C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Teže in mere določenih cestnih vozil

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 12. marca 2024 o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

(C/2025/1019)

Evropski parlament,

— ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2023)0445),

— ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C9-0306/2023),

— ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,

— ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 26. oktobra 2023 ([1]),

— po posvetovanju z Odborom regij,

— ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,

— ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A9-0047/2024),

1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;

2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;

3. naroči svoji predsednici, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu, Komisiji in nacionalnim parlamentom.

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

P9_TC1-COD(2023)0265

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi 12. marca 2024 z namenom sprejetja Direktive (EU) 2024/... Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([2]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 96/53/ES ([3]) določa največje dovoljene teže in mere težkih vozil, ki lahko vozijo po cestah Unije, da se zagotovita varnost v cestnem prometu in nemoteno delovanje notranjega trga ter spodbudi energijska in operativna učinkovitost prevoza ter zmanjšajo emisije toplogrednih plinov iz navedenih dejavnosti. Ocena Direktive 96/53/ES je pokazala, da je bila le delno učinkovita pri doseganju ciljev na področju varnosti v cestnem prometu, notranjega trga in okolja ter da je treba njene določbe prilagoditi tehnološkemu razvoju in spodbujati inovacije, obravnavati spreminjajoče se izzive na trgu prevoznih storitev in prispevati k prednostnim nalogam politike Unije glede razogljičenja prevoza.

(2) V sporočilu Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, ki usmerja evropski promet na pravo pot za prihodnost ([4]), je jasno navedeno, da je treba za prispevanje k doseganju cilja evropskega zelenega dogovora ([5]) o 90-odstotnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050 zagotoviti, da bodo vsi načini prevoza bolj trajnostni in da bodo trajnostne alternative splošno dostopne v multimodalnem prometnem sistemu, ter uvesti prave spodbude za prehod na prometni sistem ničelnega onesnaževanja v Uniji.

(3) Z racionalizacijo in pojasnitvijo pravil o težah in merah težkih vozil v cestnem prometu je treba odpraviti energijsko in operativno neučinkovitost čezmejnega prevoza, prevoznikom zagotoviti močne spodbude za uvajanje brezemisijskih tehnologij, hkrati pa olajšati uporabo obstoječih energijsko varčnih rešitev, ter dodatno podpreti intermodalni tovorni prevoz. Da bi čim bolj zmanjšali upravna bremena, preprečili izkrivljanje konkurence ter zmanjšali tveganja za varnost v cestnem prometu in škodo na cestni infrastrukturi, bi bilo treba uskladiti nekatere zahteve glede uporabe težjih in daljših vozil ter okrepiti izvrševanje veljavnih pravil.

(4) Za dosego teh ciljev bi bilo treba vzpostaviti pravo ravnovesje med gospodarsko učinkovitostjo, okoljsko trajnostnostjo, zaščito cestne infrastrukture in vidiki varnosti v cestnem prometu. ***Poleg tega bi bilo treba zaradi zakonodajne skladnosti in pravne varnosti to direktivo čim bolj uskladiti z uredbo o standardih CO2 za težka vozila ter direktivo o kombiniranem prevozu.*** **[Sprememba 1]**

([1]) UL C,, str..
([2]) UL C,, str..
([3]) UL L 235, 17.9.1996, str. 59.
([4]) COM(2020)0789.
([5]) COM(2019)0640.

(5) Vrste težkih vozil in vrednosti teže navedenih vozil so opredeljeni s sklicem na zakonodajo Unije o homologaciji in tržnem nadzoru vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, zlasti na uredbi (EU) 2018/858 ([6]) in (EU) 2019/2144 ([7]) Evropskega parlamenta in Sveta. Zato je zaželeno, da se posodobijo sklici na navedene zadevne pravne akte, da se zagotovi jasnost veljavnega zakonodajnega okvira.

(6) Določbe Direktive 96/53/EU dopolnjujejo Direktivo Sveta 92/106/EGS ([8]) glede spodbujanja in podpiranja rasti intermodalnega prevoza. Opredelitev intermodalnega prevoza bi bilo zato treba uskladiti s terminologijo, uporabljeno v Direktivi 92/106/EGS, da se tovornjakom, priklopnikom in polpriklopnikom, ki se uporabljajo v intermodalnih prevozih, omogoči, da so upravičeni do enakih dovoljenih dodatnih tež kot cestna vozila, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovorišče in se uporabljajo v intermodalnem prevozu v zabojnikih. Taka spodbuda v zvezi s težo bi morala spodbuditi cestne prevoznike k uporabi tudi intermodalnega prevoza brez zabojnikov.

(6a) Ta direktiva je namenjena izboljšanju konkurenčnosti sektorja cestnega prometa s spodbujanjem stroškovno učinkovitejšega in bolj trajnostnega prevoza ter intermodalnosti. Kljub temu, da se bo zaradi novih določb zmanjšalo število kilometrov, ki jih prevozijo vozila, bo voznikov v Evropi po pričakovanjih še naprej močno primanjkovalo. Če naj bi to spremenili, je treba nujno izboljšati delovne pogoje za voznike težkih vozil. Pomanjkanje kakovostnih parkirišč za tovornjake v Uniji prispeva k poslabšanju delovnih pogojev voznikov tovornjakov in je še posebej pereče pri vožnjah na dolge razdalje. Da bi odpravili te razmere in izboljšali privlačnost sektorja, povečane mere, potrebne za namestitev brezemisijskih tehnologij v vozila, ne bi smele biti na račun zadostnega prostora v kabini in bi morale izboljšati udobje voznikov. Kadar je mogoče, je treba preučiti in spodbujati koncepte, ki omogočajo dodaten prostor v kabinah za namestitev sanitarnih prostorov na vozila. **[Sprememba 2]**

(7) Za zagotovitev skupnega razumevanja in enotnega izvajanja določb te direktive v notranjem in mednarodnem prometu je treba pojasniti, da ~~se nacionalna~~***trenutno obstajajo posebna*** odstopanja***, pogosto na podlagi dvostranskih dogovorov med sosednjimi državami članicami,*** od nekaterih mejnih vrednosti ~~največjih dovoljenih~~ tež in mer za nekatere vrste ***specializiranih*** vozil ~~v notranjem prometu ne uporabljajo samodejno za vozila, ki se uporabljajo za čezmejne~~***, ki opravljajo*** prevoze***, ki jih je treba ohraniti, če ne vplivajo na mednarodno konkurenco***. **[Sprememba 3]**

(8) Prevoz nedeljivega tovora je pomemben tržni segment, povezan s strateškimi področji obnovljivih virov energije, gradbeništva in infrastrukture, nafte in plina, težke industrije in proizvodnje električne energije. Kljub priznani vrednosti obstoječih evropskih smernic dobre prakse za izredni prevoz, ki so jih sprejeli strokovnjaki, ki so jih imenovale države članice, je bil dosežen zelo majhen napredek pri poenostavitvi ter uskladitvi pravil in postopkov za pridobitev dovoljenj za prevoz nedeljivega tovora. Brez poseganja v pravico držav članic, da vzpostavijo potrebne

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

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

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

pogoje za zagotovitev varnega prevoza nedeljivega tovora na svojih ozemljih, bi morale države članice sodelovati, da bi čim bolj uskladile navedene zahteve in s tem preprečile pomnoževanje različnih pogojev, ki imajo isti namen. Države članice bi morale tudi zagotoviti, da so nacionalne zahteve sorazmerne in nediskriminatorne, pri čemer ne bi smele nalagati neupravičenih zahtev, kot je dobro poznavanje nacionalnega jezika zadevne države članice. Da bi zmanjšali upravno breme za prevoznike ter zagotovili učinkovit, pravičen in varen prevoz, je bistveno vzpostaviti pregleden, usklajen in uporabniku prijazen sistem za pridobitev dovoljenj***, ki bo na voljo v vseh jezikih EU in bo zlahka dostopen z elektronskimi komunikacijskimi sredstvi. Ta dovoljenja bi bilo treba izdati v elektronski obliki in bi morala temeljiti na dokumentu o posebni evropski registraciji tovornjakov in priklopnikov (SERT), katerega namen je uskladiti tehnične informacije o vozilih, kot je registracija priklopnikov ali modularnih priklopnikov. Prevozniki bi morali imeti možnost, da izvajajo prevoz nedeljivega tovora z uporabo tega elektronskega dokumenta.*** **[Sprememba 4]**

(9) Evropski modularni sistemi ~~(EMS)~~ se uporabljajo, natančno preskušajo in so se izkazali za zanimivo rešitev za izboljšanje gospodarske in energijske učinkovitosti prevoza, hkrati pa zagotavljajo varnost v cestnem prometu in zaščito infrastrukture, saj so omejeni na ustrezne dele cestnih omrežij. Glede na nacionalne posebnosti, različne gospodarske interese, potrebe po prevozu in različne zmogljivosti prometne infrastrukture v državah članicah lahko te najbolje ocenijo in odobrijo uporabo evropskega modularnega sistema na svojem ozemlju***. Države članice bi morale pred odobritvijo evropskih modularnih sistemov izvesti predhodno oceno morebitnega vpliva novih prog na varnost v cestnem prometu, infrastrukturo, modalno sodelovanje, modalni prehod in okolje***. Hkrati je za povečanje pozitivnih socialno-ekonomskih učinkov in okoljskih vplivov uporabe evropskega modularnega sistema ključnega pomena, da se odpravijo nepotrebne ovire za njegovo uporabo v čezmejnem prevozu med sosednjimi državami članicami, ki dovoljujejo take skupine vozil na svojih ozemljih, brez omejitve števila prehodov meja, če so v skladu z največjimi dovoljenimi težami in merami za evropski modularni sistem, ki so jih države članice določile na svojih ozemljih. Namen tega je zagotoviti, da evropski modularni sistem, ki se uporablja v čezmejnem prevozu, izpolnjuje skupno omejitev najnižje teže in mere za evropski modularni sistem, ki se uporablja v navedenih državah članicah. Zaradi varnosti prometa, preglednosti in pravne jasnosti bi bilo treba določiti skupne pogoje za uporabo evropskega modularnega sistema v nacionalnem in mednarodnem prometu***. S temi pogoji bi morali med drugim zagotoviti, da bodo evropski modularni sistemi vozili po cestah, na katerih je zagotovljena varnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu. Države članice bi morale zagotoviti jasne informacije,*** ~~vključno z zagotavljanjem jasnih informacij~~ o omejitvah glede tež in mer za evropski modularni sistem ~~in o~~***na*** delih cestnega omrežja, združljivih s specifikacijami takih vozil~~, ter spremljanjem~~***. Države članice bi morale vzpostaviti sistem spremljanja za oceno*** učinkov uporabe evropskega modularnega sistema na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljskih vplivov evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z učinki na modalni delež. ***Jasna opredelitev evropskega modularnega sistema v tej direktivi zagotavlja, da te sisteme sestavljajo standardne enote vozil, da se zagotovi združljivost z drugimi načini prevoza, zlasti železnico. Da bo prehod na brezemisijsko mobilnost učinkovit, bi moral biti evropski modularni sistem, ki se uporablja v mednarodnem prometu, takoj ko bo to tehnično in operativno izvedljivo, sestavljen iz brezemisijskih vozil ali skupin vozil.*** **[Sprememba 5]**

(9a) Da bi čim bolj povečali varnost v cestnem prometu in zagotovili ustrezne delovne pogoje, morajo biti vozniki evropskih modularnih sistemov ustrezno usposobljeni in imeti kvalifikacije, potrebne za ravnanje s težjimi in daljšimi vozili ter skupinami vozil. Države članice bi morale imeti možnost, da določijo minimalne zahteve ali sistem izdajanja spričeval za voznike evropskih modularnih sistemov. Da bi zagotovile enake konkurenčne pogoje, ki omogočajo enako obravnavo in nediskriminacijo voznikov in prevoznikov evropskih modularnih sistemov, bi morale države članice poskrbeti, da se ta spričevala vzajemno priznavajo v zadevnih državah članicah. **[Sprememba 6]**

(10) Državam članicam bi moralo biti še naprej dovoljeno začasno izvajanje preskusov. Nove tehnologije, ki omogočajo polnjenje med premikanjem, kot so sončni paneli, odjemniki toka in električne ceste, ali postopna uvedba evropskega modularnega sistema v državah članicah lahko zahtevajo preseganje največjih teže in mer v preskusnem okolju, med drugim na čezmejnih odsekih cestnega omrežja. Zato bi moralo biti državam članicam še naprej dovoljeno izvajanje takih preskusov ter čezmejno preskušanje združljivosti novih tehnologij in konceptov. Začasnost in inovativnost preskusov je treba pojasniti z določitvijo najdaljšega obdobja za njihovo izvedbo. Hkrati število preskusov novih tehnologij in inovativnih shem ne bi smelo biti omejeno, da bi se izognili oviranju inovativnosti. Države članice bi morale redno spremljati in ocenjevati uspešnost ter učinke preskušanja novih tehnologij in novih konceptov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje, kakor tudi okoljske učinke na prometni sistem, kot so učinki na modalni delež.

(10a) Nova usklajena pravila za evropske modularne sisteme v nacionalnem in mednarodnem prometu v državah članicah, ki dovolijo njihovo uporabo, bi morala vključevati zbiranje podatkov o varnosti v cestnem prometu v teh državah članicah, vključno z deležem smrtnih žrtev in poškodb zaradi trčenj. Glede na to, da ranljivi udeleženci v cestnem prometu predstavljajo skoraj tretjino smrtnih žrtev v trkih s težkimi vozili, bi morale države članice zagotoviti, da evropski modularni sistemi ne bodo negativno vplivali na varnost v cestnem prometu, zlasti na varnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu, kot so pešci in kolesarji ter motoristi in invalidi ali osebe z zmanjšano mobilnostjo in smislom za orientacijo. **[Sprememba 7]**

(11) Pri prevozu nedeljivega tovora z vozili ali skupinami vozil, ki presegajo največje teže ali mere, in uporabi evropskega modularnega sistema je glede na njihove potrebe po dodatnih varnostnih elementih in ustrezni infrastrukturi treba posebno pozornost nameniti elementom, kot so preglednost ustreznih informacij, pravna varnost in usklajenost postopkov za izdajo dovoljenj. Zato morajo države članice na jasen in lahko dostopen način vzpostaviti enoten elektronski informacijski in komunikacijski sistem, ki bo vseboval vse ustrezne informacije o operativnih in upravnih pogojih za prevoz nedeljivega tovora in uporabo evropskega modularnega sistema. Ta nacionalni sistem bi moral prevoznikom tudi omogočiti, da pridobijo informacije in elektronsko predložijo vlogo v standardizirani obliki ***EU*** za posebna dovoljenja za prevoz nedeljivega tovora v zadevni državi članici. ***Poleg tega bi moral ta nacionalni sistem zagotavljati informacije o največjih dovoljenih težah in merah vozil in skupin vozil na nacionalni ravni ter informacije o morebitnih omejitvah, zlasti glede višine. Da bi lahko prevozniki in državljani imeli dostop do vseh ustreznih informacij na enem mestu, bi morala Komisija najpozneje do … [6 mesecev po datumu prenosa te direktive] vzpostaviti namenski evropski spletni portal, ki bi povezoval nacionalne elektronske in komunikacijske sisteme ter med drugim zagotavljal jasen grafični pregled cest, po katerih lahko vozijo evropski modularni sistemi in, kjer so na voljo, vozila za prevoz nedeljivega tovora v ustreznih državah članicah.*** **[Sprememba 8]**

(12) Umetne ovire za čezmejni prevoz s težjimi tovornjaki, ki se uporabljajo predvsem za prevoz na dolge razdalje (kot so skupine vozil s petimi in šestimi osmi), bi bilo treba odpraviti na usklajen način, da bi kratkoročno izkoristili operativno, energijsko in okoljsko učinkovitost, povezano z večjo nosilnostjo, ki jo zagotavljajo države članice, vključno z intermodalnim prevozom. Za učinkovit prehod na brezemisijsko mobilnost ***in maksimalno povečanje učinkov ustreznega veljavnega okoljskega prava,*** je treba od leta 2035 postopno opustiti uporabo takih težjih tovornjakov na fosilna goriva, ~~ko naj bi se~~***da bi povečali pravno varnost za naložbe in dodatno spodbudili*** prodor ***učinkovitejših*** brezemisijskih težkih vozil na trg ~~znatno povečal na približno 50 % registracij novih težkih vozil~~. Po postopnem opuščanju bi morali biti težji tovornjaki še naprej dovoljeni v nacionalnem prometu, v mednarodnem prometu pa bi morali biti skladni z največjimi dovoljenimi težami iz Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki omejuje dodatno dovoljeno težo za brezemisijska vozila in vozila, vključena v intermodalni prevoz. **[Sprememba 9]**

(13) Dokazilo o skladnosti vozil z vrednostmi iz Direktive 96/53/ES bi moralo vsebovati celovite informacije v skladu s posodobljenimi pravili Unije o enotnih postopkih in tehničnih specifikacijah za homologacijo vozil. Sklice na veljavna pravila Unije bi bilo zato treba posodobiti, da se vključi poseben sklic na Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/535 ([9]). Informacije, ki jih je treba vključiti v dokazilo o skladnosti, je treba dodatno uskladiti z največjimi težami, dovoljenimi v skladu z Direktivo 96/53/ES. Nadzor intermodalnosti prevoza, kot je opredeljen v členu 2, je lahko še posebej zahteven pri prevozu brez zabojnikov. Za zagotovitev ustrezne uporabe dodatne dovoljene teže za težka vozila, vključena v intermodalni prevoz, morajo prevozniki predložiti dokaz o intermodalnosti prevoza. Platforme za digitalne podatke o prevozu, vzpostavljene v skladu z Uredbo (EU) št. 1056/2020 Evropskega parlamenta in Sveta ([10]) (v nadaljnjem besedilu: platforme eFTI), zagotavljajo ustrezno orodje, saj so oblikovane tako, da vključujejo zahteve glede zakonsko predpisanih informacij iz členov 3 in 7 Direktive 92/106/EGS. Zato bi morala biti uporaba platforme eFTI obvezna za evidentiranje in dajanje na voljo ustreznih informacij o prevozu v zvezi z načini prevoza, ki se uporabljajo za prevoz tovora.

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

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

(14) Vozila ~~z odprtim tovornim prostorom~~ za prevoz vozil***, med katerimi ima večina odprt tovorni prostor,*** imajo zelo omejene možnosti za zmanjšanje porabe energije z izboljšano aerodinamiko. Različna nacionalna pravila o previsu tovora na vozilih za prevoz vozil povzročajo izkrivljanje konkurence in znatno omejujejo njihov potencial za izboljšanje operativne in energijske učinkovitosti v mednarodnem prometu. Zato je treba uskladiti pravila o previsu tovora na vozilih ~~z odprtim tovornim prostorom~~ za prevoz vozil, da se zagotovi ustrezno izpolnjevanje teh ciljev. **[Sprememba 10]**

(15) Težka vozila s podolgovatimi kabinami so začela vstopati na trg v kombinaciji z brezemisijskimi pogonskimi sistemi. Uporaba brezemisijskih pogonskih sistemov, odvisno od tehnologije, zahteva dodaten prostor, ki se ne bi smel šteti v škodo dejanskega tovora vozila, da brezemisijski sektor cestnega prometa ne bi bil gospodarsko prikrajšan. Zato bi bilo treba pojasniti, da je lahko prekoračitev največjih dolžin, predvidenih za podolgovate kabine, taka, da zagotavlja prostor, potreben za vključitev brezemisijske tehnologije, kot so baterije in rezervoarji za vodik, če niso ogrožene varnost, učinkovitost in udobnost aerodinamičnih kabin ***in je zadevno vozilo v skladu s „pravilom o obračalnem krogu“***. **[Sprememba 11]**

(16) Podobno kot potreba po dodatnem prostoru sedanji standardi prav tako niso primerni za izravnavo dodatne teže brezemisijskih težkih vozil, zlasti v prevozu na dolge razdalje. Dodatna teža in osna obremenitev sta potrebni za brezemisijske skupine vozil in za najpogostejša potniška vozila, ki se uporabljajo v Uniji. Zaradi lažjih tehnologij in boljše aerodinamike bo uporaba brezemisijskih pogonskih sistemov učinkovitejša (omogočeni bosta daljša prevožena razdalja in daljša življenjska doba baterij), saj se bo zmanjšala njihova poraba energije. Da bi zagotovili dodatne spodbude za uvedbo brezemisijskih težkih vozil in spodbudili tehnološki razvoj ter opremo vozil z izboljšano aerodinamiko, bi bilo treba dovoljenja za dodatno težo ločiti od teže brezemisijske tehnologije.

(16a) Številne različne oznake vozil in signalizacija v državah članicah lahko zmedejo udeležence v cestnem prometu in škodujejo varnosti v cestnem prometu v Uniji. Da bi izboljšali varnost v cestnem prometu, bi bilo treba na ravni Unije vzpostaviti standardizirano oznako EU za dolžino motornih vozil ali skupin vozil, ki se uporabljajo v evropskih modularnih sistemih ali odstopajo od standardnih mer. S pomočjo te oznake EU bi udeleženci v cestnem prometu lažje prepoznali taka vozila in se seznanili z njimi ter bi se zmanjšala morebitna tveganja, ki nastajajo zaradi omejitev vidljivosti ali mrtvih kotov, na primer pri prehitevanju takšnih dolgih vozil ali skupin vozil. **[Sprememba 12]**

(16b) Električna vozila z baterijo, vozila s pogonom na gorivne celice in druga vozila s pogonom na vodik imajo velik potencial za razogljičenje nekaterih segmentov sektorja prometa težkih vozil, zato bi bilo treba spodbujati njihov razvoj, pri tem pa upoštevati, da vsaka tehnologija vpliva na okolje. Kadar elektrifikacija ni mogoča oziroma manj učinkovita vozila in vozila s pogonom na vodik niso primerna ali stroškovno konkurenčna, načelo tehnološke nevtralnosti omogoča zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev z drugimi tehnologijami, ki so bolj dovršene. **[Sprememba 13]**

(17) Uspešno, učinkovito in dosledno izvrševanje pravil je izjemno pomembno za zagotovitev neizkrivljene konkurence med prevozniki ter odpravo tveganj za varnost v cestnem prometu in cestno infrastrukturo, ki jih povzročajo vozila, ki nezakonito presegajo veljavne teže ali mere. ~~Če se~~ Države članice ~~odločijo za uporabo avtomatskih sistemov na cestni infrastrukturi,~~ bi morale za boljšo ciljno usmerjenost cestnega preverjanja preobremenjenih vozil zagotoviti vsaj uvedbo ~~takih~~***avtomatskih*** sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju***, vključno s certificiranimi sistemi v jedrnem omrežju TEN-T. Poleg tega bi moralo biti mogoče uporabljati natančno in v celoti interoperabilno opremo za tehtanje, nameščeno na vozilu. Ti certificirani avtomatski sistemi bi morali omogočati prepoznavanje vozila ali skupine vozil, ki presegajo največjo dovoljeno težo, vendar zanje velja odstopanje na podlagi posebnega dovoljenja ali podobne ureditve. Sistemi bi morali biti sposobni tudi ugotoviti, ali so izpolnjene zahteve za posebna dovoljenja. S tem bi se izognili neupravičenim kaznim in prihranili pri upravnih stroških tako za gospodarske subjekte kot za države članice***. Poleg tega bi bilo treba zaradi zanesljivosti in doslednosti izvrševanja po vsej Uniji določiti minimalno obvezno raven nadzora, ki ga morajo države članice izvajati sorazmerno z obsegom prometa vozil, ki spadajo na področje uporabe te direktive, na svojih ozemljih, vključno z ustreznim številom kontrol v nočnih urah. **[Sprememba 14]**

(18) Da bi dodatno okrepili izvrševanje in spremljanje uporabe težkih vozil na cestah Unije, zmanjšali zastoje, povečali varnost v cestnem prometu, zmanjšali tveganje škode na infrastrukturi in spodbujali trajnostne prevoze, bi bilo treba države članice spodbujati k vzpostavitvi shem politike pametnega dostopa, ki zagotavljajo skladnost s pravili o največjih dovoljenih težah in merah. Države članice bi morale ~~pri vzpostavljanju takih shemz~~***a te sheme*** uporabljati minimalne skupne zahteve za zagotovitev usklajenosti in interoperabilnosti po vsej ~~EU~~***Uniji***, zlasti kar zadeva dostopnost in obliko ustreznih podatkov, ki se izmenjujejo***. Ustrezni podatki bi morali biti dostopni v realnem času in v uradnih jezikih Unije***. Sheme bi morale pomagati zagotoviti, da se prevoz opravlja s pravim vozilom, s pravim tovorom, na pravi cesti in ob pravem času, da se zagotovi čim manjši vpliv na okolje, infrastrukturo, zdravje in varnost ljudi ter družbo. Pri vzpostavitvi takih shem bi bilo treba uporabiti napredne inteligentne prometne sisteme, kot so komunikacija med vozili in infrastrukturo, komunikacija med vozili in omrežji, izmenjava podatkov v realnem času in spremljanje na daljavo, da se zagotovi varen in nemoten promet težkih vozil, kar ne bi smelo povzročiti nesorazmernih ali diskriminatornih omejitev prometa. **[Sprememba 15]**

(18a) Izvrševanje Direktive 96/53/ES je bistven del uveljavljenih sistemov spremljanja in izvrševanja na ravni Unije in nacionalni ravni, ki prispevajo k izvajanju socialnih, tržnih in tehničnih pravil Unije, ki se uporabljajo za cestni promet. Če se odkrije neupoštevanje predpisanih zahtev glede teže in mer, morajo pristojni nacionalni organi sprejeti izvršilne ukrepe. Države članice bi morale zagotoviti, da so kazni nediskriminatorne – kar zadeva tako izbrano vrsto kazni kot višino – ter da so učinkovite, odvračilne in sorazmerne z resnostjo storjene kršitve. Te kršitve bi bilo treba zabeležiti v nacionalnem registru podjetij cestnega prevoza ter jih izmenjati prek Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU) in bi se morale odražati v oceni tveganja podjetij v skladu z Uredbo (ES) št. 1071/2009. Čezmejno izvajanje sankcij s področja uporabe Direktive 96/53/ES naj bi se olajšalo s spremenjeno Direktivo (EU) 2015/413 o čezmejnem izvrševanju. **[Sprememba 16]**

(18b) Da bi dosegli napredek pri zelenem in digitalnem prehodu ter izpolnili cilje iz evropskega zelenega dogovora in strategije za trajnostno in pametno mobilnost, zlasti v zvezi z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov v prometnem sektorju, bi bilo treba države članice spodbujati, da prihodke od kazni za kršitve te direktive ali enakovredno finančno vrednost teh prihodkov uporabijo za podporo uvajanju trajnostnih prevoznih sredstev in s tem za zmanjšanje zunanjih stroškov, ki jih povzročajo prevozne dejavnosti, za spodbujanje intermodalnosti in povečanje trajnostnosti čezmejnih prevozov. **[Sprememba 17]**

(19) Za spodbujanje rasti multimodalnega prometnega sistema bi bilo treba dodatno olajšati prevoz v zabojnikih, ***vključno s tistim, pri katerem se uporabljajo zabojniki dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali 14,6 metra (48 čevljev) ali zamenljiva tovorišča dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali zabojniki z veliko prostornino, tako,*** ~~tako~~ da se cestnim vozilom ~~omogoči~~***za*** prevoz ~~v zabojnikih z veliko prostornino~~***teh zabojnikov dovolita dodatna višina in dolžina***. **[Sprememba 18]**

(19a) Komisija bi morala pregledati veljavno zakonodajo o homologaciji, da bi izboljšali tehnično in operativno združljivost novih težkih vozil in skupin vozil, med drugim glede njihove teže, oblike, velikosti, možnost dvigovanja ter zložljivosti štrlečih naprav, z zahtevami kombiniranega prevoza ter olajšali uporaba in uvajanje brezemisijskih priklopnikov in polpriklopnikov. **[Sprememba 19]**

(20) Evropski parlament in Svet bi bilo treba redno obveščati o rezultatih preverjanj skladnosti, ki jih izvajajo pristojni organi držav članic, o uvedbi in uporabi orodij za izvrševanje in sistemov spremljanja, zlasti v okviru ocenjevanja operativnih, varnostnih in okoljskih vplivov uporabe težjih in/ali daljših vozil, vključno z modularnimi skupinami vozil. Te informacije, ki jih zagotovijo države članice, bi morale Komisiji omogočiti spremljanje razvoja trga in skladnosti z Direktivo 96/53/ES. Da bi državam članicam olajšali predložitev potrebnih informacij Komisiji ter zagotovili enotnost in primerljivost podatkov, kar bi omogočilo spremljanje skladnosti in ocenjevanje splošne uspešnosti Direktive 96/53/ES, je zaželeno, da Komisija vzpostavi enotno uporabniku prijazno obliko poročanja.

(21) Da bi se lahko sektor cestnega prometa hitro odzval na vse krize, kot so naravne nesreče, pandemije, vojaški konflikti ali okvare infrastrukture, je treba v Direktivo 96/53/ES uvesti klavzulo o izrednih razmerah, ki omogoča začasno uporabo težkih vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in/ali mere, da se zagotovi neprekinjena oskrba s potrebnimi blagom in storitvami. Taka klavzula o izjemi bi se morala uporabljati le, kadar to zahteva javni interes ~~in~~***,*** pod pogojem, da s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu***, njeno morebitno podaljšanje pa bi moralo biti odvisno od tega, ali se kriza nadaljuje***. **[Sprememba 20]**

(22) Za zagotovitev, da so sistemi spremljanja, ki jih vzpostavijo države članice za ocenjevanje vplivov sistema okoljskega ravnanja, in preskusi skladni z minimalnimi usklajenimi zahtevami, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte za dopolnitev Direktive 96/53/ES v zvezi z določitvijo minimalnih sklopov podatkov in/ali kazalnikov uspešnosti, ki jih morajo zagotoviti navedeni sistemi spremljanja. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim s strokovnjaki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016 ([11]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

(23) Da bi se zagotovili enotni pogoji izvajanja te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za vzpostavitev enotnega standardnega obrazca ***EU*** za vlogo ter uskladitev pravil in postopkov za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev za vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje teže in/ali mere in so namenjena prevozu nedeljivega tovora, za določitev standardne oblike poročanja, ki bo državam članicam omogočala izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja, ter za določitev začasnih izjem od uporabe omejitev tež in mer, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu med državami članicami, ki jih je prizadela kriza. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([12]). **[Sprememba 21]**

(23a) Da bi ocenili uspešnost in učinkovitost te direktive ter izmerili napredek pri doseganju njenih posebnih ciljev, je treba redno ocenjevati njeno izvajanje in učinek. Komisija bi morala zato predložiti redna poročila o oceni uporabe te direktive na podlagi omogočitvenih pogojev za tržno uvajanje brezemisijskih težkih vozil, kot so razpoložljivost in zmogljivost ustrezne infrastrukture za alternativna goriva, vpliv evropskega sistema na cestni promet ter pristojbine za uporabo cest, ki se razlikujejo glede na emisije CO2, v državah članicah. Ta poročila bi morala vsebovati podrobne informacije o teh omogočitvenih pogojih ter o razvoju nacionalnega in mednarodnega cestnega prometa, vplivu na varnost v cestnem prometu in cestno infrastrukturo, prehodu na druge oblike prevoza, uporabi pametnih sistemov izvrševanja in tehnološkem napredku v cestnem prometu. V poročilih bi bilo treba upoštevati nadgradljivost ukrepov v skladu z dolgoročnimi cilji Direktive. Na podlagi ugotovitev iz teh ocen bi bilo treba poročilu po potrebi priložiti zakonodajni predlog za spremembo te direktive in obveznosti, ki so v njej določene. **[Sprememba 22]**

(24) Ob upoštevanju številnih sprememb Priloge I k Direktivi 96/53/ES, ki se nanašajo na potrebo po zagotavljanju dodatnih spodbud za uvedbo brezemisijskih težkih vozil, potrebo po uskladitvi največje teže 5-osnih motornih vozil in potrebo po spodbujanju intermodalnega prevoza, jo je zaradi jasnosti primerno nadomestiti.

(25) Da bi se v področje uporabe Uredbe (EU) 2020/1056 dodale informacije, zahtevane v skladu z Direktivo 96/53/ES, je treba navedeno uredbo spremeniti.

([11]) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

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

(26) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotavljanja varnosti v cestnem prometu, spodbujanja trajnostnega in učinkovitega prevoza ter spodbujanja delovanja notranjega trga, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se ti cilji zaradi čezmejne narave cestnega prevoza in težav, ki naj bi jih ta direktiva obravnavala, lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(27) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije z dne 28. septembra 2011 o obrazložitvenih dokumentih ([13]) se države članice zavezujejo, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, v katerih je pojasnjeno razmerje med sestavnimi deli direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

(28) Direktivo 96/53/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 96/53/ES

Direktiva 96/53/ES se spremeni:

(1) člen 1 se spremeni:

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

„(a) mere motornih vozil kategorij M_2 in M_3 in njihovih priklopnih vozil kategorije O ter motornih vozil kategorij N_2 in N_3 in njihovih priklopnih vozil kategorij O_3 in O_4, kakor so razvrščeni v členu 4 Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta; (*);“

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

(2) člen 2 se spremeni:

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

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

([13]) UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

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

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

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

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

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

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

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

„— ‚vozilo na alternativna goriva‘ pomeni motorno vozilo s celotnim ***ali delnim*** pogonom na alternativno gorivo, ki je odobreno v skladu z okvirom iz Uredbe (EU) 2018/858;“; **[Sprememba 23]**

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

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

_____

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

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

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

_____

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

(h) drugi pododstavek se nadomesti z naslednjim:

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

_____

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

(3) člen 4 se spremeni:

(a) odstavku 1 se doda naslednja točka:

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

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

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

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

Države članice zagotovijo, da so pogoji, pod katerimi se izdajo dovoljenja ali podobne ureditve v zvezi s prevozom nedeljivega tovora, sorazmerni in nediskriminatorni. ***Natančneje,*** države članice ~~zlasti~~***izdajo dovoljenja ali podobne ureditve v elektronski obliki in sodelujejo pri nadaljnji uskladitvi rokov za izdajo dovoljenj. Poleg tega države članice*** sodelujejo, da se izognejo številnim oznakam in signalizaciji vozil ter dajo prednost uporabi piktogramov pred besedilom. Države članice ***sodelujejo tudi pri usklajevanju ustreznih pravil za spremljanje prevoza nedeljivega tovora, kot so predpisana uporaba, oznake in znaki za spremljevalna vozila. Države članice*** ne uvedejo jezikovnih zahtev ~~v zvezi s prevozom~~***za voznike vozil za prevoz*** nedeljivega tovora.

Države članice zagotovijo, da je na vozilih, ki prevažajo nedeljiv tovor, oznaka EU iz člena 10ca. **[Sprememba 24]**

4. Države članice lahko vozilom in skupinam vozil, ki se uporabljajo za določene nacionalne ***ali mednarodne*** prevoze, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, dovolijo sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove ***teže in*** mere odstopajo od ~~mer~~***tistih***, določenih v točkah 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 do 1.8***, 2, 4.1***, 4.2 in 4.4 Priloge I.

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

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

(b) država članica, ki dovoljuje, da se prevozi na njenem ozemlju opravljajo z vozili ali skupinami vozil, katerih mere odstopajo od mer, določenih v Prilogi I, v skladu z odstavkom 4a dovoljuje tudi uporabo evropskih modularnih sistemov, da bi dosegli vsaj v tej državi članici dovoljene dolžine natovarjanja, in s tem zagotavlja enake konkurenčne pogoje za vse prevoznike.“; **[Sprememba 25]**

(c) vstavi se naslednji odstavek:

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

(-a) Države članice na novih poteh v okviru evropskih modularnih sistemov predhodno ocenijo morebitni vpliv teh sistemov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo in modalno sodelovanje ter okoljske vplive evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z vplivi na modalni delež. Ocena je javno dostopna. Državam članicam, ki so na dan začetka veljavnosti te direktive že imele vzpostavljene poti evropskih modularnih sistemov na svojem ozemlju, ni treba opraviti predhodne ocene za te že vzpostavljene poti;

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

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

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

(d) države članice vzpostavijo sistem spremljanja ~~in ocenijo učinek~~***vpliva*** evropskih modularnih sistemov na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo ~~in~~**,** modalno sodelovanje***, obseg prometa*** ter okoljske vplive evropskih modularnih sistemov na prometni sistem, vključno z vplivi na ~~strukturo načinov prevoza.~~***modalni delež, pri čemer se upošteva predhodna ocena iz točke (-a);***

(da) države članice poskrbijo, da se sprejmejo ustrezni ukrepi za preprečevanje morebitnih negativnih vplivov na varnost v cestnem prometu, tudi na ranljive udeležence v cestnem prometu, ki bi bili posledica uporabe evropskih modularnih sistemov;

Države članice lahko določijo minimalne zahteve ali sistem izdajanja spričeval za voznike evropskih modularnih sistemov, če zagotavljajo sorazmernost in nediskriminacijo. Države članice sodelujejo, da bi druga drugi medsebojno priznavale spričevala.

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

Države članice ***uradno*** obvestijo Komisijo, če na svojem ozemlju dovolijo uporabo evropskih modularnih sistemov***, in jo obvestijo o tem, kako izpolnjujejo pogoje iz točk (-a) do (d) tega odstavka***.; ***Po takšnih uradnih obvestilih Komisija tem državam članicam po potrebi izda priporočila, da se zagotovi skladnost s temi pogoji. Kadar Komisija izda priporočila, zadevna država članica v šestih mesecih obvesti Komisijo o tem, kako jih namerava upoštevati. Priporočila Komisije in odgovori države članice se javno objavijo.***“; **[Sprememba 26]**

(d) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Države članice lahko za omejeno časovno obdobje dovolijo preskušanje vozil ali skupin vozil, ki vključujejo nove tehnologije ali nove koncepte, ki ne morejo biti v skladu z zahtevami te direktive. Taka vozila ali skupine vozil lahko opravljajo nekatere notranje ali mednarodne prevoze v poskusni dobi ***šele po tem, ko se dokaže, da ciljnih dejavnosti prevoza ni mogoče opraviti s katero koli drugo obliko prevoza, ki prinaša podobne ali večje koristi za varnost in okolje. Dokazati je treba, da to ne vpliva pomembno na intermodalno konkurenco v celotni prometni panogi***. Preskusi z evropskimi modularnimi sistemi se dovolijo za največ pet let ***in jih je mogoče enkrat podaljšati za največ tri leta. Če se država članica odloči za podaljšanje preskusa, Komisiji predloži zadostno utemeljitev***. Število preskusov ni omejeno. Države članice o tem obvestijo Komisijo. **[Sprememba 27]**

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

(e) vstavi se naslednji odstavek:

„5a. Na Komisijo se v skladu s členom 10h prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev te direktive z določitvijo minimalnih sklopov podatkov in kazalnikov uspešnosti, ki jih morajo zagotoviti ***s predhodnimi ocenami in*** sistemi spremljanja, ki jih vzpostavijo države članice, kot je navedeno v odstavku 4a, ~~točka~~***točki (-a) in*** (d), in odstavku 5 tega člena.“; **[Sprememba 28]**

(f) odstavek 7 se črta;

(4) vstavita se naslednja člena:

„*Člen 4a*

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

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

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

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

(ca) enotno nacionalno točko dostopa za pridobitev jasnih, dostopnih in preglednih informacij o nacionalnih največjih dovoljenih težah in merah vozil ter o vseh omejitvah, vključno z višino, na določenih območjih ali na določenih cestah. **[Sprememba 29]**

1a. Komisija do... [6 mesecev po datumu prenosa te direktive] vzpostavi in nato upravlja namenski in posodobljen evropski spletni portal, ki je na voljo v vseh uradnih jezikih Unije in na jasen, dostopen in pregleden način povezuje nacionalne elektronske in komunikacijske sisteme iz odstavka 1. Na tem evropskem portalu se tudi na dostopen in pregleden način javno objavi celotni del cestnega omrežja, kjer lahko vozijo evropski modularni sistemi in, kjer so na voljo, vozila za prevoz nedeljivih tovorov. **[Sprememba 30]**

2. Komisija ~~lahko~~ sprejme izvedbene akte, s katerimi določi skupni standardni obrazec ***EU*** za vlogo ***za dovoljenje*** ter uskladi pravila in postopke***, tudi v zvezi s potrebnimi informacijami o registraciji vozil,*** za izdajo nacionalnih dovoljenj ali podobnih ureditev iz odstavka 1 tega člena in člena 4(3)***, tudi v digitalni obliki, ter uskladi ustrezna pravila za spremljanje prevoza nedeljivega tovora***. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2). **[Sprememba 31]**

Člen 4b

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

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

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

(5) člen 6 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

(a) obema naslednjima tablicama:

- (i) ‚predpisano tablico proizvajalca‘, izdelano in pritrjeno v skladu s Prilogo II k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2021/535 (*);

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

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

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

_____

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

(aa) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„***4. Na vozilih, ki imajo dokazila o skladnosti, se opravi:***

— ***naključni pregled splošnih pravil o teži,***

— ***pregled splošnih pravil o merah, kadar obstaja sum, da ne ustrezajo tej direktivi.“; [Sprememba 32]***

(b) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

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

(c) doda se naslednji odstavek:

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

(6) člen 8b se spremeni:

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

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

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

(b) odstavek 5 se črta;

(7) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 8c*

Vozila ~~z odprtim tovornim prostorom~~ za prevoz vozil lahko presežejo največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, kadar so naložena, in sicer lahko dosežejo skupno do največ 20,75 metra, pri čemer uporabljajo ~~dovoljene~~ nosilce tovora ***na zadnjem delu vozila, ki jih je mogoče podaljšati***.

~~Previs ali~~ Nosilec tovora vozil za prevoz vozil ne sme štrleti glede na ***previsni*** tovor. Tovor lahko pred vlečnim vozilom štrli do največ 0,5 metra, če ~~prva os~~***vse osi*** vozila, ki se prevaža, ~~stoji~~***stojijo*** na ogrodju ~~priklopnega~~ vozila. Tovor lahko zadaj štrli do največ 1,5 metra, če ~~zadnja~~***največ ena*** os vozila, ki se prevaža, stoji na ~~ogrodju priklopnega vozila.~~***zadnjem nosilcu tovora***;“; **[Sprememba 33]**

(8) člen 9a se spremeni:

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

„1. Vozila ali skupine vozil, ki so skladne z Uredbo (EU) 2018/858, lahko presegajo največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi, če njihove kabine zagotavljajo boljšo aerodinamičnost ~~in~~**,** energijsko učinkovitost ~~ter~~**,** večjo varnost ***in udobje za voznika***. Vsako preseganje največjih dolžin, dovoljenih v skladu s tem členom, se lahko uporabi tudi za namestitev brezemisijske tehnologije. Vozila ali skupine vozil, opremljene s takimi kabinami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, kakršno koli preseganje največjih dolžin pa ne sme imeti za posledico povečanja nosilnosti teh vozil. **[Sprememba 34]**

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

(b) odstavek 3 se črta;

(9) člen 10b se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 10b*

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

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

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

2. Največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, se lahko pri brezemisijskih vozilih ali skupinah vozil, ki vključujejo brezemisijska vozila, prekoračijo za dodatno dolžino, potrebno za namestitev brezemisijske tehnologije~~, in sicer za največ 90 cm~~, da se take naprave lahko dodajo na vozilo. Taka brezemisijska vozila ali skupine vozil morajo biti v skladu s točkama 1.5 in 1.5a Priloge I k tej direktivi, prekoračitev največje dolžine pa ne sme povzročiti povečanja dolžine natovarjanja navedenih vozil ali skupin vozil, da se zagotovi skladnost priklopnih vozil in polpriklopnikov z zahtevami za intermodalni prevoz. **[Sprememba 35]**

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

(10) člen 10c se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 10c*

~~Največje dolžine, določene~~***Za vozila ali skupine vozil, ki opravljajo intermodalni prevoz, je največja dolžina zgibnega vozila, določena*** v točki 1.1 Priloge I, kadar je to ustrezno ob upoštevanju člena 9a(1) in člena 10b(2), ~~ter največje razdalje, določene~~***18,00 m, največja razdalja, določena*** v točki 1.6 Priloge I, ~~se lahko prekoračijo za 15 cm pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali zamenljivo tovorišče dolžine 13,7 metra (45 čevljev), s tovorom ali brez njega, pod pogojem, da je cestni prevoz zadevnega zabojnika ali zamenljivega tovorišča del intermodalnega prevoza.~~***pa 13,50 m***;“; **[Sprememba 36]**

(10a) vstavi se naslednji člen:

„***Člen 10ca***

1. Da bi povečali varnost v cestnem prometu in se izognili številnim oznakam in signalizaciji vozil, se vzpostavi enotna oznaka EU za dolžino motornih vozil ali skupin vozil v prometu, ki se uporabljajo pri prevozih v okviru evropskih modularnih sistemov, ali z merami, ki odstopajo od mer iz točk 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.

2. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da je na vseh motornih vozilih ali skupinah vozil iz odstavka 1 na zadnjem delu jasno in vidno prikazana oznaka EU.

***3. Komisija do... [eno leto po datumu začetka veljavnosti] sprejme delegirani akt v skladu s členom 10h za dopolnitev te direktive z določitvijo podrobnih standardov, zahtev in ostalih določb za oznake, njihovo izdajo in prikaz, pri čemer se raje kot besedilo uporabijo piktogrami.“*; [Sprememba 37]**

(11) člen 10d se spremeni:

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

„1. Države članice sprejmejo posebne ukrepe za ~~prepoznavanje~~***odkrivanje*** vozil ali skupin vozil v prometu, ~~za katere je verjetno, da~~***ki*** presegajo največjo dovoljeno težo ~~in bi jih pristojni organi držav članic zato morali preveriti~~, da se zagotovi skladnost z zahtevami te direktive***, med drugim tudi skladnost z zahtevami posebnih dovoljenj***. Navedeni ukrepi ~~se lahko sprejmejo z uporabo~~***zajemajo vzpostavitev*** avtomatskih sistemov, nameščenih na cestno infrastrukturo, ~~ali z uporabo opreme za tehtanje, nameščene na vozila~~***ki zagotavljajo vsaj uvedbo*** v skladu z ~~odstavkom 4~~***Uredbo (EU) št. 1315/2013*** (*)***. Države članice vzpostavijo certificirane avtomatske sisteme v jedrnem omrežju vseevropskega cestnega prometnega omrežja, opredeljenem v Uredbi (EU) št. 1315/2013.***

~~Če se država članica odloči, da bo vzpostavila~~***Države članice lahko poleg tega, da uporabljajo*** avtomatske sisteme***, nameščene na cestno infrastrukturo, opredelijo vozila ali skupine vozil v prometu, ki verjetno presegajo največjo dovoljeno težo, z opremo za tehtanje, nameščeno na vozila v skladu z odstavkom 4, ali s cestnimi preverjanji*** ~~na cestni infrastrukturi, zagotovi vsaj uvedbo takih sistemov v vseevropskem cestnem prometnem omrežju, določenem v Uredbi (EU) št. 1315/2013~~ (*).

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

Brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo ~~se avtomatski sistemi certificirajo, kadar se uporabljajo za ugotavljanje kršitev~~***lahko države članice za izrekanje kazni za kršitve*** te direktive ~~in za nalaganje kazni. Kadar se~~***uporabijo certificirane avtomatske sisteme. Certificirani*** avtomatski sistemi ~~uporabljajo le za namene prepoznavanja, ni treba, da so certificirani~~***so povezani z enotno nacionalno vstopno točko za posebna dovoljenja ali podobne ureditve, določene v členu 4a, da lahko prepoznajo vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in imajo posebno dovoljenje, ter tista, ki presegajo teže, dovoljene v okviru posebnega dovoljenja***. **[Sprememba 38]**

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

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

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

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

(12) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 10da*

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

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

2. ~~Ko država članica izvaja politiko pametnega dostopa v skladu z odstavkom 1, zagotovi~~***Države članice zagotovijo***, da so ~~njene~~***njihove*** sheme politike pametnega dostopa skladne z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta (*). Države članice zlasti zagotovijo, da so podatki v zvezi s shemo politike pametnega dostopa, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2010/40/EU, vključno z omejitvami glede teže, dolžine, širine ali višine, na voljo v digitalni strojno berljivi obliki in dostopni prek nacionalnih točk dostopa, vzpostavljenih v skladu z Delegirano uredbo (EU) 2022/670 (**). ***Države članice zagotovijo tudi, da je shema politike pametnega dostopa povezana z enotno nacionalno vstopno točko za posebna dovoljenja ali podobne ureditve iz člena 4a, da lahko prepoznajo vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene teže in/ali mere ter imajo posebno dovoljenje.***

3. Kadar ~~država članica izvaja~~***države članice izvajajo*** sheme politike pametnega dostopa v skladu z odstavkom 1:

(a) ~~opredeli~~***opredelijo*** merila za odobritev dostopa za težka vozila, med drugim vključno s težo, dolžino***, višino***, tehničnimi specifikacijami in skladnostjo vozila s posebnimi varnostnimi standardi;

(b) ~~daje~~***dajejo*** prednost uporabi naprednih inteligentnih prometnih sistemov za povečanje varnosti in učinkovitosti ter zmanjšanje zastojev v cestnih prevozih, na katere vplivajo sheme politike pametnega dostopa;

(c) ~~vzpostavi~~***vzpostavijo*** celovit informacijski in komunikacijski sistem za obveščanje prevoznikov težkih vozil o zahtevah sheme politike pametnega dostopa, postopkih za oddajo vlog in vseh posodobitvah ali spremembah sheme.***;***

(ca) se vzdržijo diskriminatornih ali nesorazmernih omejitev prostega pretoka blaga in storitev ter neupravičenega oviranja nemotenega delovanja notranjega trga.

~~4. Vzpostavitev shem politike pametnega dostopa s strani države članice ne sme povzročiti diskriminatornih ali nesorazmernih omejitev prostega pretoka blaga in storitev ter ne sme neupravičeno ovirati nemotenega delovanja notranjega trga.~~ **[Sprememba 39]**

_____

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

(**) Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 z dne 2. februarja 2022 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z izvajanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 122, 25.4.2022, str. 1).“;

(12a) v členu 10e se doda naslednji nov odstavek:

***„Države članice se spodbuja k uporabi prihodkov, ustvarjenih s temi kaznimi, ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov za razvoj in podpiranje tržnega uvajanja trajnostnih prevoznih sredstev, financiranje infrastrukture in pametnih sistemov izvrševanja, spodbujanje intermodalnega prevoza ter povečanje trajnostnosti čezmejnih prevozov.“;* [Sprememba 40]**

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

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

(14) člen 10g se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 10g*

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

(a) številu izvedenih preverjanj v predhodnih dveh koledarskih letih;

(b) številu odkritih preobremenjenih vozil ali skupin vozil;

(c) številu in lokaciji avtomatskih sistemov, vzpostavljenih na cestni infrastrukturi v skladu s členom 10d(1), ~~ter o tem, ali so vzpostavljeni samo za namene prepoznavanja ali certificirani~~***certificiranih*** za neposredno izvrševanje; **[Sprememba 41]**

(d) izvajanju in učinkovitosti shem politike pametnega dostopa, vzpostavljenih v skladu s členom 10da;

(e) številu nacionalnih dovoljenj, izdanih za izredni prevoz v skladu s členom 4(3), in njihovem trajanju (enkratna ali dolgoročna dovoljenja);

(f) rezultatih ocen, izvedenih v skladu s členom 4(4a), točka (d), in členom 4(5).

Te informacije se razčlenijo po letih.

2. Komisija analizira informacije, ki jih prejme v skladu z ~~odstavkom 1~~***odstavkom1***, in na podlagi prejetih informacij ***po potrebi državam članicam izda priporočila. Kadar Komisija izda ta priporočila, zadevna država članica v šestih mesecih od njihove izdaje obvesti Komisijo o tem, kako jih namerava izvesti. Komisija*** Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o ~~izvajanju~~***skladnosti z zahtevami iz*** te direktive najpozneje ~~13~~***12*** mesecev po prejemu informacij od vseh držav članic. Tako poročilo vsebuje informacije o pomembnih spremembah na zadevnih področjih. **[Sprememba 42]**

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

(15) v členu 10h se ~~odstavek 2 nadomesti~~***odstavki 2, 3 in 5 nadomestijo*** z naslednjim:

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz ~~členov 4(5a) in 10b(1)~~***člena 4(5a), člena 10b(1) in člena 10ca*** se prenese na Komisijo za obdobje petih let od... [Urad za publikacije: ~~vstaviti~~***prosimo, da v vstavite*** datum začetka veljavnosti te direktive]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja. **[Sprememba 43]**

3. Prenos pooblastila iz člena 4(5a), člena 10b(1) in člena 10ca lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. **[Sprememba 44]**

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 4(5a), člena 10b(1) in člena 10ca, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“; **[Sprememba 45]**

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

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

(17) člen 10j se ~~črta;~~***nadomesti z naslednjim:***

„***Člen 10j***

Komisija do leta 2027 in vsaka štiri leta po tem Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uporabi te direktive. Poročilo vsebuje podrobno oceno razvoja nacionalnega in mednarodnega cestnega prometa, vključno s posebnimi značilnostmi nekaterih tržnih segmentov in vplivom tega razvoja na varnost v cestnem prometu, cestno infrastrukturo, delovanje notranjega trga cestnega prometa, konkurenčnost sektorja, povezljivost in prehod na druge oblike prevoza. Poročilo lahko vsebuje elemente iz poročila iz člena 10g(2). Komisija v tem poročilu zlasti analizira, ali so potrebni omogočitveni pogoji za uvajanje brezemisijskih težkih vozil na trg Unije na datum iz odstavka 3 člena 4b zadovoljivo izpolnjeni. V tem poročilu se med drugim ocenijo naslednji omogočitveni pogoji: število registracij brezemisijskih težkih vozil v državah članicah, razpoložljivost in zmogljivost ustrezne infrastrukture za alternativna goriva ter vpliv evropskega sistema trgovanja z emisijami na cestni promet in uporabnine za ceste, ki se razlikujejo glede na emisije CO_2 na ravni držav članic. Poleg tega se v tej analizi ocenijo omogočitveni pogoji za tržno uvajanje brezemisijskih vozil ali skupin vozil iz evropskih modularnih sistemov, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu v teh državah članicah, kar jim omogoča vožnjo po njihovem ozemlju.

V poročilu se prav tako preuči uporaba shem politike pametnega dostopa v zvezi z izvrševanjem, pri čemer se upoštevata njihova razpoložljivost in stroškovna učinkovitost. V njem so navedene tudi informacije o pomembnem tehnološkem napredku na področju cestnega prometa, tudi v zvezi z novimi tehnologijami ali novimi koncepti in aerodinamičnimi napravami ter priklopniki ali polpriklopniki z brezemisijsko tehnologijo.

Komisija kot del tega poročila prav tako oceni učinkovitost in vpliv te direktive, v kolikšni meri je izvajanje te direktive izpolnilo svoje cilje ter njeno sovplivanje in skladnost z drugo zadevno zakonodajo Unije.

***Na podlagi ugotovitev iz zgoraj navedenih ocen se poročilu po potrebi priloži zakonodajni predlog o spremembi te direktive.“*; [Sprememba 46]**

(18) vstavi se naslednji člen:

„*Člen 10k*

V primeru krize, kadar to zahteva javni interes in če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu, lahko države članice odobrijo začasne izjeme od uporabe omejitev glede tež in mer iz Priloge I za vozila, ki se uporabljajo v notranjem prometu, za obdobje največ dveh mesecev. ***To obdobje se lahko obnovi le, če se kriza nadaljuje.*** **[Sprememba 47]**

Vsaka taka izjema se ustrezno utemelji in nemudoma sporoči Komisiji. Komisija nemudoma objavi informacije o odobreni izjemi na svojem uradnem spletišču ***in na namenskem evropskem spletnem portalu iz člena 4a(1a)***. **[Sprememba 48]**

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

Za namene tega člena kriza pomeni izjemen, nepričakovan in nenaden naravni dogodek ali dogodek, ki ga povzroči človek, izredne narave in obsega, ki se zgodi znotraj ali zunaj Unije, z znatnimi neposrednimi ali posrednimi učinki na področje cestnega prometa ali gospodarstvo ali blaginjo državljanov Unije, ***vključno z varnostjo,*** kadar je normalno delovanje družbe znatno moteno in kadar je zaradi javnega interesa potrebno nujno ukrepanje**.**“; **[Sprememba 49]**

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

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

Člen 2

Spremembe Uredbe (EU) 2020/1056

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

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

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

Člen 3

Prenos

1. Države članice najpozneje do **...** [datum sprejetja + ~~2 leti~~***1 leto***] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo navedenih predpisov. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice. **[Sprememba 50]**

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

Člen 4

Začetek veljavnosti

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

Člen 5

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V...,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik/predsednica*

Priloga

NAJVEČJE TEŽE IN MERE TER SORODNE ZNAČILNOSTI VOZIL

1.	Največje dovoljene mere za vozila, določena v členu 1(1), točka (a)	
1.1	Največja dolžina	
	— motorno vozilo razen avtobusa	12,00 m
	— priklopno vozilo	12,00 m
	— zgibno vozilo	16,50 m
	— cestni vlak	18,75 m
	— zgibni avtobus ***s tremi osmi***	18,75 m
	— ***zgibni avtobus s štirimi osmi***	***21,00 m***
	— avtobus z dvema osema	13,50 m
	— avtobus z več kot dvema osema	15,00 m
	— avtobus + priklopno vozilo	18,75 m
1.2	Največja širina:	
	(a) vsa vozila razen vozil iz točke (b)	2,55 m
	(b) nadgradnje klimatiziranih vozil, klimatiziranih zabojnikov ali zamenljivega tovorišča, ki jih prevažajo vozila	2,60 m
1.3	Najvišja višina	
	— vsa vozila	4,00 m
	— vozila ali skupine vozil, ki v intermodalnem prevozu prevažajo enega ali več zabojnikov s standardno zunanjo višino 2,9 metra (9,6 čevlja) (zabojniki z veliko prostornino)	4,30 m
1.4	Snemljive nadgradnje in standardne tovorne enote, npr. zabojniki, so vključene v merah v točkah 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 in 4.4.	
1.4a	Če ima avtobus kakršno koli dodatno opremo, ki jo je mogoče odstraniti, kot so zabojniki za smuči, njegova dolžina, vključno z dodatno opremo, ne sme presegati največje dolžine iz točke 1.1.	
1.5	Vsako motorno vozilo ali skupina vozil mora biti zmožno voziti v krožnem pasu z zunanjim polmerom 12,50 m in notranjim polmerom 5,30 m	
1.5a	Dodatne zahteve za avtobuse	
	Pri avtobusu, ki miruje, se navpična ravnina, ki se dotika strani vozila, obrnjene proti zunanjemu robu kroga, določi s črto, označeno na tleh. Pri zgibnih avtobusih morata biti oba toga dela poravnana z ravnino.	
	Ko avtobus iz ravne linije preide v območje kroga, opisanega v točki 1.5, ne sme noben njegov del preseči navpične ravnine za več kakor 0,60 m	
1.6	Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika.	12,00 m
1.7	Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila, zmanjšana za razdaljo med zadnjo stranjo motornega vozila in prednjim delom priklopnega vozila.	15,65 m
1.8	Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila.	16,40 m

2.	Največja dovoljena teža vozila			
2.1	Vozila, ki so del skupine vozil			
	2.1.1	Dvoosno priklopno vozilo		18 ton
	2.1.2	Triosno priklopno vozilo		24 ton
2.2	Skupine vozil			
	2.2.1	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s petimi ali šestimi osmi		
		(a) dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnim vozilom		40 ton
		(b) triosno motorno vozilo z dvo- ali tri osnim priklopnim vozilom		40 ton
	2.2.2	Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s petimi ali šestimi osmi		
		(a)	dvoosni vlačilec s triosnim polpriklopnikom	40 ton
		(b)	triosni sedlasti vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom	40 ton
		(c)	dvoosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	***44*** ton
		(d)	triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom v intermodalnem prevozu	44 ton
	2.2.3	Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega priklopnega vozila		36 ton
	2.2.4	Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega vlačilca in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi polpriklopnika:		
		2.2.4.1	med 1,3 in 1,8 m	36 ton
		2.2.4.2	večja od 1,8 m	36 ton
			Če sta upoštevani največja dovoljena teža motornega vozila (18 ton) in največja dovoljena teža tandemske osi polpriklopnika (20 ton) in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je opredeljeno v Prilogi II, se največja dovoljena teža iz točke 2.2.4.2 poveča za dve toni.	
	Pri kombinacijah vozil, vključno z ***motornimi*** vozili na alternativna goriva, ki niso brezemisijska ***motorna*** vozila, se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.2 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv za največ eno tono.			
	Pri kombinacijah vozil, vključno z brezemisijskimi ***motornimi*** vozili, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.1 in 2.2.2 povečajo za štiri tone.			
	Pri kombinacijah vozil, vključno z brezemisijskimi ***motornimi*** vozili, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.3 in 2.2.4 povečajo za dve toni.			
	Pri skupinah vozil, vključno s priklopniki ali polpriklopniki z brezemisijsko tehnologijo, se največje dovoljene teže iz pododdelkov 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 in 2.2.4 povečajo za dve toni.			
	Če se več kot eno od zgoraj navedenih povečanj za skupine vozil uporablja za eno samo skupino vozil, se ta povečanja uporabljajo kumulativno.			

2.3	Motorna vozila		
	2.3.1	Dvoosna motorna vozila, razen avtobusov:	18 ton
	2.3.2	Dvoosni avtobusi:	19,5 tone
	2.3.3	Triosna motorna vozila:	25 ton
	2.3.4	Triosna motorna vozila, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznano kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone.	26 ton
	2.3.5	Štiriosna motorna vozila z dvema upravljanima osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kakor je določeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone	32 ton
	2.3.6	Petosna motorna vozila z dvema upravljanima osema, če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Unija, kot je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone.	40 ton
	Pri ***motornih*** vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijska ***motorna*** vozila, se največje dovoljene teže iz točk 2.3.1, 2.3.3 in 2.3.4 pododdelka 2.3 povečajo za dodatno težo tehnologije alternativnih goriv do največ ene tone.		
	Pri brezemisijskih ***motornih*** vozilih se največje dovoljene teže iz pododdelka 2.3 povečajo za 2 toni.		
2.4	Triosni zgibni avtobusi		28 ton
2.5	***Štiriosni zgibni avtobusi***		***32 ton***
	Pri ***motornih*** vozilih na alternativna goriva, ki niso brezemisijska ***motorna*** vozila, se ***največje dovoljene teže*** iz ***pododdelkov*** 2.4 ***in 2.5 povečajo*** za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ ene tone.		
	Pri brezemisijskih ***motornih*** vozilih se ***največje dovoljene teže*** iz ***pododdelkov*** 2.4 ***in 2.5*** povečajo za dve toni.		
3	Največja dovoljena osna obremenitev vozil iz člena 1(1), točka (b)		
3.1	Enojne osi		
	Enojna nepogonska os		10 ton
3.2	Tandemske osi priklopnih vozil in polpriklopnikov		
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.2.1	do 1 m (d < 1,0)	11 ton
	3.2.2	od 1,0 do 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.2.3	od 1,3 do 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
	3.2.4	večja od 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 ton

3.3	Triosna priklopna vozila in polpriklopniki		
	Vsota obremenitev na vsako os triosnega vozila ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.3.1	do 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 ton
	3.3.2	od 1,3 do 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 ton
3.4	Pogonska os		
	3.4.1	Pogonska os vozil iz točk 2.2, 2.3 in 2.4, razen brezemisijskih vozil	11,5 tone
	3.4.2	Pogonska os brezemisijskih vozil iz točk 2.2.1 in 2.2.2	12,5 tone
	3.4.3	Brezemisijski dvoosni avtobusi	12,5 tone
	3.4.4	***Brezemisijski triosni avtobusi***	***12,5 tone***
3.5	3,5 Tandemska os motornih vozil		
	Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.5.1	do 1 m (d < 1,0)	11,5 tone
	3.5.2	od 1,0 do 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.5.3	od 1,3 do 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
		Če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznano kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone ***Pri brezemisijskih motornih vozilih se največja vsota obremenitev na vsako tandemsko os poveča za eno tono.***	19 ton
3.6	***Triosna motorna vozila***		
	Vsota obremenitev na vsako os triosnega vozila ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:		
	3.6.1	***do 1,3 m (d < 1,3)***	***21 ton***
	3.6.2	***od 1,3 do 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 ton***
4.	Druge značilnosti vozil iz člena 1(1), točka (b)		
4.1	Vsa vozila		
	Teža, ki jo prenaša ena ali več pogonskih osi vozila ali skupine vozil, ne sme biti manjša od 25 % celotne teže vozila ali skupine vozil, kadar se uporablja v mednarodnem prometu		
4.2	Skupine vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo)		
	Razdalja med zadnjo osjo motornega vozila in prvo osjo priklopnega vozila ne sme biti manjša od 3,00 m		
4.3	Največja dovoljena teža, ki je odvisna od medosne razdalje vozila		
	Največja dovoljena teža v tonah štiriosnega ***ali petosnega*** motornega vozila ne sme presegati petkratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila		
4.4	Polpriklopniki		
	Razdalja med osjo kraljevega čepa in katero koli točko na sprednji strani polpriklopnika, merjena vodoravno, ne sme presegati 2,04 m **[Sprememba 51]**		