



2023/0265(COD)

20.10.2023

**\*\*\*I**

## **ПРОЕКТ НА ДОКЛАД**

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

(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Исабел Гарсия Муньос

### ***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. Новият текст се обозначава 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	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	42



## ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (COM(2023)0445 – С9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2023)0445),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (С9-0306/2023),
  - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
  - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от [...] <sup>1</sup>
  - като взе предвид становището на Комитета на регионите от [...] <sup>2</sup>,
  - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
  - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (А9-0000/2023),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст или внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
  3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

---

<sup>1</sup> [ОВ С 0, 0.0.0000 г., стр. 0. / Все още непубликувано в Официален вестник].

<sup>2</sup> [ОВ С 0, 0.0.0000 г., стр. 0. / Все още непубликувано в Официален вестник].

## Изменение 1

### Предложение за директива Съображение 6 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(6а) Настоящата директива има за цел да подобри конкурентоспособността на сектора на автомобилния транспорт чрез насърчаване на по-ефективни от гледна точка на разходите и устойчиви превози, както и чрез насърчаване на интермодалността. Въпреки че новите разпоредби ще доведат до намаляване на изминатите от превозните средства километри, острият недостиг на водачи в Съюза ще продължи. За да се преодолее този недостиг, от основно значение е да се подобрят условията на труд в автомобилния транспорт, за да се повиши привлекателността на сектора. Що се отнася до настоящата директива, важно е инсталирането на технологии с нулеви емисии, които изискват допълнителен обем, да не води до намаляване на пространството в кабината или да се извършва за сметка на удобството на водачите, което е от жизненоважно значение за техните подходящи условия на труд, особено по време на пътувания на дълги разстояния.**

Or. en

## Изменение 2

### Предложение за директива Съображение 9

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(9) Европейските модулни системи

(9) Европейските модулни системи

(ЕМС) вече са достатъчно използвани и изпитвани и са се доказали като интересно решение за подобряване на икономическата и енергийната ефективност на транспортните операции, като същевременно осигуряват пътна безопасност и защита на инфраструктурата благодарение на това, че тяхното използване е ограничено до подходящи части от пътните мрежи. Предвид националните особености, различните икономически интереси, транспортни потребности и възможности на транспортната инфраструктура в държавите членки, същите са в състояние най-добре да оценяват и разрешават движението на ЕМС на своя територия. Същевременно от решаващо значение за увеличаването на положителните социално-икономически и екологични въздействия на използването на ЕМС е да се премахнат ненужните пречки за тяхното използване при трансгранични операции между съседни държави членки, които разрешават използването на такива комбинации от превозни средства на техните територии, без да се ограничава броят на преминалите граници, при условие че са спазени максимално допустимите маси и размери за ЕМС, установени от държавите членки в техните съответни територии. По този начин се гарантира, че за използваните при трансгранични операции ЕМС се спазват най-малките общи гранични стойности за масите и размерите на ЕМС, приложими в тези държави членки. В интерес на безопасността на операциите, прозрачността и правната яснота следва да се определят общи условия за движението на ЕМС в националния и международния трафик, **включително чрез предоставяне на** ясна информация за граничните стойности за масите и размерите на ЕМС **и** за частите от пътната мрежа, съвместими със спецификациите на такива превозни

(ЕМС) вече са достатъчно използвани и изпитвани и са се доказали като интересно решение за подобряване на икономическата и енергийната ефективност на транспортните операции, като същевременно осигуряват пътна безопасност и защита на инфраструктурата благодарение на това, че тяхното използване е ограничено до подходящи части от пътните мрежи. Предвид националните особености, различните икономически интереси, транспортни потребности и възможности на транспортната инфраструктура в държавите членки, същите са в състояние най-добре да оценяват и разрешават движението на ЕМС на своя територия. **Преди да разрешат ЕМС, държавите членки следва да извършат оценка на евентуалното им въздействие върху пътната безопасност, върху инфраструктурата, върху сътрудничеството между видовете транспорт и върху околната среда.** Същевременно от решаващо значение за увеличаването на положителните социално-икономически и екологични въздействия на използването на ЕМС е да се премахнат ненужните пречки за тяхното използване при трансгранични операции между съседни държави членки, които разрешават използването на такива комбинации от превозни средства на техните територии, без да се ограничава броят на преминалите граници, при условие че са спазени максимално допустимите маси и размери за ЕМС, установени от държавите членки в техните съответни територии. По този начин се гарантира, че за използваните при трансгранични операции ЕМС се спазват най-малките общи гранични стойности за масите и размерите на ЕМС, приложими в тези държави членки. В интерес на безопасността на операциите, прозрачността и правната яснота следва да се определят общи условия за

средства, **и** да се **наблюдават** въздействията от използването на ЕМС върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.

движението на ЕМС в националния и международния трафик. **Тези условия следва, наред с другото, да гарантират, че ЕМС не са в движение по пътища, използвани и от уязвими участници в пътното движение.** **Държавите членки следва да предоставят** ясна информация за граничните стойности за масите и размерите на ЕМС за частите от пътната мрежа, съвместими със спецификациите на такива превозни средства. **Държавите членки следва да създадат система за наблюдение с цел да се извършва оценка на** въздействията от използването на ЕМС върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт. **За да се стимулира ефективно преходът към мобилност с нулеви емисии, държавите членки, които позволяват на ЕМС, участващи в международния трафик, да се движат на тяхна територия, следва да гарантират, че от 2040 г. тези ЕМС са превозни средства с нулеви емисии или комбинации от превозни средства, съставени от ЕМС.**

Or. en

### Изменение 3

#### Предложение за директива Съображение 9 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9a) За да се увеличат максимално пътната безопасност и подходящите условия на труд, е важно да се**



*гарантира, че водачите на ЕМС разполагат с подходящо обучение и необходимата квалификация за работа с по-тежки и по-дълги превозни средства и комбинации от превозни средства. За да се гарантират еднакви условия на конкуренция, които предвиждат еднакво третиране, както и недискриминация на водачите и операторите на ЕМС, държавите членки следва да определят минимално равнище на изискванията за квалификация на водачите на ЕМС и да гарантират, че те се признават взаимно в съответните държави членки.*

Or. en

#### **Изменение 4**

#### **Предложение за директива Съображение 10 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(10а) Новите хармонизирани правила за ЕМС в националния и международния трафик в държавите членки, които позволяват тяхното движение, следва да включват събирането на данни относно пътната безопасност в съответните държави членки, включително дела на смъртните случаи и нараняванията в резултат от сблъсъци. Като се има предвид, че в почти една трета от смъртните случаи при сблъсъци с тежкотоварни превозни средства жертви са уязвими участници в пътното движение, държавите членки следва да гарантират, че на ЕМС не е разрешено да се движат по пътища, където има уязвими ползватели като пешеходци, велосипедисти и участници,*

## Изменение 5

### Предложение за директива Съображение 11

*Текст, предложен от Комисията*

(11) По отношение на превоза на неделими товари с превозни средства или комбинации от превозни средства, надвишаващи максималните маси или размери, и на използването на ЕМС, предвид необходимите за тях допълнителни функции за безопасност и подходяща инфраструктура, трябва да се обърне особено внимание на елементи като прозрачността на съответната информация, правната сигурност и хармонизацията на процедурите за издаване на разрешителни. Поради това е необходимо държавите членки да установят единна електронна информационна и комуникационна система, предоставяща по ясен и леснодостъпен начин цялата съответна информация за експлоатационните и административните условия за превоз на неделими товари и за използването на ЕМС. С тази национална система следва също така да се предоставя възможност на превозвачите да получават информацията и да подават по електронен път в стандартизиран формат заявлението за специални разрешителни за превоз на неделими товари в съответната държава членка.

*Изменение*

(11) По отношение на превоза на неделими товари с превозни средства или комбинации от превозни средства, надвишаващи максималните маси или размери, и на използването на ЕМС, предвид необходимите за тях допълнителни функции за безопасност и подходяща инфраструктура, трябва да се обърне особено внимание на елементи като прозрачността на съответната информация, правната сигурност и хармонизацията на процедурите за издаване на разрешителни. Поради това е необходимо държавите членки да установят единна електронна информационна и комуникационна система, предоставяща по ясен и леснодостъпен начин цялата съответна информация за експлоатационните и административните условия за превоз на неделими товари и за използването на ЕМС. С тази национална система следва също така да се предоставя възможност на превозвачите да получават информацията и да подават по електронен път в стандартизиран формат заявлението за специални разрешителни за превоз на неделими товари в съответната държава членка. ***Освен това тази национална система следва да предоставя информация за максимално допустимите размери и тегло на превозните средства и комбинациите от превозни средства***

*на национално равнище, информация за евентуалните ограничения, както и за изискванията за определено минимално равнище на квалификация за водачите. За да се гарантира, че операторите и гражданите имат достъп до цялата значима информация на едно място, Комисията следва да създаде специален европейски уеб портал, свързващ националните електронни и комуникационни системи и предоставящ, наред с другото, ясен графичен преглед на пътищата, по които е разрешено да се движат ЕМС в съответните държави членки, най-късно до [6 месеца след датата на транспониране на настоящата директива].*

Or. en

## Изменение 6

### Предложение за директива Съображение 12

*Текст, предложен от Комисията*

(12) Изкуствените пречки за трансграничния транспорт с по-тежки камиони, използвани предимно за превоз на дълги разстояния (например комбинации от превозни средства с 5 и 6 оси), следва да бъдат премахнати по хармонизиран начин, за да може в краткосрочен план да се използват предимствата по отношение на оперативната, енергийната и екологичната ефективност, свързани с възможността за по-голяма товароподемност, предоставена от държавите членки, включително за интермодален транспорт. За успешното осъществяване на прехода към мобилност с нулеви емисии е необходимо използването на такива по-

*Изменение*

(12) Изкуствените пречки за трансграничния транспорт с по-тежки камиони, използвани предимно за превоз на дълги разстояния (например комбинации от превозни средства с 5 и 6 оси), следва да бъдат премахнати по хармонизиран начин, за да може в краткосрочен план да се използват предимствата по отношение на оперативната, енергийната и екологичната ефективност, свързани с възможността за по-голяма товароподемност, предоставена от държавите членки, включително за интермодален транспорт. За да се стимулира усещно преходът към мобилност с нулеви емисии **и да се увеличи максимално въздействието**

тежки камиони, задвижвани с изкопаеми горива, поетапно да се прекрати от **2035 г.**, **когато се очаква** навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара **значително да се увеличи, като достигне около 50 % от регистрираните нови тежкотоварни превозни средства.** След поетапното извеждане от употреба движението на по-тежки камиони в националния трафик следва да продължи да бъде разрешено, но в международния трафик те трябва да бъдат в съответствие с максимално допустимите маси, посочени в приложение I към Директива 96/53/ЕО, където допускането на по-голяма маса е ограничено само до превозните средства с нулеви емисии и до превозните средства, участващи в интермодална транспортна операция.

**на съответното действащо законодателство за опазване на околната среда,** е необходимо използването на такива по-тежки камиони, задвижвани с изкопаеми горива, поетапно да се прекрати от **2032 г.**, **за да се повиши правната сигурност за инвестициите и да се засили** навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии на пазара. След поетапното извеждане от употреба движението на по-тежки камиони в националния трафик следва да продължи да бъде разрешено, но в международния трафик те трябва да бъдат в съответствие с максимално допустимите маси, посочени в приложение I към Директива 96/53/ЕО, където допускането на по-голяма маса е ограничено само до превозните средства с нулеви емисии и до превозните средства, участващи в интермодална транспортна операция.

Or. en

## Изменение 7

### Предложение за директива Съображение 14

*Текст, предложен от Комисията*

(14) При **автомобиловозите** с открити каросерии потенциалът за намаляване на тяхната консумация на енергия чрез подобрена аеродинамика е много малък. С различните национални правила за надвеса на товарите на **автомобиловозите** се предизвиква нарушаване на конкуренцията и се ограничава значително потенциалът за подобряване на **тяхната оперативна ефективност** и на **техните енергийни характеристики** в международния трафик. Поради това е необходимо правилата за надвеса на товарите на

*Изменение*

(14) При **автовозите** с открити каросерии потенциалът за намаляване на тяхната консумация на енергия чрез подобрена аеродинамика е много малък. С различните национални правила за надвеса на товарите на **автовозите** се предизвиква нарушаване на конкуренцията и се ограничава значително потенциалът **на автовозите** за подобряване на **оперативната ефективност** и на **енергийната ефективност** в международния трафик. Поради това е необходимо правилата за надвеса на товарите на

*автомобиловозите с открити каросерии* да се хармонизират, за да се осигури постигането на тези цели по правилния начин.

*автовозите* да се хармонизират, за да се осигури постигането на тези цели по правилния начин.

Or. en

## Изменение 8

### Предложение за директива Съображение 15

*Текст, предложен от Комисията*

(15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабинни с удължена форма и задвижващи системи с нулеви емисии. За използването на задвижващи системи с нулеви емисии е необходимо — в зависимост от технологията — допълнително пространство, което не следва да бъде за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт с нулеви емисии да не бъде ощетен от икономическа гледна точка. Затова следва да се поясни, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабинни с удължена форма, може да се прилага и за оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, като например батерии и резервоари за водород, при условие че с това не са нарушават функциите за безопасност, ефикасност и удобство на аеродинамичните кабинни.

*Изменение*

(15) На пазара започват да навлизат тежкотоварни превозни средства с кабинни с удължена форма и задвижващи системи с нулеви емисии. За използването на задвижващи системи с нулеви емисии е необходимо — в зависимост от технологията — допълнително пространство, което не следва да бъде за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт с нулеви емисии да не бъде ощетен от икономическа гледна точка. Затова следва да се поясни, че надвишаването на максималните дължини, предвидено за кабинни с удължена форма, може да се прилага и за оборудване, използващо технологии с нулеви емисии, като например батерии и резервоари за водород, при условие че с това не са нарушават функциите за безопасност, ефикасност и удобство на аеродинамичните кабинни, **както и че съответното превозно средство е в съответствие с „правилото за окръжност на завиване“**.

Or. en

## Изменение 9

### Предложение за директива Съображение 16 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

Or. en

## Изменение 10

### Предложение за директива Съображение 17

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(17) Ефективното, ефикасното и съгласувано правоприлагане във връзка със задължителното спазване на правилата е от основно значение за гарантирането на равнопоставеност при конкуренцията между превозвачите и за премахването на рисковете за пътната безопасност и пътната инфраструктура,

(17) Ефективното, ефикасното и съгласувано правоприлагане във връзка със задължителното спазване на правилата е от основно значение за гарантирането на равнопоставеност при конкуренцията между превозвачите и за премахването на рисковете за пътната безопасност и пътната инфраструктура,

създавани от превозни средства, надвишаващи неправомерно приложимите маси или размери. С цел по-добро насочване на крайпътните проверки към претоварените превозни средства **и ако** държавите членки **са избрали да използват автоматични системи в пътната инфраструктура,** те следва да осигурят като минимум внедряването на **такива** системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа. Освен това, с цел осигуряване на надеждно и последователно правоприлагане в целия Съюз, следва да се установи задължително минимално равнище на проверките, извършвани от държавите членки, пропорционално на равнището на трафика от превозни средства, попадащи в обхвата на настоящата директива, на техните територии, включително подходящ брой проверки през нощта.

създавани от превозни средства, надвишаващи неправомерно приложимите маси или размери. С цел по-добро насочване на крайпътните проверки към претоварените превозни средства държавите членки следва да осигурят като минимум внедряването на **сертифицирани автоматични системи** в трансевропейската пътнотранспортна мрежа. **Освен това следва да бъде възможно и да се използва точно и изцяло оперативно съвместимо бордово оборудване за претегляне.** Освен това, с цел осигуряване на надеждно и последователно правоприлагане в целия Съюз, следва да се установи задължително минимално равнище на проверките, извършвани от държавите членки, пропорционално на равнището на трафика от превозни средства, попадащи в обхвата на настоящата директива, на техните територии, включително подходящ брой проверки през нощта.

Or. en

## Изменение 11

### Предложение за директива Съображение 18

*Текст, предложен от Комисията*

(18) С цел допълнително засилване на правоприлагането и следенето на движението на тежкотоварни превозни средства по пътищата на Съюза, намаляване на задръстванията, подобряване на пътната безопасност, намаляване на рисковете за повреждане на инфраструктурата и насърчаване на устойчивите транспортни операции държавите членки следва **да бъдат насърчени** да установяват схеми за политика за интелигентен достъп,

*Изменение*

(18) С цел допълнително засилване на правоприлагането и следенето на движението на тежкотоварни превозни средства по пътищата на Съюза, намаляване на задръстванията, подобряване на пътната безопасност, намаляване на рисковете за повреждане на инфраструктурата и насърчаване на устойчивите транспортни операции държавите членки следва да установяват схеми за политика за интелигентен достъп, гарантиращи спазването на

гарантиращи спазването на правилата за максимално допустимите маси и размери. **При установяването на такива схеми** държавите членки следва да прилагат минимални общи изисквания, **гарантиращи** хармонизация и оперативна съвместимост в целия **ЕС**, по-конкретно по отношение на достъпността и формата на съответните обменяни данни. Схемите следва да спомагат да се гарантира, че точното превозно средство с точния товар се движи на точния път в точното време, за да се осигури минимално въздействие върху околната среда, инфраструктурата, здравето и безопасността на хората и обществото. При установяването на такива схеми следва да се използват възможностите на модерните интелигентни транспортни системи, като например комуникация на превозното средство с инфраструктурата, комуникация на превозното средство с мрежата, споделяне на данни в реално време и дистанционно наблюдение, за да се осигури безопасно и безпроблемно движение на тежкотоварни превозни средства, като това не следва да води до непропорционални или дискриминационни ограничения за движението.

правилата за максимално допустимите маси и размери, **считано от 2040 г.** Държавите членки следва да прилагат минимални общи изисквания за тези схеми, **за да гарантират** хармонизация и оперативна съвместимост в целия **Съюз**, по-конкретно по отношение на достъпността и формата на съответните обменяни данни. **Съответните данни следва да бъдат достъпни в реално време и на официалните езици на Съюза.** Схемите следва да спомагат да се гарантира, че точното превозно средство с точния товар се движи на точния път в точното време, за да се осигури минимално въздействие върху околната среда, инфраструктурата, здравето и безопасността на хората и обществото. При установяването на такива схеми следва да се използват възможностите на модерните интелигентни транспортни системи, като например комуникация на превозното средство с инфраструктурата, комуникация на превозното средство с мрежата, споделяне на данни в реално време и дистанционно наблюдение, за да се осигури безопасно и безпроблемно движение на тежкотоварни превозни средства, като това не следва да води до непропорционални или дискриминационни ограничения за движението.

Or. en

## Изменение 12

### Предложение за директива Съображение 18 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(18а) Гарантирането на прилагането на Директива 96/53/ЕО е съществена част от утвърдените**



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

Or. en

## **Изменение 13**

### **Предложение за директива Съображение 18 б (ново)**

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

Or. en

## Изменение 14

### Предложение за директива Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21) С цел осигуряване на способността на сектора на автомобилния транспорт да реагира бързо на всякакви кризи, като например природни бедствия, пандемии, военни конфликти или аварии в инфраструктурата, е необходимо в Директива 96/53/ЕО да се въведе разпоредба за извънредни ситуации, с която се дава възможност за временно разрешаване на движението на тежкотоварни превозни средства, надвишаващи максимално допустимите

(21) С цел осигуряване на способността на сектора на автомобилния транспорт да реагира бързо на всякакви кризи, като например природни бедствия, пандемии, военни конфликти или аварии в инфраструктурата, е необходимо в Директива 96/53/ЕО да се въведе разпоредба за извънредни ситуации, с която се дава възможност за временно разрешаване на движението на тежкотоварни превозни средства, надвишаващи максимално допустимите

маси и/или размери, за да се осигурят непрекъснати доставки на необходимите стоки и услуги. Разпоредбата за извънредни ситуации следва да се прилага само когато е необходимо за обществения интерес **и** при условие че не се създават рискове за пътната безопасност.

маси и/или размери, за да се осигурят непрекъснати доставки на необходимите стоки и услуги. Разпоредбата за извънредни ситуации следва да се прилага само когато е необходимо за обществения интерес, при условие че не се създават рискове за пътната безопасност **и евентуалното ѝ подновяване следва да бъде обвързано с продължаването на кризата.**

Or. en

## Изменение 15

### Предложение за директива Съображение 23 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(23а) За да се оцени ефективността и ефикасността на настоящата директива и за да се измери напредъкът по отношение на конкретните ѝ цели, е важно да се извършва редовна оценка на нейното прилагане. Поради това Комисията следва да представя редовно доклади за оценка относно прилагането на настоящата директива, съдържащи подробна информация относно, наред с другото, развитието на националния и международния автомобилен транспорт, въздействието върху пътната безопасност и пътната инфраструктура, преминаването към други видове транспорт и технологичния напредък в областта на автомобилния транспорт, особено по отношение на навлизането на превозни средства с нулеви емисии.**

Or. en

## Изменение 16

### Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква б

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 3 – алинея 3

*Текст, предложен от Комисията*

Държавите членки гарантират, че условията, съгласно които се издават разрешителните или се сключват подобни договорености, свързани с превоз на неделими товари, са пропорционални и недискриминационни. По-конкретно държавите членки ***си сътрудничат, за да предотвратят поставянето на многобройни средства за маркировка и сигнализация чрез преимуществено използване на пиктограми вместо текст.*** Държавите членки не поставят изисквания за използване на конкретен език, свързани с превоза на неделими товари.

*Изменение*

Държавите членки гарантират, че условията, съгласно които се издават разрешителните или се сключват подобни договорености, свързани с превоз на неделими товари, са пропорционални и недискриминационни. По-конкретно държавите членки ***гарантират, че върху превозните средства, превозващи неделими товари, е поставен етикетът на ЕС, посочен в член 10ва.*** Държавите членки не поставят изисквания за използване на конкретен език, свързани с превоза на неделими товари.

Or. en

## Изменение 17

### Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в

Директива 96/53/ЕО

Член 4 - параграф 4 а – буква -а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***-а) държавите членки извършват предварителна оценка на евентуалното въздействие на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, сътрудничеството между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху***

*транспортната система, включително въздействието върху дяловете на отделните видове транспорт, която се предоставя на разположение на обществеността и която може да се основава, когато е приложимо, на системата за наблюдение, посочена в параграф 5.*

Or. en

## Изменение 18

### Предложение за директива

**Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в**

Директива 96/53/ЕО

**Член 4 – параграф 4а – буква б**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

б) държавите членки оповестяват публично по достъпен и прозрачен начин информацията, свързана с частта от пътната мрежа, по която може да се движат Европейски модулни системи, **с което осигуряват безопасността на уязвимите участници в движението;**

Or. en

## Изменение 19

### Предложение за директива

**Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в**

Директива 96/53/ЕО

**Член 4 - параграф 4 а – буква в а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) държавите членки демонстрират липсата на подходящи по-устойчиви транспортни алтернативи при други видове транспорт, когато позволяват трансгранична експлоатация на**

## Изменение 20

### Предложение за директива

**Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в**

Директива 96/53/ЕО

**Член 4 – параграф 4 а – буква в б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**вб) държавите членки определят подходящо ниво на квалификационни изисквания за водачите на европейски модулни системи, като същевременно гарантират пропорционалност, недискриминация и взаимно признаване;**

Or. en

## Изменение 21

### Предложение за директива

**Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в**

Директива 96/53/ЕО

**Член 4 – параграф 4 а – буква г**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

г) държавите членки установяват система за наблюдение **и оценяват въздействието** на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт.

г) държавите членки установяват система за наблюдение на въздействието на Европейските модулни системи върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, взаимодействието между видовете транспорт, както и свързаните с околната среда въздействия на Европейските модулни системи върху транспортната система, включително въздействията върху дяловете на видовете транспорт, **като вземат предвид предварителната оценка,**

извършена съгласно буква а).

Or. en

## Изменение 22

### Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 4 а – алинея 3

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

Or. en

## Изменение 23

### Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква в

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 4 а – алинея 3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

*Считано от 1 януари 2040 г., когато държавите членки разрешават движението на своя територия на превозни средства или комбинации от превозни средства от Европейските модулни системи, участващи в международен трафик, те гарантират, че съответните превозни средства са с нулеви емисии.*

Or. en

## Изменение 24

**Предложение за директива**

**Член 1 – параграф 1 – точка 3 – буква д**

Директива 96/53/ЕО

Член 4 – параграф 5а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Or. en

## Изменение 25

**Предложение за директива**

**Член 1 – параграф 1 – точка 4**

Директива 96/53/ЕО

Член 4а – параграф 1 – буква в а (нова)



*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ва) единна национална точка за достъп за получаване на информация по ясен, достъпен и прозрачен начин относно максимално допустими размери и тегло на превозните средства на национално равнище, както и относно всички местни ограничения в определени райони или по конкретни пътища и всички минимални изисквания за квалификация на водачите на ЕМС.*

Or. en

## **Изменение 26**

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 4**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 4а – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*1а. в срок до до [6 месеца след датата на транспониране на настоящата директива] Комисията създава и след това управлява специален и актуален европейски уеб портал, достъпен на всички официални езици на Съюза, който свързва по ясен, достъпен и прозрачен начин националните електронни и комуникационни системи, посочени в параграф 1. Този европейски портал също така по достъпен и прозрачен начин прави обществено одостояние информацията цялата част от пътната мрежа, по която може да се движат Европейски модулни системи.*

Or. en

## Изменение 27

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 4**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 4б – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

3. С оглед на очакваното увеличаване на разпространението на превозни средства с нулеви емисии, този член се прилага до 31 декември **2031 г.**“;

Or. en

## Изменение 28

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 7**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 8в – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

Надвесът или опората за товара на автомобилите не може да стърчи извън товара. Товарът може да стърчи отпред на теглещото превозно средство на максимум 0,5 метра, при условие че първата ос на превозвания автомобил се носи от конструкцията на ремаркетото. Товарът може да стърчи отзад на теглещото превозно средство на максимум 1,5 метра, при условие че **последната** ос на превозвания автомобил се носи от конструкцията на ремаркетото.;

*Изменение*

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

Надвесът или опората за товара на автовозите не може да стърчи извън **надвисналия товар**. Товарът може да стърчи отпред на теглещото превозно средство на максимум 0,5 метра, при условие че първата ос на превозвания автомобил се носи от конструкцията на ремаркетото. Товарът може да стърчи отзад на теглещото превозно средство на максимум 1,5 метра, при условие че **предната** ос на превозвания автомобил се носи от конструкцията на ремаркетото.;

**Изменение 29****Предложение за директива****Член 1 – параграф 1 – точка 9**

Директива 96/53/ЕО

Член 10б – параграф 2 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

Or. en

**Изменение 30****Предложение за директива****Член 1 – параграф 1 – точка 12 а (нова)**

Директива 96/53/ЕО

Член 10 в а (нов)

**(12a) Вмъква се следният член 10ва:**

**Член 10ва**

- 1. За да се повиши пътната безопасност и да се избегнат множество обозначения и видове сигнализация на превозните средства, се създава единен етикет на ЕС за дължината на моторните превозни средства или комбинации от превозни средства, използвани за превоз на стоки и попадащи в обхвата на настоящата директива.**
- 2. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че на всички моторни превозни средства или комбинации от превозни средства в движение, които се използват за превоз на стоки и попадат в обхвата на настоящата директива, ясно и видимо е поставен етикетът на ЕС в задната част на съответното моторно превозно средство или комбинации от превозни средства.**
- 3. В срок до [1 година след датата на влизане в сила] Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 10з за допълване на настоящата директива чрез определяне на подробните стандарти, изисквания и разпоредби за поставяне и издаване на етикета, като се отдава предпочитание на използването на пиктограми спрямо текст.**

Or. en

**Изменение 31**

**Предложение за директива  
Член 1 – параграф 1 – точка 13 – буква а**

Директива 96/53/ЕО  
Член 10г – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Държавите членки **извършват** специални **измервания**, за да **определят превозните средства** или комбинациите от превозни средства **в движение, които има вероятност да са надхвърлили** максимално допустимата маса **и които поради това следва да бъдат проверени от техните компетентни органи**, за да се осигури спазването на изискванията от настоящата директива. Тези измервания **могат да бъдат извършвани чрез** автоматични системи, монтирани в пътните инфраструктури, **или чрез бордово оборудване за претегляне, инсталирано на превозните средства** в съответствие с **параграф 4**.

*Изменение*

Държавите членки **предприемат** специални **мерки** за **установяване на нарушения и налагане на санкции по отношение на движението на превозни средства** или комбинациите от превозни средства, **надвишаващи** максимално допустимата маса, за да се осигури съответствие с изискванията на настоящата директива. Тези **мерки се предприемат с помощта на автоматични системи, монтирани в пътната инфраструктура, като осигуряват като минимум внедряването на такива системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежав** съответствие с **Регламент (ЕС) № 1315/2013\***.

Or. en

## Изменение 32

Предложение за директива  
Член 1 – параграф 1 – точка 13 – буква а  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10г – параграф 1 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

**Ако държава членка избере да монтира автоматични системи в пътната инфраструктура, тя осигурява като минимум внедряването на такива системи в трансевропейската пътнотранспортна мрежа, както е определено в Регламент (ЕС) № 1315/2013\*.**

*Изменение*

**заличава се**

### Изменение 33

#### Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 13 – буква а

Директива 96/53/ЕО

Член 10г – параграф 1 – алинея 2 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### Изменение 34

#### Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – точка 13 – буква а

Директива 96/53/ЕО

Член 10г – параграф 1 – алинея 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Без да се засяга правото на Съюза и националното право, когато автоматичните системи се използват за установяване на нарушения на настоящата директива и за налагане на санкции, тези*

*заличава се*

*автоматични системи подлежат на сертифициране. Когато тези автоматични системи се използват само за целите на разпознаването, не се изисква сертифициране.*

Or. en

## Изменение 35

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 14**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10га – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

***В срок най-късно до 1 януари 2040 г.*** държавите членки въведат схеми за политика за интелигентен достъп (ПИД) на своите територии, за да регулират, следят и улесняват достъпа на тежкотоварни превозни средства до определени пътища или области.

Or. en

## Изменение 36

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 14**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10га – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. ***Когато държава членка въвежда ПИД съгласно параграф 1, тя гарантира, че в нейните*** схеми за ПИД са спазени изискванията в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\*. По-конкретно държавите членки гарантират, че

*Изменение*

2. ***Държавите членки гарантират, че техните*** ПИД са в съответствие с изискванията в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\*. По-конкретно държавите членки гарантират, че данните, свързани със схемата за ПИД и

данните, свързани със схемата за ПИД и попадащи в обхвата на Директива 2010/40/ЕС, включително ограниченията за масата, дължината, широчината или височината, са достъпни в цифров машинночетим формат през националните точки за достъп, създадени съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2022/670\*\*.

попадащи в обхвата на Директива 2010/40/ЕС, включително ограниченията за масата, дължината, широчината или височината, са достъпни в цифров машинночетим формат през националните точки за достъп, създадени съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2022/670\*\*.

Or. en

### Изменение 37

#### Предложение за директива

#### Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 96/53/ЕО

Член 19га – параграф 3 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

3. Когато **въвеждат** схеми за ПИД съгласно параграф 1, **държавите членки**:

Or. en

### Изменение 38

#### Предложение за директива

#### Член 1 – параграф 1 – точка 14

Директива 96/53/ЕО

Член 10га – параграф 3 – буква в а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

Or. en



## Изменение 39

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 14**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10га – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**заличава се**

Or. en

*Обосновка*

*Текст, преместен в параграф 3.*

## Изменение 40

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 14 а (нова)**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10д – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(14а) В член 10д се добавя следният нов параграф:**

**Държавите членки гарантират, че приходите, генерирани от тези санкции, или финансовата равностойност на тези приходи, се използват за разработване и подпомагане на навлизането на пазара на устойчиви транспортни средства, насърчаване на интермодалността и**

*повишаване на устойчивостта на трансграничните превози.*

Or. en

#### Изменение 41

**Предложение за директива**

**Член 1 – параграф 1 – точка 16**

Директива 96/53/ЕО

Член 10ж – параграф 1 – алинея 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

в) броя и *местоположението* на автоматичните системи, монтирани в пътната инфраструктура съгласно член 10г, параграф 1, *които* са сертифицирани за пряко правоприлагане;

Or. en

#### Изменение 42

**Предложение за директива**

**Член 1 – параграф 1 – точка 16**

Директива 96/53/ЕО

Член 10ж – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

2. Комисията анализира информацията, получена съгласно параграф 1, и въз основа на получената информация *издава, когато е целесъобразно, препоръки към държавите членки. Когато Комисията издаде препоръки, съответната държава членка информира Комисията в срок от 6 месеца след тяхното издаване за начина, по който възнамерява да приложи съответните препоръки.*

**Комисията** представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за **съответствието с изискванията** на настоящата директива не по-късно от **12** месеца след получаването на информацията от всички държави членки. Докладът включва информация за съответното развитие във въпросните области.

Or. en

## Изменение 43

### Предложение за директива

#### Член 1 – параграф 1 – точка 17

Директива 96/53/ЕО

Член 10з – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

(17) в член 10з **параграф 2** се **заменя** със следното:

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

*Изменение*

(17) В член 1 **параграфи 2, 3 и 5** се **заменят** със следното:

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

Or. en

*Обосновка*

*Техническо адаптиране на разпоредбите на действащата директива с цел*

*привеждане в съответствие с предложените нови правомощия за делегиране.*

#### **Изменение 44**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 1 – параграф 1 – точка 17**

Директива 96/53/ЕО

Член 10з – параграф 3

##### *Текст в сила*

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

##### *Изменение*

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

Or. en

##### *Обосновка*

*Техническо адаптиране на разпоредбите на действащата директива с цел привеждане в съответствие с предложените нови правомощия за делегиране.*

#### **Изменение 45**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 1 – параграф 1 – точка 17**

Директива 96/53/ЕО

Член 10з – параграф 5

##### *Текст в сила*

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10б, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения

##### *Изменение*

5. Делегиран акт, приет съгласно **член 4, параграф 5а**, член 10б, **параграф 1 и член 10ва**, влиза в сила само ако нито Европейският парламент,

срещу него в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

нито Съветът не са представили възражение в срок от два месеца от нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Or. en

#### *Обосновка*

*Техническо адаптиране на разпоредбите на действащата директива с цел привеждане в съответствие с предложените нови правомощия за делегиране.*

#### **Изменение 46**

**Предложение за директива**  
**Член 1 – параграф 1 – точка 19**  
Директива 96/53/ЕО  
Член 10й

*Текст, предложен от Комисията*

(19) Член 10й се *заличават*;

*Изменение*

(19) Член 10й се *заменя със следното*:

***В срок до [четири години след влизането в сила] и на всеки четири години след това Комисията представя на Европейския парламент и Съвета доклад относно прилагането на настоящата директива. Докладът съдържа подробна оценка на развитието на националния и международния автомобилен транспорт, включително специфичните особености на някои пазарни сегменти и въздействието на това развитие върху пътната безопасност и пътната инфраструктура, както и функционирането на вътрешния пазар на автомобилен транспорт, конкурентоспособността на сектора,***

*свързаността и преминаването към други видове транспорт. Докладът може да включва елементи от доклада, посочен в член 10ж, параграф 2. Освен това докладът предоставя информация за технологичния напредък в областта на автомобилния транспорт, който е от значение, включително по отношение на превозни средства с нулеви емисии, нови технологии или нови концепции и аеродинамични устройства.*

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

*Въз основа на посочения доклад Комисията, ако е целесъобразно, представя законодателно предложение за изменение на настоящата директива.*

Or. en

## **Изменение 47**

### **Предложение за директива**

#### **Член 1 – параграф 1 – точка 20**

Директива 96/53/ЕО

Член 10к – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

В случай на криза, когато е необходимо за обществения интерес и при условие че не се създават рискове за пътната безопасност, държавите членки могат да разрешават временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, посочени в приложение I, за превозни средства, използвани в националния трафик, за

*Изменение*

В случай на криза, когато е необходимо за обществения интерес и при условие че не се създават рискове за пътната безопасност, държавите членки могат да разрешават временни изключения от прилагането на граничните стойности за масите и размерите, посочени в приложение I, за превозни средства, използвани в националния трафик, за

срок, не по-дълъг от два месеца.

срок, не по-дълъг от два месеца.

***Посоченият срок може да бъде удължен, ако кризата продължава.***

Or. en

## Изменение 48

### Предложение за директива

#### Член 1 – параграф 1 – точка 20

Директива 96/53/ЕО

Член 10к – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

Or. en

## Изменение 49

### Предложение за директива

#### Приложение I – таблица – точка 2.2.4

*Текст, предложен от Комисията*

	2.2.4	Съчленени превозни средства с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно полуремарке, при условие че разстоянието между осите на полуремаркетето е:		
	2.2.4.1	от 1,3 m до 1,8 m		36 тона
	2.2.4.2	над 1,8 m		36 тона

		Ако максимално допустимата маса на моторното превозно средство (18 t) и максимално допустимото натоварване на двойната ос на полуремаркетото (20 t) са спазени и задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, максимално допустимата маса, предвидена в точка 2.2.4.2, се увеличава с 2 t.
		За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства на алтернативно гориво, различни от превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията с използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.
		За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2.1 и 2.2.2, се увеличават с 4 t.
		За комбинациите от превозни средства, включително превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел и 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.

*Изменение*

2.2.4	Съчленени превозни средства с четири оси, съставени от двуосно моторно превозно средство и двуосно полуремарке, при условие че разстоянието между осите на полуремаркетото е:		
	2.2.4.1	от 1,3 m до 1,8 m	36 тона
	2.2.4.2	над 1,8 m	36 тона
		Ако максимално допустимата маса на моторното превозно средство (18 t) и максимално допустимото натоварване на двойната ос на полуремаркетото (20 t) са спазени и задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, максимално допустимата маса, предвидена в точка 2.2.4.2, се увеличава с 2 t.	
	За комбинациите от превозни средства, включително <b>моторни</b> превозни средства на алтернативно гориво, различни от <b>моторни</b> превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2, се увеличават с допълнителната маса, свързана с технологията с използване на алтернативно гориво, с максимум 1 t.		
	За комбинациите от превозни средства, включително <b>моторни</b> превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел 2.2.1 и 2.2.2, се увеличават с 4 t.		
	За комбинациите от превозни средства, включително <b>моторни</b> превозни средства с нулеви емисии, максимално допустимите маси, предвидени в подраздел и 2.2.3 и 2.2.4, се увеличават с 2 t.		

Or. en



*Обосновка*

*Техническо пояснение с цел съгласуване на формулировката и избягване на евентуално различаващо се тълкуване.*

**Изменение 50**

**Предложение за директива  
Приложение I – таблица – точка 2.3.6**

*Текст, предложен от Комисията*

2.3.6	Петосни моторни превозни средства с две управляеми оси, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	40 t
-------	--	------

*Изменение*

2.3.6	Петосни моторни превозни средства с две управляеми оси, когато задвижващата ос е оборудвана със сдвоени гуми и пневматично окачване или окачване, което е признато за равностойно в рамките на Съюза, съобразно разпоредбите на приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана със сдвоени гуми и максималното натоварване на всяка ос не надвишава 9,5 t.	38 t
-------	--	------

Or. en

*Обосновка*

*Теглото на несъчленените петосни камиони обикновено варира между 32 тона и 36 тона в отделните държави членки, а максималната им дължина е 12 метра. Хармонизирането на максималното им тегло се приветства, но 40 тона (+ 2 тона с технология за нулеви емисии) ще означава твърде голямо тегло от гледна точка на устойчивостта на превозните средства и на краткото разстояние между осите, което води до по-голямо износване на пътя.*

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

### Въведение

В Директивата относно масата и размерите, първоначално приета през 1996 г. и впоследствие изменена през 2002 г. и последно през 2015 г., се определят максимално допустимата маса и размери на търговските тежкотоварни превозни средства (превозващи стоки или пътници), които могат да се движат в Съюза, като същевременно се дава възможност за национални дерогации, за да се вземат предвид специфичните национални условия. Тези общи стандарти имат за цел да гарантират, че тежкотоварните превозни средства не превишават пределни стойности, с което могат да застрашат пътната безопасност, инфраструктурата и околната среда. Общите правила имат за цел също така да улеснят трансграничния транспорт и да гарантират, че автомобилните превозвачи могат да се конкурират при еднакви условия на вътрешния пазар по отношение на товарносимостта на техните превозни средства. Не на последно място, Директивата се стреми да насърчава ефикасността на превозите и по този начин да намали емисиите на парникови газове, които те генерират.

Неотдавнашна оценка на директивата обаче показва значителни недостатъци. На първо място, националните дерогации, с които се разрешава движението на превозни средства с други габарити, доведоха до смесица от различни различаващи се правила, които създават пречки за безпроблемните трансгранични превози в ЕС, като създават разпокъсаност на пазара и водят до загуби на оперативна ефективност. На второ място, смесицата от изисквания на ЕС, национални изисквания и двустранни договорености, в съчетание с правна несигурност, доведе до неефективно и непоследователно гарантиране на спазването на правилата, особено при трансграничния транспорт, в резултат на което възникват различни условия на конкуренция за превозвачите. Освен това досега директивата не е постигнала задоволителни резултати по отношение на аспектите на декарбонизацията, като осигурява недостатъчни стимули за подобряване на енергийната ефективност на автомобилните превози и за намаляване на емисиите на парникови газове. Това, че тя не предвижда необходимите изисквания по отношение на допълнителната маса и обем за новите технологии с нулеви емисии, допринесе за настоящото ограничено навлизане на превозни средства с нулеви емисии и възпрепятства реализирането на значим принос за постигането на целта на Европейския зелен пакт за намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор с 90 % до 2050 г. И накрая, Директивата не подкрепя в достатъчна степен интермодалния транспорт и не насърчава по подходящ начин сътрудничеството между различните видове транспорт.

### Предложението на Комисията

Предложението на Комисията има за цел да преодолее тези недостатъци, като се съсредоточава върху три основни стълба:

- 1) повишаване на устойчивостта на товарния транспорт чрез премахване на регулаторните и техническите пречки и предоставяне на по-силни стимули за внедряването на технологии с нулеви емисии и енергоспестяващи устройства в сектора на тежкотоварните превозни средства, както и чрез осигуряване на интермодална

съвместимост, с което да се улеснят и стимулират интермодалните операции. По-конкретно, с предложението се увеличава максимално допустимото тегло (осово натоварване) за превозни средства с нулеви емисии и превозни средства с алтернативно гориво и максимално допустимата дължина на превозните средства с нулеви емисии. Освен това то подкрепя интермодалния транспорт, като позволява за интермодалните операции допълнително максимално тегло и височина и като изисква превозните средства с голям капацитет да използват стандартни единици, които са съвместими с други видове транспорт;

2) подобряване на функционирането на вътрешния пазар и създаване на еднакви условия на конкуренция чрез изясняване и където е възможно, хармонизиране на правилата за използване на по-дълги и/или по-тежки тежкотоварни превозни средства при трансгранични операции, като същевременно се осигурява необходимата гъвкавост, за да могат държавите членки да определят национални правила, за да вземат предвид, наред с другото, различията по отношение на географията, гъстотата на транспортните мрежи и пространствената икономическа структура. По-конкретно, с предложението се въвежда възможността държавите членки да разрешават, при определени условия, движението на европейски модулни системи (ЕМС), които са превозни средства с голям капацитет. Понастоящем девет държави членки позволяват използването на ЕМС на своята територия, а трансграничните операции са обвързани с двустранни споразумения, но това се прави фрагментирано и без хармонизирани условия. Предложението има за цел да изясни условията — по отношение на пътната безопасност, лоялната конкуренция и съвместимостта на видовете транспорт — за използването на тези превозни средства с голям капацитет за държавите членки, които желаят да ги използват.

3) повишаване на ефективността и ефикасността на правоприлагането, за да се гарантират еднакви условия на конкуренция и да се повиши пътната безопасност. По-конкретно, предложението определя задължително минимално ниво на проверки от страна на държавите членки и има за цел да включи повече елементи на „интелигентно правоприлагане“, като насърчава държавите членки да използват повече технологии за претегляне в движение и интелигентни политики за достъп и като се опростяват проверките на интермодалните превози, като се използва действащият Регламент за електронната информация за товарните превози.

### **Позиция на докладчика**

Докладчикът приветства предложението на Комисията. Тя е част от пакета „Екологизиране на товарния транспорт“, който има за цел да направи товарния транспорт по-устойчив чрез подобряване на оперативната и енергийната ефективност на транспортния сектор, насърчаване на навлизането на превозни средства с нулеви емисии и насърчаване на интермодалния транспорт.

Секторът на автомобилния транспорт безспорно носи значителни икономически и социални ползи в ЕС. Следва обаче да признаем и намалим отрицателното му въздействие върху околната среда, инфраструктурата и пътната безопасност. Автомобилният транспорт води до замърсяване на въздуха, емисии на парникови газове и шум. Твърде големият пътен трафик може да доведе до задръствания и да увеличи износването на инфраструктурата. Той може да доведе и до злополуки и наранявания.

Изчислено е например, че ътнотранспортните произшествия с участие на тежкотоварни превозни средства са причинили около 3000 от общо 22 800 смъртни случая по пътищата на ЕС през 2019 г. (т.е. приблизително 13 % от общия брой).

Следва също така да имаме предвид, че пътният сектор се състои основно от МСП и за него е характерна силна конкуренция и нисък марж на печалба. Освен това понастоящем ЕС е изправен пред системен недостиг на професионални водачи. Поради това е изключително важно ЕС да осигури справедливи еднакви условия на конкуренция, ясни, хармонизирани, разбираеми и прозрачни правила, целенасочени стимули за повишаване на устойчивостта на автомобилния парк без намаляване на полезния товар, строго прилагане на правилата, за да бъде поставена пътната безопасност на челно място сред приоритетите и да се позволи, когато е възможно и желателно, използването на превозни средства с висок капацитет.

С оглед на горепосочените цели докладчикът счита, че предложението на Комисията е стъпка в правилната посока в сравнение с настоящата ситуация. Оценката на действащата директива ясно показва, че тя съдържа разпоредби, които са отворени за тълкуване или не са достатъчно конкретни в някои области, както и че тя предлага големи възможности за национални дерогации. Това доведе до непоследователно прилагане в държавите членки, в резултат на което се стигна до разпокъсаност на пазара, правна несигурност, оперативна неефективност и липса на еднакви условия на конкуренция. Освен това неяснотата в разпоредбите породила предизвикателства за правоприлагащите органи, а различаващите се нива на правоприлагане допълнително изостриха неспазването и подкопаха целите за хармонизиране.

Освен това действащата директива се оказала неефективна за насърчаване на навлизането на превозни средства с алтернативно гориво и с нулеви емисии, както и на използването на енергоспестяващи технологии и аеродинамични устройства. Тя също така е само отчасти ефективна при насърчаването на интермодалния транспорт. Към момента навлизането на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии е силно ограничено. За да достигнат същия пробег като дизеловите превозни средства, превозните средства с нулеви емисии обикновено се нуждаят от по-голяма маса (електрически камиони с акумулаторни батерии) или обем (електрически камиони с горивни клетки). От решаващо значение е, особено за МСП, преходът към по-устойчиви превозни средства да не бъде повлиян отрицателно от намаляване на полезния товар. От друга страна, това допълнително тегло следва да не застрашава максималните граници на окръжността на завиване и следва да не се превърща в риск за пътната безопасност.

За докладчика е ясно, че ако Съюзът има сериозни намерения за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 % до 2050 г., автомобилните превози ще трябва да станат по-ефективни и да изпускат значително по-малко емисии и успоредно с това е необходимо да се увеличи дялът на по-устойчивите транспортни алтернативи. Това означава, че превозните средства с нулеви емисии трябва да се превърнат в гръбнака на автомобилния транспорт, за да може секторът да постигне целите си за декарбонизация. Интермодалният или комбинираният транспорт също е важен компонент в прехода към по-устойчив сектор на тежкотоварния автомобилен транспорт и за транспортната система като цяло. Настоящото предложение ще ускори и двете тенденции, но са необходими повече усилия. Поради това докладчикът предлага до 2032 г. трансграничните операции на тежкотоварни превозни средства с тегло 44 тона да бъдат

разрешени само за превозни средства с нулеви емисии. Това ще създаде силен стимул за увеличаване на навлизането на пазара на тези превозни средства и дотогава ще бъде изградена солидна мрежа от публично достъпна инфраструктура за алтернативни горива, която ще позволи безпроблемното движение на тежкотоварни превозни средства с нулеви емисии в целия Съюз.

Успоредно с прехода към транспортна система с нулеви емисии трябва също така да гарантираме, че един и същ товар може да се превозва с по-малко превозни средства, по-малко пътувания и по-малко емисии. Това би могло да спомогне и за преодоляване на настоящия недостиг на водачи. Оценката на въздействието на Комисията показва, че държавите членки, които имат опит с превозни средства с голям капацитет (европейски модулни системи), са постигнали положителни резултати по отношение на по-малко произшествия, като не е имало обратен преход от железопътен и/или воден транспорт към автомобилен транспорт. Докладчикът предлага да се укрепи рамката за управление, приложима за ЕМС, с предварителна оценка, която да отчита въздействието върху пътната безопасност, пътната инфраструктура, сътрудничеството между видовете транспорт и околната среда. Предлага се също така държавите членки да установят изисквания за квалификация на водачите на ЕМС, като същевременно гарантират пропорционалност, недискриминация и взаимно признаване между държавите членки. И накрая, специален уеб портал на ЕС следва да предоставя на обществеността ясна и достъпна информация за пътищата, по които тези превозни средства могат да се движат, както и за максимално допустимите размери и тегло на превозните средства в отделните държави членки.

Докладчикът е убеден, че Съюзът трябва допълнително да намали смъртните случаи по пътищата, свързани с тежкотоварни превозни средства, така че да може да бъдат спасени повече човешки животи в Европа. Поради това единният етикет на ЕС следва ясно да посочва дължината на всички превозни средства или комбинации от превозни средства от настоящата директива, за да се помогне на другите участници в пътното движение да идентифицират и опознаят тези превозни средства и да се намалят всички възможни рискове, причинени от ограниченията на видимостта или невидимите зони, например при изпреварване.

Що се отнася до правоприлагането, докладчикът счита, че има възможност за подобряване на предложението. Поради това се предлага да се въведе задължение за държавите членки да инсталират сертифицирани системи за измерване на теглото в движение, както и да въведат интелигентни точки за достъп. Държавите членки следва да използват приходите от санкциите, приложими за нарушения на разглежданата директива, за да подкрепят използването на устойчиви транспортни средства, да насърчават интермодалността и да повишават устойчивостта на трансграничните превози.