм. 21]**

(23а) За да се оценят ефективността и ефикасността на настоящата директива и да се измери напредъкът по отношение на конкретните ѝ цели, е важно да се извършва редовна оценка на нейното прилагане и въздействие. Поради това Комисията следва да представя редовни доклади за оценка на прилагането на настоящата директива въз основа на благоприятстващите условия за навлизането на пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, например наличието и капацитета на подходяща инфраструктура за алтернативни горива, въздействието на европейската система върху автомобилния транспорт, както и таксите за ползване на пътищата, диференцирани според емисиите на CO2, в държавите членки. Посочените доклади следва да съдържат подробна информация за съответните благоприятстващи условия и за развитието на националния и международния автомобилен транспорт, за въздействието върху пътната безопасност и пътната инфраструктура, за модалния преход, за използването на интелигентни системи за правоприлагане и за технологичния напредък в автомобилния транспорт. Освен това в докладите следва да се разглежда възможността за разширяване на обхвата на мерките в съответствие с дългосрочните цели на директивата. Въз основа на констатациите в посочените оценки докладът следва да бъде придружен, когато е целесъобразно, от законодателно предложение за изменение на настоящата директива и задълженията, установени в нея. **[Изм. 22]**

(24) Предвид големия брой изменения на приложение I към Директива 96/53/ЕО, свързани с необходимостта от осигуряване на допълнителни стимули за внедряването на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии, необходимостта да се хармонизира максималната маса на 5-осни моторни превозни средства и необходимостта да се насърчи интермодалният транспорт, от съображения за яснота е целесъобразно то да се замени.

(25) Регламент (ЕС) 2020/1056 трябва да се измени, за да се добави към неговия обхват изискваната информация съгласно Директива 96/53/ЕО.

([11]) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

([12]) 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).

(26) Тъй като целите на настоящата директива, по-конкретно гарантиране на пътната безопасност, насърчаване на устойчиви и ефективни транспортни операции и подпомагане на функционирането на вътрешния пазар, не може да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а може да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза поради трансграничния характер на автомобилния транспорт и поради проблемите, които се предвижда да бъдат решени с настоящата директива, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

(27) Съгласно Съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи ([13]) държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят счита, че предоставянето на такива документи е обосновано.

(28) Поради това Директива 96/53/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 96/53/ЕО

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

1) Член 1 се изменя, както следва:

а) в параграф 1, буква а) се заменя със следното:

„а) размерите на моторните превозни средства от категории M_2 и M_3 и на техните ремаркета от категория O и на моторните превозни средства от категории N_2 и N_3 и на техните ремаркета от категории O_3 и O_4, категоризирани в член 4 от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета (*);“

б) параграф 2 се заменя със следното:

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

_____

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

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

2) Член 2 се изменя, както следва:

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

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

([13]) ОВ C 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

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

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

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

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

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

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

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

„— „превозно средство на алтернативно гориво“ ***— означава*** моторно превозно средство, изцяло или частично захранвано с алтернативно гориво, което е било одобрено ~~съгласно рамката на~~ ***съответствие с*** Регламент (ЕС) 2018/858,“; **[Изм. 23]**

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

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

_____

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

ж) след определението за „товародател“ се вмъква следното определение:

„— „платформа за eFTI“ — платформа за информация за товарни превози, установена съгласно Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета (*),

_____

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

з) втората алинея се заменя със следното:

„Всички максимално допустими размери, посочени в приложение I, се сверяват със съответните декларирани 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 ***установят общ стандартен за ЕС формуляр на заявление и 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 ***издават разрешителните или подобни документи в електронен формат и си сътрудничат за по-нататъшно хармонизиране на сроковете за издаване на разрешения. Държавите членки също така*** си сътрудничат, за да предотвратят поставянето на многобройни средства за маркировка и сигнализация чрез преимуществено използване на пиктограми вместо текст. ***Освен това държавите членки си сътрудничат за хармонизирането на приложимите правила за ескортиране на превоза на неделими товари, например относно предписаната употреба, маркировките и сигналите за ескортиращи превозни средства.*** Държавите членки не поставят изисквания за използване на конкретен език, свързани с ***водачите, извършващи*** превоза на неделими товари.

По-конкретно държавите членки гарантират, че върху превозните средства, превозващи неделими товари, е поставен етикетът на ЕС, посочен в член 10ва. **[Изм. 24]**

4. Държавите членки имат право да допускат превозни средства или комбинирани 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 точки 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4—1.8***, 2, 4.1***, 4.2 и 4.4 от приложение I.

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

а) транспортните операции, които се извършват на територията на държава членка от специализирани превозни средства или специализирани комбинации от превозни средства, в условия, при които обикновено те не се извършват от превозни средства на други държави членки, напр. операции, свързани с дърводобивната промишленост и експлоатацията на горите;

б) държавата членка, която разрешава извършването на транспортни операции на своя територия от превозни средства или комбинации от превози и средства, надвишаващи размерите, посочени в приложение I, разрешава също така движението на Европейски модулни системи съгласно параграф 4а, достигащи поне допустимата дължина в натоварено състояние, разрешена в тази държава членка, така че всеки транспортен оператор да може да ползва еднакви условия за конкуренция.“; **[Изм. 25]**

в) вмъква се следният параграф 4а:

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

-а) по отношение на новите маршрути за ЕМС държавите членки извършват предварителна оценка на евентуалното въздействие на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт. Оценката се оповестява публично. От държавите членки, които вече са установили маршрути за ЕМС на своята територия към датата на влизане в сила на настоящата директива, не се изисква да правят предварителна оценка за тези вече установени маршрути;

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

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

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

г) държавите членки установяват система за наблюдение ~~и оценяватна~~ въздействието на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт***, обемите на трафика***, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.***, като взетат предвид предварителната оценка, извършена съгласно буква -а);***

га) държавите членки гарантират, че са предприети подходящи мерки за избягване на всякакви евентуални отрицателните въздействия върху пътната безопасност, включително безопасността на уязвимите участници в движението, в резултат на използването на Европейските модулни системи;

Държавите членки могат да установят минимални изисквания или схема за сертифициране на водачите на европейски модулни системи, при условие че гарантират пропорционалност и недискриминация. Държавите членки си сътрудничат за взаимно признаване на сертифицирането помежду им.

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

Държавите членки уведомяват Комисията, когато разрешават движението на Европейски модулни системи на ~~техните територии~~***тяхна територия, и я информират по какъв начин изпълняват условията, посочени в букви -а)—га) от настоящия параграф***.; ***След тези уведомления Комисията, когато е целесъобразно, издава препоръки до съответните държави членки, за да се гарантира спазването на посочените условия. Когато Комисията издаде препоръки, засегнатата държава членка информира Комисията в срок от 6 месеца за начина, по който възнамерява да приложи съответните препоръки. Препоръките на Комисията и отговорите на съответната държава членка се оповестяват публично.***“; **[Изм. 26]**

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 ***само след като бъде доказано, че целевите транспортни дейности не могат да се извършват с какъвто и да било друг вид транспорт, който предлага сходна или по-висока степен на безопасност и ползи за околната среда. Трябва да се докаже, че това не оказва значително въздействие върху конкуренцията между видовете транспорт в рамките на транспортния сектор като цяло***. По-конкретно изпитванията с Европейски модулни системи се разрешават за максимален период от пет години ***и могат да бъдат подновени еднократно за не повече от три години. Ако държава членка реши да поднови изпитване, тя предоставя достатъчна обосновка на Комисията***. Броят на изпитванията не се ограничава. Държавите членки уведомяват Комисията за това. **[Изм. 27]**

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

д) вмъква се следният параграф 5а:

„5а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 10з, за да внесе необходимите допълнения в настоящата директива, като определи минималните набори от данни и показателите за функционирането, осигурявани от ***предварителните оценки и от*** системите за наблюдение, установени от държавите членки съгласно параграф 4а, ~~буква~~***букви -а) и*** г) и параграф 5 от настоящия член.“; **[Изм. 28]**

е) параграф 7 се заличава.

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

„*Член 4а*

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

а) единна национална входна точка, през която заявителят подава в стандартизиран формат своето заявление за специално разрешително или подобна договореност, както е посочено в член 4, параграф 3;

б) единна национална точка за достъп, през която заявителите получават по ясен, достъпен и прозрачен начин информацията за изискванията за подаване на заявления за специални разрешителни или подобни договорености, както е посочено в член 4, параграф 3, и необходимата информация, за да планират своите маршрути;

в) единна национална точка за достъп, през която операторите на Европейски модулни системи получават информацията по член 4, параграф 4а, букви а) и б), когато е необходимо.

ва) единна национална точка за достъп за получаване на информация по ясен, достъпен и прозрачен начин относно максимално допустимите размери и тегло на превозните средства на национално равнище, както и относно всички ограничения, включително по отношение на височината, в определени райони или по конкретни пътища. **[Изм. 29]**

1а. В срок до... [6 месеца след датата на транспониране на настоящата директива] Комисията създава и след това управлява специален и актуализиран европейски уеб портал, достъпен на всички официални езици на Съюза, който свързва по ясен, достъпен и прозрачен начин националните електронни и комуникационни системи, посочени в параграф 1. Посоченият европейски портал също така по достъпен и прозрачен начин прави обществено достояние частите от пътната мрежа, по които може да се движат Европейски модулни системи и когато тази информация е налична, превозни средства, превозващи неделими товари. **[Изм. 30]**

2. Комисията ~~може да~~ приема актове за изпълнение за установяване на общ ***за ЕС*** стандартен формуляр на заявление ***за разрешително*** и хармонизиране на правилата и процедурите***, включително относно необходимата информация за регистрация на превозното средства,*** за издаването***, включително в цифров формат,*** на национални разрешителни или сключването на подобни договорености, както е посочено в параграф 1 от настоящия член и в член 4, параграф 3***, както и хармонизиране на приложимите правила за ескортиране на неделими товари***. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2. **[Изм. 31]**

Член 4б

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

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

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

5) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

а) комбинация от следните две табели:

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

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

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

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

_____

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

аа) параграф 4 се заменя със следното:

„***4. Превозните средства, които разполагат с документ за съответствие с изискванията на настоящата директива, се подлагат на:***

— ***случайни проверки по отношение на общите стандарти, свързани с масите,***

— ***контрол по отношение на общите стандарти, свързани с размерите, в случай че съществува съмнение за това, че превозното средство не отговаря на изискванията на настоящата директива.“;*** **[Изм. 32]**

б) параграф 5 се заменя със следното:

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

в) добавя се следният параграф 7:

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

6) Член 8б се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

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

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

б) параграф 5 се заличава;

(7) вмъква се следният член 8в:

„*Член 8в*

В натоварено състояние ~~автомобиловозите с открити каросерии~~***автовозите*** може да надвишават максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I, до обща дължина 20,75 метра с използване на ~~разрешени~~***опори за товари, например разтегателни задни*** опори за ~~товара~~***товари***.

~~Надвесът или~~ Опората за товара на ~~автомобиловозите~~***автовозите*** не може да стърчи извън ~~товара~~***надвисналия товар***. Товарът може да стърчи отпред на теглещото превозно средство на максимум 0,5 метра, при условие че ~~първата ос~~***всички оси*** на превозвания автомобил се ~~поси~~***носят*** от конструкцията на ~~ремаркето~~***превозното средство***. Товарът може да стърчи отзад на теглещото превозно средство на максимум 1,5 метра, при условие че ~~последната~~***най-много една*** ос на превозвания автомобил се носи от ~~конструкцията на ремаркето~~***задната опора за товари***.“; **[Изм. 33]**

8) Член 9а се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Превозни средства или комбинации от превозни средства, отговарящи на изискванията в Регламент (ЕС) 2018/858, може да надвишават максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I към настоящата директива, при условие че тяхната кабина има подобрени аеродинамични характеристики ~~и,~~ енергийна ефективност, ~~както и~~ показатели за безопасност ***и комфорт за водача***. Всяко надвишаване на максималните дължини, разрешено по настоящия член, може да се използва и за инсталиране на оборудване, използващо технология с нулеви емисии. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с такива кабини, са съобразени с точка 1.5 от приложение I към настоящата директива и надвишаването на максималните дължини не води до увеличаване на товароподемността на тези превозни средства. **[Изм. 34]**

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

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

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

2. За превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максималните дължини, посочени в точка 1.1 от приложение I, може да бъдат надвишени с допълнителната дължина, необходима за оборудването, използващо технология с нулеви емисии~~, с максимум 90 cm~~, за да се осигури възможност за добавяне на такива елементи. За такива превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства се спазват изискванията по точки 1.5 и 1.5а от приложение I към настоящата директива и всяко надвишаване на максималните дължини не води до увеличаване на дължината в натоварено състояние на тези превозни средства или комбинации от превозни средства, за да се осигури съвместимостта на ремаркетата и полуремаркетата с изискванията за интермодални транспортни операции. **[Изм. 35]**

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 случай на превозни средства или комбинации от превозни средства, участващи в интермодална транспортна операция, максималната дължина, определена*** в приложение I, точка 1.1 ***за съчленено превозно средство***, когато е приложимо съгласно член 9а, параграф 1 и член 10б, параграф 2, ~~***не 18,00 m, а***~~ максималното разстояние, определено в точка 1.6 от приложение I, ~~могат да бъдат надвишени с 15 cm за превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи 45-футови контейнери или 45-футови сменяеми каросерии, празни или натоварени, при условие че автомобилното транспортиране на въпросния контейнер или на сменяема каросерия представлява част от интермодална транспортна операция.“~~***е 13,50 m***.“ **[Изм. 36]**

10а) Впъква се следният член 10ва:

„***Член 10ва***

1. С цел да се повиши пътната безопасност и да се избегне многообразие от маркировки и сигнализация на превозните средства, се създава единен етикет на ЕС за дължината на моторните превозни средства или комбинации от превозни средства в движение, използвани при операции с ЕМС или чиито размери се отклоняват от посочените в точки 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 и 4.4 от приложение I.

2. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че на всички моторни превозни средства или комбинации от превозни средства, посочени в параграф 1, ясно и видимо е поставен етикетът на ЕС в задната част на съответното моторно превозно средство или комбинация от превозни средства.

***3. В срок до [1 година след датата на влизане в сила] Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 10з за допълване на настоящата директива чрез определяне на подробните стандарти, изисквания и други разпоредби за етикетите и тяхното издаване и поставяне, като се отдава предпочитание на използването на пиктограми спрямо текст.“* [Изм. 37]**

(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~~***открият*** превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, които ~~има вероятност да са надхвърлили~~***надвишават*** 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***, включително съответствието с изискванията за специални разрешителни. Тези мерки включват създаването на***~~. Тези измервания могат да бъдат извършвани чрез~~ автоматични системи, монтирани в пътните инфраструктури, ~~или чрез бордово оборудване за претегляне, инсталирано на превозните средства~~***като се гарантира определен минимум на внедряване*** в съответствие с ~~параграф 4~~***Регламент (ЕС) № 1315/2013*** (*). ***Държавите членки създават сертифицирани автоматични системи по протежение на основната мрежа на трансевропейската пътнотранспортна мрежа, определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013.***

~~Ако държава членка избере да монтира~~***В допълнение към използването на*** автоматични системи***, монтирани*** в пътната инфраструктура, ~~тя осигурява като минимум внедряването на такива системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа, както е определено в Регламент (ЕС) № 1315/2013~~ (*)***държавите членки могат да идентифицират превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, за които има вероятност да са надвишили максимално допустимата маса, посредством бордово оборудване за измерване на теглото, монтирано в превозните средства в съответствие с параграф 4, или чрез проверки на пътя***.

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~~***държавите членки могат да*** използват ***сертифицираните автоматични системи за налагането на санкции по отношение***~~за установяване~~ на нарушения на настоящата директива ~~и за налагане на санкции, тези~~***. Сертифицираните*** автоматични системи ~~подлежат на сертифициране. Когато тези автоматични системи се използват само за целите на разпознаването, не се изисква сертифициране~~***са свързани с единната национална входна точка за специални разрешителни или подобна договореност, посочена в член 4а, за да могат да разпознават превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максимално разрешената маса и притежават специално разрешително, както и тези, които надвишават максимално разрешената маса, която е определена съгласно специално разрешително***. **[Изм. 38]**

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

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

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

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

12) Вмъква се следният член 10га:

„*Член 10га*

1. Държавите членки могат да въвеждат схеми за политика за интелигентен достъп (ПИД) на своите територии, за да регулират, следят и улесняват достъпа на тежкотоварни превозни средства до определени пътища или области.

За целите на настоящия член „политика за интелигентен достъп“ означава техническа и функционална рамка за управление на достъпа на тежкотоварни превозни средства до пътната мрежа чрез използването на телематика, за да се гарантира спазването на приложимите правила за масите и размерите.

2. ~~Когато държава членка въвежда ПИД съгласно параграф 1, тя гарантира, че в нейните~~***Държавите членки гарантират, че техните*** схеми за ПИД са ~~спазени~~***в съответствие с*** изискванията в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (*). По-конкретно държавите членки гарантират, че данните, свързани със схемата за ПИД и попадащи в обхвата на Директива 2010/40/ЕС, включително ограниченията за масата, дължината, широчината или височината, са достъпни в цифров машинночетим формат през националните точки за достъп, създадени съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 (**). ***Държавите членки гарантират също така, че схемата за ПИД е свързана с единната национална входна точка за специални разрешителни или подобна договореност, посочена в член 4а, за да може да разпознава превозни средства или комбинации от превозни средства, които надвишават максимално разрешените маса и/или размери и притежават специално разрешително.***

3. Когато ~~държава членка въвежда~~***въвеждат*** схеми за ПИД съгласно параграф 1, ~~тя~~***държавите членки***:

а) ~~определя~~***определят*** критериите за предоставяне на достъп до тежкотоварни превозни средства, включително***, но не само,*** до масата, дължината***, височината***, техническите спецификации, съответствието с определени стандарти за безопасност на превозното средство и пр.;

б) ~~използва~~***използват*** преимуществено модерните интелигентни транспортни системи, за да подобри безопасността и ефективността и да намали задръстванията при автомобилните превози, засегнати от схемите за ПИД;

в) ~~установява~~***установяват*** цялостна информационна и комуникационна система, за да уведомява операторите на тежкотоварни превозни средства за изискванията, процедурите за подаване на заявления и всички актуализации или промени, свързани със схемите за ПИД;

ва) се въздържат от налагането на дискриминационни или непропорционални ограничения за свободното движение на стоки и услуги и от ненужно възпрепятстване на безпроблемното функциониране на вътрешния пазар.

~~4. С установяването на схеми за ПИД от държава членка не се създават дискриминационни или непропорционални ограничения за свободното движение на стоки и услуги и не се възпрепятства ненужно безпроблемното функциониране на вътрешния пазар~~. **[Изм. 39]**

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

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

12а) В член 10д се добавя следният нов параграф:

***„Държавите членки се насърчават да използват приходите, генерирани от тези санкции, или финансовата равностойност на тези приходи, за разработване и подпомагане на навлизането на пазара на устойчиви транспортни средства, финансиране на тяхната инфраструктура и интелигентни системи за правоприлагане, насърчаване на интермодалните транспортни операции и повишаване на устойчивостта на трансграничните превози.“* [Изм. 40]**

13) В член 10е, параграф 1, буква а) се заменя със следното:

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

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 и ~~местата~~***местоположението*** на автоматичните системи, монтирани в пътната инфраструктура съгласно член 10г, параграф 1, ~~и дали те служат само за разпознаване, или~~***които*** са сертифицирани за пряко правоприлагане;

г) изпълнението и ефективността на схемите за ПИД, въведени в съответствие с член 10га,;

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

е) резултатите от оценките, извършени съгласно член 4, параграф 4а, буква г) и член 4, параграф 5.

Предоставя се разбивка на информацията по години.

2. Комисията анализира информацията, получена съгласно параграф 1, и въз основа на получената информация ***издава, когато е целесъобразно, препоръки до държавите членки. Когато Комисията издаде препоръки, съответната държава членка информира Комисията в срок от 6 месеца след тяхното издаване за начина, по който възнамерява да приложи съответните препоръки. Комисията*** представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за ~~изпълнението~~***съответствието с изискванията*** на настоящата директива не по-късно от ~~13~~***12*** месеца след получаването на информацията от всички държави членки. Докладът включва информация за съответното развитие във въпросните области. **[Изм. 42]**

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~~***параграфи 2, 3 и 5 се заменят*** със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове по член 4, параграф 5а ~~и~~***,*** член 10б, параграф 1 ***и член 10ва*** се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от [до Службата за публикации, моля, въведете датата на влизане в сила на настоящата директива]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от 9 месеца преди изтичането на 5-годишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от 3 месеца преди изтичането на всеки срок.; **[Изм. 43]**

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 5а, член 10б, параграф 1 и член 10ва, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила. **[Изм. 44]**

5. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 5а, член 10б, параграф 1 и член 10ва, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от два месеца от нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че нямат да представят възражения. Посоченият срок се удължава с 2 месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“ **[Изм. 45]**

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;~~***заменя със следното:***

„***Член 10й***

В срок до 2027 г. и на всеки четири години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящия регламент. Докладът съдържа подробна оценка на развитието на националния и международния автомобилен транспорт, включително специфичните особености на някои пазарни сегменти и въздействието на това развитие върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, функционирането на вътрешния пазар на автомобилен транспорт, конкурентоспособността на сектора, свързаността и преминаването към други видове транспорт. Докладът може да включва елементи от доклада, посочен в член 10ж, параграф 2. По-специално в посочения доклад Комисията анализира въпроса дали необходимите благоприятстващи условия за навлизането на пазара на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в Съюза са изпълнени в задоволителна степен за датата, посочена в член 4б, параграф 3. По-специално в посочения доклад се оценяват, наред с другото, следните благоприятстващи условия: броя на регистрациите на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в държавите членки, наличието и капацитета на подходяща инфраструктура за алтернативни горива и въздействието на европейската система за търговия с емисии върху автомобилния транспорт, както и таксите за ползване на пътищата, диференцирани в зависимост от емисиите на CO_2, в държавите членки. Освен това в посочения анализ се оценяват благоприятстващите условия за навлизането на пазара на превозни средства или комбинации от превозни средства с нулеви емисии на европейски модулни системи, участващи в международното движение в държавите членки, които позволяват движението им на тяхна територия.

Освен това в доклада се анализира използването на схемите на политиката за интелигентен достъп (ПИД) по отношение на правоприлагането, като се вземат предвид тяхната наличност и ефективност на разходите. Освен това докладът предоставя информация за технологичния напредък в областта на автомобилния транспорт, който е от значение, включително по отношение на нови технологии или нови концепции и аеродинамични устройства, както и ремаркета или полуремаркета с технологии с нулеви емисии.

Като част от посочения доклад Комисията оценява също така ефективността и въздействието на настоящата директива, степента, в която прилагането на настоящата директива е постигнало целите си, и взаимодействието ѝ с други приложими правни актове на Съюза.

Въз основа на констатациите в посочените по-горе оценки докладът се придружава, когато е целесъобразно, от законодателно предложение за изменение на настоящата директива.“ **[Изм. 46]**

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. ***Посоченият срок може да бъде удължен, ако кризата продължава.*** **[Изм. 47]**

Всяко такова изключение се обосновава надлежно и се съобщава незабавно на Комисията. Комисията незабавно публикува на своя официален уебсайт ***и на специалния европейски уеб портал, посочен в член 4а, параграф 1а,*** информацията за разрешеното изключение. **[Изм. 48]**

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

За целите на настоящия параграф „криза“ означава извънредно, неочаквано и внезапно природно или предизвикано от човека събитие с извънреден характер и мащаб, което се случва в рамките на Съюза или извън него, със значително пряко или непряко въздействие върху областта на автомобилния транспорт, икономиката или благосъстоянието***, включително безопасността,*** на гражданите на Съюза, при което нормалното функциониране на обществото е значително нарушено и предприемането на спешни действия е необходимо за обществения интерес.;“ **[Изм. 49]**

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 2

Изменения на Регламент (ЕС) 2020/1056

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

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

(*) Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).“.

Член 3

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват най-късно до [~~2 години~~ ***1 година*** след датата на приемане] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за изпълнение на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки. **[Изм. 50]**

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

Член 4

Влизане в сила

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

Член 5

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в … на […] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
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 ***с три оси***	18,75 m
	— ***съчленен автобус с четири оси***	***21,00 m***
	— автобус с две оси	13,50 m
	— автобус с повече от две оси	15,00 m
	— автобус + ремарке	18,75 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
	— превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи при интермодален транспорт един или повече контейнери със стандартна външна височина 9 фута и 6 инча (контейнери с голяма кубатура)	4,30 m
1.4	Стойностите, посочени в точки 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.	
1.4a.	Ако каквито и да са подвижни приспособления, като багажници за ски, са монтирани към даден автобус, неговата дължина, включваща и приспособленията, не трябва да надвишава максималната дължина, предвидена в точка 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.	
1.5a.	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 точка 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 полуремаркето и задната част на полуремаркето.	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 ремаркето от комбинация от превозни средства, минус разстоянието между задната част на теглещото превозно средство и предната част на ремаркето.	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 ремаркето 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
	2.1.2	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		40 t
		б) триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно ремарке		40 t
	2.2.2	Съчленени превозни средства с пет или шест оси		
		а)	двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке	40 t
		б)	триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке	40 t
		в)	двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке, участващо в интермодални транспортни операции	~~42~~**44** t
		г)	триосно моторно превозно средство с двуосно или 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.		36 t
	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 полуремаркето е:		
		2.2.4.1	от 1,3 m до 1,8 m	36 t
		2.2.4.2	над 1,8 m	36 t
			Ако максимално допустимата маса на моторното превозно средство (18 t) и максимално допустимото натоварване на двойната ос на полуремаркето (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 ***моторни*** превозни средства на алтернативно гориво, различни от ***моторни*** 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 подраздел 2.2.1 и 2.2.2, се увеличават с 4 t.			
	За комбинациите от превозни средства, включително ***моторни*** превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел и 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.			
	За комбинациите от превозни средства, включително превозни ремаркета или полуремаркета с технология за нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.			
	Когато повече от едно от увеличенията за комбинациите от превозни средства, посочени по-горе, се прилагат за една и съща комбинация от превозни средства, тези увеличения се прилагат кумулативно.			

2.3	Моторни превозни средства		
	2.3.1	Двуосни моторни превозни средства, различни от автобуси:	18 t
	2.3.2	Двуосни автобуси:	19,5 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 9,5 t.	26 t
	2.3.5	Четириосни моторни превозни средства с две управляеми оси, 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 9,5 t.	32 t
	2.3.6	Петосни моторни превозни средства с две управляеми оси, 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 9,5 t.	40 t
	За ~~комбинациите от превозни средства, включително~~ ***моторните*** превозни средства на алтернативно гориво, различни от ***моторни*** 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 ~~превозните~~ ***моторните превозни*** средства с нулеви емисии максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.3, се увеличават с 2 t.		
2.4	Триосни съчленени автобуси		28 t
2.5	***Четириосни съчленени автобуси***		***32 t***
	За ~~превозните~~ ***моторните превозни*** средства на алтернативно гориво, различни от ***моторни*** превозни средства с нулеви емисии, максимално ~~допустимата маса от 28 t, предвидена~~ ***допустимите маси***, ***предвидени*** в ~~подраздел~~ ***подраздели*** 2.4 ***и 2.5***, се ~~увеличава~~ ***увеличават*** с допълнителната маса, необходима за технологията за използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.		
	За ~~превозните~~ ***моторните превозни*** средства с нулеви емисии максимално ~~допустимата маса от 28 t~~, ~~предвидена~~ ***допустимите маси***, ***предвидени*** в ~~подраздел~~ ***подраздели*** 2.4 ***и 2.5***, се ~~увеличава~~ ***увеличават*** с 2 t.		
3	Максимално допустимо натоварване на ос на превозните средства, посочени в член 1, параграф1, 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-малко от 1 m (d < 1,0)	11 t
	3.2.2	от 1,0 m до 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.2.3	от 1,3 m до 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
	3.2.4	1,8 m или повече (1,8 ≤ d)	20 t

3.3	Тройни оси на ремаркета и полуремаркета		
	Сумата от натоварването на трите оси не трябва да надвишава долупосочените размери при разстояния между осите (d), както следва:		
	3.3.1	1,3 m или по-малко (d ≤ 1,3)	21 t
	3.3.2	над 1,3 m до 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 t
3.4	Задвижваща ос		
	3.4.1	Задвижваща ос на превозните средства, посочени в точки 2.2, 2.3 и 2.4, различни от превозни средства с нулеви емисии	11,5 t
	3.4.2	Задвижваща ос на превозните средства с нулеви емисии, посочени в точки 2.2.1 и 2.2.2	12,5 t
	3.4.3	Двуосни автобуси с нулеви емисии	12,5 t
	3.4.4	***Триосни автобуси с нулеви емисии***	***12,5 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-малко от 1 m (d < 1,0)	11,5 t
	3.5.2	от 1,0 m до 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.5.3	от 1,3 m до 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	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 9,5 t**. *За моторните превозни средства с нулеви емисии максималната сума от осовите натоварвания на двойна ос се увеличава с 1 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-малко от 1,3 m (d < 1,3)***	***21 t***
	3.6.2	***от 1,3 m до 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***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 общата маса 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 ремаркето 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 ***или петосно*** моторно превозно средство не може да надвишава повече от пет пъти разстоянието в метри между предната и задната ос на превозното средство.		
4.4	Полуремаркета		
	Хоризонтално измереното разстояние между оста на цапфата на полуремаркето и която и да е точка от предната част на полуремаркето не може да надвишава 2,04 m **[Изм. 51].**		