



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

*Комисия по транспорт и туризъм*

**2013/0105(COD)**

16.10.2013

**\*\*\*I**

## **ПРОЕКТОДОКЛАД**

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година 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  
(СОМ(2013)0195 – С7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Йорг Лайхтфрид

### ***Легенда на използваните знаци***

- \* Процедура на консултация
- \*\*\* Процедура на одобрение
- \*\*\*I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- \*\*\*II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- \*\*\*III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

### ***Изменения към проект на акт***

#### **Изменения в две колони, внесени от Парламента**

Заличаванията се обозначават с *получер курсив* в лявата колона. Заместванията се обозначават с *получер курсив* в двете колони. Новите части в текста се обозначават с *получер курсив* в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

#### **Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст**

Новите части от текста се посочват с *получер курсив*. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с *получер курсив* новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

## СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5



## ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година 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 (СОМ(2013)0195 – С7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (СОМ(2013)0195),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла в Парламента предложението (С7-0102/2013),
  - 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 11 юли 2013 г.<sup>1</sup>,
  - след консултация с Комитета на регионите,
  - като взе предвид член 55 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (А7-0000/2013),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;
  3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

### Изменение 1

**Предложение за директива**  
**Съображение 2**

---

<sup>1</sup> ОВ С ... /Все още непубликувано в Официален вестник.

*Текст, предложен от Комисията*

(2) Във връзка с това в Бялата книга се предвижда адаптиране на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 година 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, за да се намалят консумацията на енергия и емисиите на парникови газове, да се адаптира законодателството съобразно технологичното развитие и новите потребности на пазара, и да се улесни интермодалният транспорт.

*Изменение*

(2) Във връзка с това в Бялата книга се предвижда адаптиране на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 година 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, за да се намалят консумацията на енергия и емисиите на парникови газове, да се адаптира законодателството съобразно технологичното развитие и новите потребности на пазара, и да се улесни комбинираният транспорт.

Or. en

## Изменение 2

### Предложение за директива Съображение 3

*Текст, предложен от Комисията*

(3) Технологичното развитие включва възможността за добавяне на прибиращи се или сгъваеми аеродинамични елементи отзад на превозните средства — главно ремаркета или полуремаркета, но тогава тяхната дължина превишава максимално допустимата съгласно Директива 96/53/ЕО. Монтирането на такива елементи може да се извърши веднага след влизането в сила на настоящата директива, тъй като съответните продукти се предлагат на пазара и вече се използват на други континенти.

*Изменение*

(3) Технологичното развитие включва възможността за добавяне на прибиращи се или сгъваеми аеродинамични елементи отзад на превозните средства — главно ремаркета или полуремаркета, но тогава тяхната дължина превишава максимално допустимата съгласно Директива 96/53/ЕО. Монтирането на такива елементи може да се извърши веднага след влизането в сила на настоящата директива, тъй като съответните продукти се предлагат на пазара и вече се използват на други континенти. ***Трябва да се гарантира съвместимост на аеродинамичните елементи с комбинирания транспорт.***

### Изменение 3

#### Предложение за директива Съображение 5

*Текст, предложен от Комисията*

(5) В своите насоки за политиката относно пътната безопасност през периода 2011—2020 г.<sup>7</sup> Комисията предвижда мерки, за да се повиши безопасността на превозните средства и се подобри защитата на уязвимите участници в пътното движение. Важността на осигуряването на добра видимост на водачите на превозни средства беше подчертана и в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета за прилагането на Директива 2007/38/ЕО относно последващо оборудване с огледала на тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността<sup>8</sup>. Нова форма на кабините ще допринесе и за подобряване на пътната безопасност, като се намали невидимата за водача зона особено под предното стъкло: това ще позволи да бъде спасен животът на многобройни уязвими участници в пътното движение, напр. пешеходци или колоездачи. Тази нова форма ще позволи също така да се предвидят структури за поглъщане на енергията в случай на сблъсък. Евентуалното увеличение на обема на кабината ще позволи също така да се повишат удобството и безопасността на водача.

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

*Изменение*

(5) В своите насоки за политиката относно пътната безопасност през периода 2011—2020 г.<sup>7</sup>, Комисията предвижда мерки, за да се повиши безопасността на превозните средства и се подобри защитата на уязвимите участници в пътното движение. Важността на осигуряването на добра видимост на водачите на превозни средства беше подчертана и в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета за прилагането на Директива 2007/38/ЕО относно последващо оборудване с огледала на тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността<sup>8</sup>. Нова форма на кабините ще допринесе и за подобряване на пътната безопасност, като се намали невидимата за водача зона особено под предното стъкло: това ще позволи да бъде спасен животът на многобройни уязвими участници в пътното движение, напр. пешеходци или колоездачи. ***Следователно, след подходящ преходен период, новата форма на кабините следва да стане задължителна.*** Тази нова форма ще позволи също така да се предвидят структури за поглъщане на енергията в случай на сблъсък. Евентуалното увеличение на обема на кабината ще позволи също така да се повишат удобството и безопасността на водача.

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

**Изменение 4****Предложение за директива  
Съображение 6а (ново)***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

*(6а) Бялата книга предвижда до 2030 г. 30 %, а до 2050 г. — и над 50 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 kt да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. За постигането на тази цел ще трябва да се изгради и подходяща инфраструктура. Тази цел е одобрена от Европейския парламент в неговата резолюция от 15 декември 2011 г. относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> ОВ С 168 Е, 14.6.2013 г., стр. 72.

**Изменение 5****Предложение за директива  
Съображение 7***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

(7) По-дългите превозни средства могат да бъдат използвани за трансграничен транспорт, ако съответните две държави членки вече позволяват това и ако са

(7) С оглед гарантиране на лоялна конкуренция в международния транспорт е необходимо наличието на единни стандарти относно размерите на



изпълнени условията за дерогация съгласно член 4, параграфи 3, 4 или 5 от директивата. Европейската комисия вече представи насоки относно прилагането на член 4 от директивата. Транспортните операции, за които се отнася член 4, параграф 4, не засягат значително международната конкуренция, ако трансграничното използване остава ограничено до две държави членки, до две държави членки, когато съществуващата инфраструктура и изискванията за пътна безопасност позволяват това. По този начин се постига баланс между, от една страна, правото на държавите членки по силата на принципа на субсидиарност да вземат решения в областта на транспорта съобразно спецификата на условията в тях и, от друга страна, необходимостта такава политика да не нарушава правилата на вътрешния пазар. Разпоредбите на член 4, параграф 4 са изяснени в този смисъл.

превозните средства за международни транспортни операции. Всяко освобождаване от тези единни стандарти следва да се допуска по изключение и да бъде ограничено до национални транспортни операции. По този начин се постига баланс между, от една страна, правото на държавите членки по силата на принципа на субсидиарност да вземат решения в областта на транспорта съобразно спецификата на условията в тях и, от друга страна, **целите, поставени от Бялата книга**. Правата на държавите членки, заложен в Актовете относно условията за присъединяване към Европейския съюз, следва да се зачитат.

Or. en

## Изменение 6

### Предложение за директива Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

(8) Прилагането на алтернативни системи за задвижване, при които вече се използва не само енергията от изкопаеми горива, така че те не замърсяват или по-малко замърсяват околната среда, като например електрически или хибридни двигатели за тежкотоварните автомобили или за автобусите (главно в градски или крайградски райони), води до превишаване на максимално допустимата маса, което не трябва да

*Изменение*

(8) Прилагането на алтернативни системи за задвижване, при които вече се използва не само енергията от изкопаеми горива, така че те не замърсяват или по-малко замърсяват околната среда, като например електрически или хибридни двигатели за тежкотоварните автомобили или за автобусите (главно в градски или крайградски райони), води до превишаване на максимално допустимата маса, което не трябва да

бъде избягнато за сметка на полезния товар на превозното средство, за да не се поставя автомобилният транспорт в икономически неблагоприятно положение.

бъде избягнато за сметка на полезния товар на превозното средство, за да не се поставя автомобилният транспорт в икономически неблагоприятно положение. ***Следва да се спазва принципът на технологична неутралност.***

Or. en

## Изменение 7

### Предложение за директива Съображение 9

*Текст, предложен от Комисията*

(9) В Бялата книга относно транспорта се набляга също така върху необходимостта да се следва развитието на интермодалния транспорт особено в областта на контейнеризацията, където все повече се използват 45-футови контейнери. Те се превозват с железопътен транспорт или по вътрешни водни пътища. Понастоящем обаче използването на автомобилен транспорт по отсечки от интермодални маршрути е възможно само съгласно тежки както за държавите членки, така и за превозвачите административни процедури, или ако тези контейнери са със заоблени по патентована технология ъгли, което е свързано с прекомерни разходи. Като се удължи с 15 cm максимално допустимата дължина на превозните средства за такива контейнери, на превозвачите могат да се спестят тези административни процедури и да се улесни интермодалният транспорт без рискове или щети за другите участници в пътното движение или за инфраструктурата. Незначителното удължаване, което представляват тези 15 cm в сравнение с дължината на един

*Изменение*

(9) В Бялата книга относно транспорта се набляга също така върху необходимостта да се следва развитието на интермодалния транспорт особено в областта на контейнеризацията, където все повече се използват 45-футови контейнери. Те се превозват с железопътен транспорт или по вътрешни водни пътища. Понастоящем обаче използването на автомобилен транспорт по отсечки от интермодални маршрути е възможно само съгласно тежки както за държавите членки, така и за превозвачите административни процедури, или ако тези контейнери са със заоблени по патентована технология ъгли, което е свързано с прекомерни разходи. Като се удължи с 15 cm максимално допустимата дължина на превозните средства за такива контейнери, на превозвачите могат да се спестят тези административни процедури и да се улесни интермодалният транспорт без рискове или щети за другите участници в пътното движение или за инфраструктурата. Незначителното удължаване, което представляват тези 15 cm в сравнение с дължината на един

съчленен тежкотоварен автомобил (16,50 m), не поражда сериозен допълнителен риск за пътната безопасност. Въпреки това в политическата линия, очертана в Бялата книга относно транспорта, това удължаване се разрешава само за интермодалния транспорт, включващ железопътен, по вътрешни водни пътища или морски такъв, при който частта на автомобилния транспорт не превишава 300 km. ***Това разстояние изглежда достатъчно за свързване на промишлен или търговски обект с товарна гара или с вътрешно пристанище. С оглед на свързването на морско пристанище и оказването на подкрепа за развитието на морските магистрали, възможно е по-голямо разстояние за превози в рамките на вътрешноевропейския морски транспорт на къси разстояния.***

съчленен тежкотоварен автомобил (16,50 m), не поражда сериозен допълнителен риск за пътната безопасност. Това удължаване обаче следва да се разрешава само за комбинирания транспорт, включващ железопътен, по вътрешни водни пътища или морски такъв, при който частта на автомобилния транспорт не превишава 150 km във всяка посока.

Or. en

## Изменение 8

### Предложение за директива Съображение 10

*Текст, предложен от Комисията*

(10) С цел да продължи насърчаването на интермодалния транспорт и с оглед да се вземе предвид масата без товар на 45-футовите контейнери, изглежда необходимо разпоредбата, разрешаваща движението на комбинации от превозни средства с максимално допустима маса 44 тона с 5 или 6 оси, които осъществяват интермодален транспорт на контейнери с дължина 40 фута, да се разшири и за тези, превозващи 45-футови контейнери.

*Изменение*

(10) С цел да продължи насърчаването на комбинирания транспорт и с оглед да се вземе предвид масата без товар на 45-футовите контейнери, изглежда необходимо разпоредбата, разрешаваща движението на комбинации от превозни средства с максимално допустима маса 44 тона с 5 или 6 оси, които осъществяват комбиниран транспорт на контейнери с дължина 40 фута, да се разшири и за тези, превозващи 45-футови контейнери.

## Изменение 9

### Предложение за директива Съображение 13

*Текст, предложен от Комисията*

(13) В действителност вече съществуват прости технологични решения — фиксирани или мобилни, които дават възможност за предварителен подбор на вероятно нарушаващи правилата превозни средства, без да се налага тяхното спиране: така се пречи по-малко на пътното движение, намаляват се разходите и се осигуряват оптимални условия за безопасност. В тежкотоварните автомобили могат да бъдат инсталирани някои бордови устройства, които да служат на водача като средство за самоконтрол, като му дават възможност да знае дали спазва законодателството. Тези бордови устройства могат също така да предават своите данни посредством интерфейс за УКВ комуникации на контрольори или на автоматични системи покрай пътя, без да се спира превозното средство. За предварителния подбор прагът от минимум едно измерване на масата на превозното средство на всеки 2000 km пробег изглежда подходящ, за да се осигури ефикасността на пътния контрол върху територията на Европейския съюз, защото той позволява всяко превозно средство да се проверява средностатистически веднъж на всеки три дни.

*Изменение*

(13) В действителност вече съществуват прости технологични решения — фиксирани или мобилни, които дават възможност за предварителен подбор на вероятно нарушаващи правилата превозни средства, без да се налага тяхното спиране: така се пречи по-малко на пътното движение, намаляват се разходите и се осигуряват оптимални условия за безопасност. В тежкотоварните автомобили следва да бъдат инсталирани такива бордови устройства, които да служат на водача като средство за самоконтрол, като му дават възможност да знае дали спазва законодателството. Тези бордови устройства могат също така да предават своите данни посредством интерфейс за УКВ комуникации на контрольори или на автоматични системи покрай пътя, без да се спира превозното средство. За предварителния подбор прагът от минимум едно измерване на масата на превозното средство на всеки 2000 km пробег изглежда подходящ, за да се осигури ефикасността на пътния контрол върху територията на Европейския съюз, защото той позволява всяко превозно средство да се проверява средностатистически веднъж на всеки три дни.

Or. en

## Изменение 10

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 1

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 13

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**„— „превозно средство с хибридно задвижване“ — превозно средство по смисъла на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства<sup>10</sup>, оборудвано с един или с няколко тягови двигатели, които използват електроенергия и не са свързани постоянно към електрическата мрежа, и един или няколко тягови двигатели с вътрешно горене;**

**заличава се**

---

<sup>10</sup> *ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.*

Or. en

### *Обосновка*

*За да се гарантира технологичната неутралност се въвежда по-широкият термин „превозно средство, използващо алтернативни горива“ вместо термина „превозно средство с хибридно задвижване“, чийто смисъл изглежда твърде тесен.*

## Изменение 11

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 1

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 14

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— „електрическо превозно средство“  
— превозно средство по смисъла на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства<sup>11</sup>, оборудвано с един или с няколко тягови двигатели, които използват електроенергия и не са свързани постоянно към електрическата мрежа;

*заличава се*

---

<sup>11</sup> *ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.*

Or. en

*Обосновка*

*Понятието вече е включено в по-широкото определение на „превозно средство, използващо алтернативни горива“.*

## **Изменение 12**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 1**

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 12а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

– „алтернативни горива“ означава горива, които предоставят заместител на изкопаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта и имат потенциала да допринесат за декарбонизация на транспорта. Сред тях са:

– електроенергия,

- водород,
- биогорива, както са дефинирани в Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>,
- синтетични горива,
- природен газ, включително биометан, в газообразна форма (компресиран природен газ (КПГ) и втечнена форма (втечнен природен газ (ВПГ)),
- втечнен нефтен газ (ВНГ) и
- отпадна топлина.

---

<sup>1</sup> Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16).

Or. en

#### Обосновка

За да се дефинира понятието „превозно средство, използващо алтернативни горива“ по технологично неутрален начин, е полезно първо да се дефинира понятието „алтернативни горива“. То може да се основава на определението, използвано в Предложението на Комисията относно инфраструктура за алтернативни горива (COM (2013)0012).

#### Изменение 13

##### Предложение за директива

##### Член 1 – точка 1

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 12б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– „превозно средство, използващо алтернативни горива“ означава моторно превозно средство,

*захранвано изцяло или частично с  
алтернативни горива.*

Or. en

*Обосновка*

*Определението на „превозно средство, използващо алтернативни горива“ следва да е съобразено с технологичната неутралност.*

**Изменение 14**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 1**

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 15

*Текст, предложен от Комисията*

– „интермодална **транспортна** единица“ — единица, която може да спада към следните категории: контейнер, сменяема каросерия, полуремарке.“

*Изменение*

– „интермодална **товарна** единица“ — единица, която може да спада към следните категории: контейнер, сменяема каросерия, полуремарке.“

Or. en

*Обосновка*

*Понятието „интермодална товарна единица“ се употребява по-широко в отрасъла.*

**Изменение 15**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 1**

Директива 96/53/ЕО

Член 2 – параграф 1 – тире 12в (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

– „**комбиниран транспорт**“ означава **превоз на товари, при който камион, ремарке или полуремарке, със или без влекач, сменяема каросерия или контейнер, използва пътната мрежа в началния или крайния етап от маршрута, а през останалата част** —



*релсов път, вътрешни водни пътища или морски транспорт, когато тази част надвишава 100 km и представлява първоначалния или крайния етап от маршрута:*

*– между точката, където стоките се товарят, и най-близката подходяща железопътна станция за товарене за първоначалния етап и между най-близката железопътна станция за разтоварване и точката, където стоките се разтоварват за окончателния етап, или*

*– в радиус от не повече от 150 km от пристанище на вътрешен воден път или морско пристанище за товарене или разтоварване.*

Or. en

#### *Обосновка*

*Навсякъде в текста следва да се използва съществуващото определение на понятието „комбиниран транспорт“ според Директива 1992/106, вместо да се въвежда новото понятие „интермодален транспорт“.*

#### **Изменение 16**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 1 – точка 2 – уводна част**

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 4 – алинея 2а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2) Член 4 се изменя, както следва:**

**2) В член 4, параграф 4 след втора алинея се вмъква следната алинея:**

***„Без да се засягат правата на държавите членки, предвидени в Актовете относно условията на присъединяване към Европейския съюз, се забраняват международните транспортни операции, извършвани от превозни средства или комбинации от превозни средства с размери, отклоняващи се от определените в***

*Обосновка*

*Изясняване на настоящите правила, които не са предназначени да разрешават трансгранично използване на превозни средства, съответстващи на модулната концепция. Трансграничното движение на по-дълги тежкотоварни автомобили има потенциал да промени основните политически цели на Съюза, представени в Бялата книга. Ето защо е необходимо първо да се направи задълбочена оценка на въздействието на трансграничното движение, включително въздействието върху прехвърлянето на товари, безопасността, социалните и трудовите условия, МСП, логистиката, замърсяването на въздуха, шума и т.н.*

**Изменение 17**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 2 – буква а)**

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 1 – букви а) и б)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**а) Думата „вътрешен“ се заличава в букви а) и б) от параграф 1.**

**заличава се**

**Изменение 18**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 2 – буква б)**

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 4 – алинея 2 – първо изречение

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**б) Първото изречение от втора алинея от параграф 4 от член 4 се заменя със следното изречение:**

**заличава се**

**„Смята се, че транспортните операции не засягат значително международната конкуренция в областта на транспорта, ако са**

*извършени на територията на една държава членка или, в случая на трансгранична операция, само между две съседни държави членки, и двете от които са предприели мерки съгласно настоящия параграф, и ако е изпълнено поне едно от условията, предвидени в букви а) и б):“*

Or. en

## Изменение 19

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 6

Директива 96/53/ЕО

Член 8 – параграф 2 – тире 2 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

– по отношение на пътната безопасност и безопасността на **интермодалния** транспорт:

*Изменение*

– по отношение на пътната безопасност и безопасността на **комбинирания** транспорт:

Or. en

## Изменение 20

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 6

Директива 96/53/ЕО

Член 8 – параграф 2 – тире 2 – точка *iva*) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***iva) елементът не надвишава дължината, установена в точка 1.1 от приложение I, с повече от 500 милиметра.***

Or. en

*Обосновка*

*С цел осигуряване на регулаторна сигурност, следва да се разчита на вече договореното в рамките на Регламент 1230/2012 (500 тт), който наскоро влезе в сила.*

**Изменение 21**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 6**

Директива 96/53/ЕО

Член 8 – параграф 2 – тире 3 – точка ii)

*Текст, предложен от Комисията*

ii) да позволяват съответните ремаркета и полуремаркета да се побират в железопътните, морските и вътрешноводните транспортни единици при **интермодални** превози,

*Изменение*

ii) да позволяват съответните ремаркета и полуремаркета да се побират в железопътните, морските и вътрешноводните транспортни единици при **комбинирани** превози,

Or. en

**Изменение 22**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 6**

Директива 96/53/ЕО

Член 8 – параграф 2 – тире 3 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Превишаването на максимално допустимата дължина не води до увеличение на товароносимостта на превозните средства или на комбинациите от превозни средства.

*Изменение*

*(Не се отнася до българския текст)*

Or. en

**Изменение 23**

**Предложение за директива**

**Член 1 – точка 6**

PE521.689v01-00

20/38

PR\1006630BG.doc

*Текст, предложен от Комисията*

3. Преди да бъдат пуснати на пазара, допълнителните аеродинамични елементи и тяхното монтиране върху превозни средства се разрешават от държавите членки, **които** издават за тази цел съответен сертификат. С него се удостоверява спазването на изискванията, упоменати в параграф 2 по-горе, и се посочва, че съответният елемент допринася значително за подобряването на аеродинамичните характеристики. Сертификатите за разрешение, издадени в една държава членка, се признават от другите държави членки.

*Изменение*

3. Преди да бъдат пуснати на пазара, допълнителните аеродинамични елементи и тяхното монтиране върху превозни средства се разрешават от държавите членки **в рамките на Директива 2007/46/ЕО. Държавите членки** издават за тази цел съответен сертификат. С него се удостоверява спазването на изискванията, упоменати в параграф 2 по-горе, и се посочва, че съответният елемент допринася значително за подобряването на аеродинамичните характеристики. Сертификатите за разрешение, издадени в една държава членка, се признават от другите държави членки.

Or. en

*Обосновка*

*Изясняване на факта, че няма да се изискват нови/допълнителни процедури за сертифициране, а че това може да бъде направено в рамките на съществуващите процедури за типово одобрение (2007/46/ЕО).*

## **Изменение 24**

### **Предложение за директива**

#### **Член 1 – точка 6**

Директива 96/53/ЕО

Член 8 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, за да допълва изискванията, посочени в параграф 2. Те са под формата на технически характеристики, минимални равнища на ефективност, ограничения за дизайн и процедури за издаване на

*Изменение*

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, за да допълва изискванията, посочени в параграф 2. Те са под формата на технически характеристики, минимални равнища на ефективност, ограничения за дизайн и процедури за издаване на

сертификата за изпитване, посочен в параграф 3.

сертификата за изпитване, посочен в параграф 3. **При упражняване на своите правомощия, Комисията гарантира съгласуваност с правните актове на Съюза относно типовото одобрение.**

Or. en

## Изменение 25

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 6

Директива 96/53/ЕО

Член 8 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5. До приемането на съответните делегирани актове, превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани отзад с аеродинамични елементи, които отговарят на изискванията, посочени в параграф 2, и са изпитани съгласно параграф 3, могат да се движат, ако тяхната дължина превишава с максимум два метра дължината, определена в приложение I, точка 1.1. Тази преходна мярка се прилага от датата на влизане в сила на настоящата директива.“**

**заличава се**

Or. en

### *Обосновка*

*Тъй като ограничението от 500 милиметра беше въведено в член 8, параграф 2, не са необходими преходни мерки.*

## Изменение 26

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 7

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. С цел да се подобрят аеродинамичните характеристики и пътната безопасност на превозните средства или на комбинациите от превозни средства, посочените в приложение I, точка 1.1 максимално допустими дължини могат да бъдат превишавани за превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с елементи, които отговарят на изискванията, уточнени в параграф 2 по-долу. Основната цел на това превишаване е то да позволи такъв дизайн на кабините на влакачките, че да се подобрят аеродинамичните характеристики **и пътната безопасност** на превозните средства или на комбинациите от превозни средства.

*Изменение*

1. С цел да се подобрят аеродинамичните характеристики и пътната безопасност на превозните средства или на комбинациите от превозни средства, посочените в приложение I, точка 1.1 максимално допустими дължини могат да бъдат превишавани за превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с елементи, които отговарят на изискванията, уточнени в параграф 2 по-долу. Основната цел на това превишаване е то да позволи такъв дизайн на кабините на влакачките, че да се подобрят **както пътната безопасност, така и** аеродинамичните характеристики на превозните средства или на комбинациите от превозни средства.

Or. en

## **Изменение 27**

### **Предложение за директива**

#### **Член 1 – точка 7**

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 2 – алинея 1 – тире 2 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

– да повишават пътната безопасност и безопасността **при интермодалния** транспорт, а именно като формата на предната част на кабината:

*Изменение*

– да повишават пътната безопасност и безопасността **на комбинирания** транспорт, а именно като формата на предната част на кабината:

Or. en

### *Обосновка*

Понятието „сигурност“ („security“ в английския текст) не изглежда уместно, тъй като обикновено се отнася до защитата от престъпления като кражба, тероризъм и др. Не е ясно как промени в дизайна на кабините ще направят товарния транспорт

по-безопасен в това отношение.

## Изменение 28

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 7

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 2 – алинея 1 – тире 2 – точка i)

*Текст, предложен от Комисията*

i) **осигурява** на водача по-добра видимост за забелязване от него на уязвимите участници в пътното движение, по-специално чрез намаляване на **невидимата зона, разположена** под предното стъкло,

*Изменение*

i) **подобрява пряката видимост, така че да осигури** на водача по-добра видимост за забелязване от него на уязвимите участници в пътното движение, по-специално чрез намаляване на **невидимите зони, разположени** под предното стъкло **и в страни на кабината;**

Or. en

### *Обосновка*

*Предложението не предоставя достатъчно яснота за това какво точно трябва да се направи за подобряване на безопасността на кабините, особено по отношение на безопасността на пешеходците. Това законодателство следва да предостави ясни насоки и работната група от експерти следва да подпомага Комисията при подготовката за изпълнение на тези насоки.*

## Изменение 29

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 7

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 2 – алинея 1 – тире 2 – точка ii)

*Текст, предложен от Комисията*

ii) намалява щетите в случай на сблъсък,

*Изменение*

ii) намалява щетите в случай на сблъсък **с други превозни средства и подобрява характеристиките за поглъщане на енергия на кабините чрез монтиране на система за реагиране на катастрофа, поглъщаща енергията;**



*Обосновка*

*Предложението не предоставя достатъчно яснота за това какво точно трябва да се направи за подобряване на безопасността на кабините, особено по отношение на безопасността на пешеходците. Това законодателство следва да предостави ясни насоки и работната група от експерти следва да подпомага Комисията при подготовката за изпълнение на тези насоки.*

**Изменение 30****Предложение за директива****Член 1 – точка 7**

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 2 – алинея 1 – тире 2 – точка *ii*a) (нова)*Текст, предложен от Комисията**Изменение*

***ii*a) подобрява защитата на пешеходците чрез пригаждане на формата на предната част на кабината за свеждане до минимум на риска от прегазване в случай на сблъсъци с уязвимите участници в пътното движение,**

Or. en

*Обосновка*

*Предложението не предоставя достатъчно яснота за това какво точно трябва да се направи за подобряване на безопасността на кабините, особено по отношение на безопасността на пешеходците. Това законодателство следва да предостави ясни насоки и работната група от експерти следва да подпомага Комисията при подготовката за изпълнение на тези насоки.*

**Изменение 31****Предложение за директива****Член 1 – точка 7**

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 2 – алинея 1 – тире 3

*Текст, предложен от Комисията**Изменение*

да запазват маневреността на

да запазват маневреността на

превозните средства или комбинациите от превозни средства върху инфраструктурите и да не налагат ограничения за използването на превозните средства в **интермодални терминали**,

превозните средства или комбинациите от превозни средства върху инфраструктурите и да не налагат ограничения за използването на превозните средства в **комбинираня транспорт**,

Or. en

## Изменение 32

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 7

Директива 96/53/ЕО

Член 9 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Преди да бъдат пуснати на пазара моторни превозни средства с нов дизайн, държавите членки ги изпитват по отношение на аеродинамичните им характеристики, като издават за целта съответен сертификат. Той удостоверява, че са спазени изискванията на параграф 2 по-горе. Сертификатите за изпитване, издадени в една държава членка, се признават от другите държави членки.

*Изменение*

3. Преди да бъдат пуснати на пазара моторни превозни средства с нов дизайн, държавите членки ги изпитват по отношение на аеродинамичните им характеристики **и характеристиките за безопасност в рамките на Директива 2007/46/ЕО**, като издават за целта съответен сертификат. Той удостоверява, че са спазени изискванията на параграф 2 по-горе. Сертификатите за изпитване, издадени в една държава членка, се признават от другите държави членки.

Or. en

### *Обосновка*

*Изясняване на факта, че няма да се изискват нови/допълнителни процедури за сертифициране, а че това може да бъде направено в рамките на съществуващите процедури за типово одобрение (2007/46/ЕО).*

## Изменение 33

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 7

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***3а. Новите превозни средства от категория N2 и N3 използват кабинни влекачи, които са в съответствие с изискванията за безопасност, посочени от член 9, параграф 2 считано от [седем години от влизането в сила на Директивата].***

Or. en

*Обосновка*

*Предложението на Комисията обвързва безопасността с аеродинамичните характеристики и следователно ще ограничи подобренията на безопасността на товарните автомобили за превоз на дълги разстояния, за които е по-малко вероятно да влизат в градските райони. Тъй като обаче 66 % от катастрофите с пешеходци с фатален изход и 55 % от катастрофите с велосипедисти с фатален изход възникват в градските райони, подобряването на безопасността на всички товарни автомобили е от решаващо значение. Това може да се постигне единствено чрез даване на мандат за подобрения по отношение на безопасността за всички товарни автомобили, включително онези, които се движат в градските райони. Преходен период от 7 години ще осигури на отрасъла достатъчно време, за да се адаптира към промените в нормативната уредба.*

## **Изменение 34**

**Предложение за директива**  
**Член 1 – точка 9**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10а – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Максимално допустимата маса на **превозните средства с хибридно задвижване или с изцяло електрическо задвижване** е посочената в приложение I, точка **2.3.1**.

Максимално допустимата маса на **задвижваните от алтернативни горива превозни средства** е посочената в приложение I, точка **2.3.4**.

Or. en

## Изменение 35

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 9

Директива 96/53/ЕО

Член 10а – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

Въпреки това **превозните** средства с **хибридно или електрическо задвижване** трябва да спазват ограниченията, посочени в приложение I, **точка 3**, за максимално допустимото натоварване на ос.“

*Изменение*

Въпреки това **задвижваните от алтернативни горива превозни** средства трябва да спазват ограниченията, посочени в **точка 3 на** приложение I, за максимално допустимото натоварване на ос.“

Or. en

## Изменение 36

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 10

Директива 96/53/ЕО

Член 11 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

Максимално допустимите размери, определени в приложение I, точки 1.1 и 1.6, могат да бъдат превишени с 15 cm от превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи контейнери или сменяеми каросерии с дължина 45 фута, в случай че автомобилният транспорт на контейнера или на сменяемата каросерия представлява част от операция за **интермодален** транспорт.

*Изменение*

Максимално допустимите размери, определени в приложение I, точки 1.1 и 1.6, могат да бъдат превишени с 15 cm от превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи контейнери или сменяеми каросерии с дължина 45 фута, в случай че автомобилният транспорт на контейнера или на сменяемата каросерия представлява част от операция за **комбиниран** транспорт, **както е определено в член 2.**

Or. en

## Изменение 37

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 10

Директива 96/53/ЕО

Член 11 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**За целите на настоящия член и на точка 2.2.2, буква в) от приложение I при операцията за интермодален транспорт се използва поне железопътният транспорт, вътрешният воден транспорт или морският транспорт. Тя включва също автомобилен транспорт за началната и/или крайната отсечка от маршрута. Всяка от тези пътни отсечки е с дължина поне 300 km върху територията на Европейския съюз или до най-близките терминали, между които съществува редовен превоз. Транспортна операция, при която се използва вътрешноевропейски морски транспорт на къси разстояния, също се смята за интермодален транспорт независимо от дължината на началната и крайната пътна отсечка. Началната и крайната пътна отсечка от маршрута за операция, при която се използва вътрешноевропейски морски транспорт на къси разстояния, се простират от пункта на натоварване на стоката до най-близкото подходящо морско пристанище — за началната отсечка, и/или, според случая, от най-близкото подходящо морско пристанище до пункта на разтоварване на стоката — за крайната отсечка.“**

**заличава се**

Or. en

## Обосновка

Навсякъде в текста следва да се използва съществуващото определение на понятието „комбиниран транспорт“ според Директива 1992/106, вместо да се въвежда новото понятие „интермодален транспорт“. Това определение вече ясно определя границите за етап от пътуването на автомобилния превоз и това разстояние изглежда е достатъчно за свързване на промишлен или търговски обект с товарен терминал или речно пристанище. Дълбоководните морски пристанища трябва да бъдат свързани към устойчиви видове транспорт, а не към автомобилен товарен превоз на дълги разстояния.

## Изменение 38

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 11

Директива 96/53/ЕО

Член 12 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. След изтичането на период от **две** години, считано от датата на влизане в сила на настоящата директива, държавите членки извършват измервания на масата на превозните средства или на комбинациите от превозни средства в движение. Тези измервания за предварителен подбор служат за идентифициране на превозните средства, които вероятно са извършили нарушение и трябва да бъдат проверени ръчно. Те **могат** да бъдат извършвани **чрез автоматични системи, разположени върху инфраструктурите, или** чрез системи на борда на превозните средства съгласно параграф 6 **по-горе**. Автоматичните системи трябва да позволяват идентифицирането на превозните средства, за които се подозира, че превишават максимално допустимата маса. Тъй като тези автоматични системи се използват само за предварителен подбор, а не за точното определяне на нарушенията, тяхното сертифициране от държавите членки не е задължително.

*Изменение*

2. След изтичането на период от **пет** години, считано от датата на влизане в сила на настоящата директива, държавите членки извършват измервания на масата на превозните средства или на комбинациите от превозни средства в движение. Тези измервания за предварителен подбор служат за идентифициране на превозните средства, които вероятно са извършили нарушение и трябва да бъдат проверени ръчно. Те **следва** да бъдат извършвани чрез системи на борда на превозните средства съгласно параграф 6 **по-долу**. Автоматичните системи трябва да позволяват идентифицирането на превозните средства, за които се подозира, че превишават максимално допустимата маса. Тъй като тези автоматични системи се използват само за предварителен подбор, а не за точното определяне на нарушенията, тяхното сертифициране от държавите членки не е задължително.

## Изменение 39

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 11

Директива 96/53/ЕО

Член 12 – параграф 6

*Текст, предложен от Комисията*

6. Съгласно параграф 1 **държавите членки насърчават оборудването на превозните средства и на комбинациите от** превозни средства с бордови устройства за претегляне (на общата маса и на натоварването на осите), **позволяващи** по всяко време данните от претеглянето да бъдат предавани от движещото се превозно средство на орган, извършващ крайпътни проверки или отговарящ за регулирането на превоза на стоки. Предаването на данните се извършва през интерфейс, определен от стандартите CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 и ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short-Range Communications

*Изменение*

6. Съгласно параграф 1 **новите** превозни средства **от категория N2 и N3 следва да са оборудвани** с бордови устройства за претегляне (на общата маса и на натоварването на осите), **които позволяват** по всяко време данните от претеглянето да бъдат предавани от движещото се превозно средство на орган, извършващ крайпътни проверки или отговарящ за регулирането на превоза на стоки. Предаването на данните се извършва през интерфейс, определен от стандартите CEN DSRC13 EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 и ISO 14906. **Тази информация следва да бъде достъпна и за шофьорите.**

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short-Range Communications

### Обосновка

*Бордовият сензор за тегло се очертава като най-ефективният инструмент за предотвратяване на претоварването и следователно трябва да стане задължителен. Станциите за претегляне в движение, вградени в пътната инфраструктура, са по-малко ефективни, тъй като тяхното място може да стане известно и те могат да бъдат избягвани. Нещо повече, бордовите устройства ще дадат на водача средство за самоконтрол, като му дават възможност да знае дали спазва законодателството.*

## Изменение 40

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 12

Директива 96/53/ЕО

Член 13 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Претоварване с по-малко от **5 %** от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение **I** води до писмено предупреждение до транспортното предприятие, като може да доведе до санкция, ако в националното законодателство се предвижда такава;

*Изменение*

2. Претоварване с по-малко от **2 %** от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение **I** води до писмено предупреждение до транспортното предприятие, като може да доведе до санкция, ако в националното законодателство се предвижда такава.

Or. en

*Обосновка*

*За превозно средство с маса 40 тона претоварване от 5 % ще се равнява на 2 тона, което е значително претоварване. Докладчикът е на мнение, че следва да се предостави по-малко отклонение и предлага като максимално отклонение 2 %.*

## Изменение 41

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 12

Директива 96/53/ЕО

Член 13 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Претоварване с между **5 %** и **10 %** от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение **I** се счита за леко нарушение по смисъла на настоящата директива и води до финансова санкция. Контролните органи могат също така да спрат превозното средство от движение, докато то бъде разтоварено до максимално допустимата маса;

*Изменение*

3. Претоварване с между **2 %** и **10 %** от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение **I** се счита за леко нарушение по смисъла на настоящата директива и води до финансова санкция. Контролните органи могат също така да спрат превозното средство от движение, докато то бъде разтоварено до максимално допустимата маса.

Or. en



## Изменение 42

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 12

Директива 96/53/ЕО

Член 13 – параграф 6

*Текст, предложен от Комисията*

6. Превишаването с по-малко от **2 %** на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение **I** води до писмено предупреждение до транспортното предприятие, като може да доведе до санкция, ако в националното законодателство се предвижда такава.

*Изменение*

6. Превишаването с по-малко от **1 %** на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение **I** води до писмено предупреждение до транспортното предприятие, като може да доведе до санкция, ако в националното законодателство се предвижда такава.

Or. en

### *Обосновка*

*Външните размери на товарните превозни средства са проектирани до милиметър, следователно обикновено превозните средства не се отклоняват от тези размери. В случай на товари, които излизат извън габаритите на товарните превозни средства, е необходимо да се получи специално разрешително. Следователно допустимите отклонения следва да клонят към нула, но при всички случаи трябва да са възможно най-малки.*

## Изменение 43

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 12

Директива 96/53/ЕО

Член 13 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. Превишаването с **2 %** до **20 %** на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение **I**, независимо дали се отнася за превозвания товар, или за самото превозно средство, води до финансова санкция. Контролните органи спират превозното средство от

*Изменение*

7. Превишаването с **1 %** до **10 %** на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение **I**, независимо дали се отнася за превозвания товар, или за самото превозно средство, води до финансова санкция. Контролните органи спират превозното средство от

движение, докато то бъде разтоварено, ако превишаването на максимално допустимата дължина или широчина се дължи на товара, или докато съответното транспортно предприятие се сдобие със специално разрешително съгласно член 4, параграф 3;

движение, докато то бъде разтоварено, ако превишаването на максимално допустимата дължина или широчина се дължи на товара, или докато съответното транспортно предприятие се сдобие със специално разрешително съгласно член 4, параграф 3.

Or. en

#### *Обосновка*

*Външните размери на товарните превозни средства са проектирани до милиметър, следователно обикновено превозните средства не се отклоняват от тези размери. В случай на товари, които излизат извън габаритите на товарните превозни средства, е необходимо да се получи специално разрешително. Следователно допустимите отклонения следва да клонят към нула, но при всички случаи трябва да са възможно най-малки.*

#### **Изменение 44**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 1 – точка 12**

Директива 96/53/ЕО

Член 13 – параграф 8

*Текст, предложен от Комисията*

8. Превишаването с повече от **20** % на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение **I** се счита за много тежко нарушение по смисъла на настоящата директива, понеже поражда повишени рискове за останалите участници в пътното движение. То води до финансова санкция и до незабавно спиране на превозното средство от движение от контролните органи, докато то бъде разтоварено или докато съответното транспортно предприятие се сдобие със специално разрешително съгласно член 4, параграф 3, ако превишаването на максимално допустимата дължина или широчина се дължи на товара. Започва се процедура за загуба на добрата репутация на

*Изменение*

8. Превишаването с повече от **10** % на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение **I** се счита за много тежко нарушение по смисъла на настоящата директива, понеже поражда повишени рискове за останалите участници в пътното движение. То води до финансова санкция и до незабавно спиране на превозното средство от движение от контролните органи, докато то бъде разтоварено или докато съответното транспортно предприятие се сдобие със специално разрешително съгласно член 4, параграф 3, ако превишаването на максимално допустимата дължина или широчина се дължи на товара. Започва се процедура за загуба на добрата репутация на

транспортното предприятие съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

транспортното предприятие съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

Or. en

### Обосновка

*Външните размери на товарните превозни средства са проектирани до милиметър, следователно обикновено превозните средства не се отклоняват от тези размери. В случай на товари, които излизат извън габаритите на товарните превозни средства, е необходимо да се получи специално разрешително. Следователно допустимите отклонения следва да клонят към нула, но при всички случаи трябва да са възможно най-малки.*

## Изменение 45

### Предложение за директива

#### Член 1 – точка 13

Директива 96/53/ЕО

Член 14

#### *Текст, предложен от Комисията*

Товародателят представя на автомобилния превозвач, на когото поверява превоза на контейнер, декларация, в която е посочена **масата** на превозвания контейнер. Ако **тази информация** липсва или е погрешна, товародателят носи същата отговорност, каквато и превозвачът в случай на претоварване на превозното средство. “

#### *Изменение*

Товародателят представя на автомобилния превозвач, на когото поверява превоза на контейнер, декларация, в която е посочена **брутната маса** на превозвания контейнер. **Тази декларация може да бъде подадена и по електронен път. Независимо от неговата форма, документът, в който се декларира брутната маса на контейнера, се подписва от надлежно упълномощеното от товародателя лице.** Ако **информацията относно брутната маса на контейнера** липсва или е погрешна, товародателят носи същата отговорност, каквато и превозвачът в случай на претоварване на превозното средство.

**При комбинирани превози информацията относно брутната маса на опакован контейнер се предоставя на следващата страна, която поема опеката над контейнера.**

## Обосновка

На 20 септември 2013 г. подкомитетът по опасни товари, насипни товари и контейнери (DSC) на Международната морска организация (ММО) се съгласи с преразгледаната конвенция SOLAS да се възложи проверка на брутната маса на контейнерите преди да бъдат натоварени на борда на кораб. За да се установи единен подход във всички видове транспорт и да се избегнат евентуални противоречиви разпоредби, при изменението на настоящата директива трябва да вземем предвид последното развитие при Международната морска организация.

## Изменение 46

## Предложение за директива

## Член 1 – точка 15

Директива 96/53/ЕО

Член 16 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 4, в член 9, параграф 5 и в член 12, параграф 7, се предоставя на Комисията за **неопределен** срок, считано от [дата на влизане в сила на настоящата директива]

*Изменение*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 4, в член 9, параграф 5 и в член 12, параграф 7, се предоставя на Комисията за срок **от пет години**, считано от [дата на влизане в сила на настоящата директива]. **Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за периоди с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки период.**

## Изменение 47

### Предложение за директива Член 1 – точка 16 – буква в)

Директива 96/53/ЕО

Приложение I – точка 2.3.1 – тире 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**„Двуосни моторни превозни средства с хибридно или електрическо задвижване, различни от автобуси: 19 тона“**

**заличава се**

Or. en

## Изменение 48

### Предложение за директива Член 1 – точка 16 – буква ва) (нова)

Директива 96/53/ЕО

Приложение I – точка 2.3.4 (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) Добавя се следната точка:**

**„2.3.4 Задвижвани от алтернативни горива превозни средства: максималната маса е посочената в точка 2.3.1, 2.3.2 или 2.3.3, увеличена с допълнителната маса, необходима за видове транспорт с алтернативно задвижване, при максимум от 1 тон. Тази допълнителна маса се посочва в официалните документи за регистрация на моторното превозно средство, издадени от държавата членка, в която е регистрирано превозното средство. В случаите, когато тази информация липсва, се прилагат стойностите, посочени в точка 2.3.1., 2.3.2 или 2.3.3.“**

Or. en

## Обосновка

*Алтернативните системи за задвижване трябва да бъдат третирани по един и същ начин, независимо от използваната технология. Въпреки това, масата на различни видове алтернативни системи за задвижване се различава в зависимост от използваната технология. Ако има само едно ограничение за маса за всички видове алтернативни системи за задвижване, комбинациите от превозни средства с по-леки системи за задвижване ще могат да използват допълнителна маса като товар. Следователно ситуации, при които един вид алтернативна система за задвижване печели конкурентно предимство спрямо друг вид, трябва да се избягват.*