

## I

(Законодателни актове)

## ДИРЕКТИВИ

### ДИРЕКТИВА (ЕС) 2015/719 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 29 април 2015 година

**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**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(2)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Трябва да се подчертае необходимостта да се намалят емисиите на парникови газове, и особено емисиите на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), да се подобри пътната безопасност, да се адаптира съответното законодателство към технологичното развитие и променящите се потребности на пазара и да се улесни интермодалният транспорт, като същевременно се гарантира за ненарушаване на конкуренцията и защита на пътната инфраструктура.
- (2) Технологичното развитие дава възможност за добавяне на прибиращи се или сгъваеми аеродинамични елементи в задната част на превозните средства. Това обаче би довело до превишаване на максимално допустимите дължини съгласно Директива 96/53/ЕО на Съвета <sup>(3)</sup>. Поради това е уместно да се предвиди дерогация от максимално допустимите дължини. Целта на настоящата директива е да позволи инсталирането на такива елементи веднага след като се транспонира или приложат необходимите изменения на техническите изисквания за типово одобрение на аеродинамичните елементи и след като Комисията приеме актовете за изпълнение за установяване на оперативните правила за използване на такива елементи.
- (3) Подобряването на аеродинамичните характеристики на кабината на моторните превозни средства, евентуално в съчетание с прибиращи се или сгъваеми аеродинамични елементи, прикрепени зад превозното средство, би позволило значително повишаване на енергийната ефективност на превозните средства. Това подобряване обаче е невъзможно при сегашните ограничения на дължините, установени с Директива 96/53/ЕО, без да се намали

<sup>(1)</sup> ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 133.

<sup>(2)</sup> Позиция на Европейския парламент от 15 април 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 16 октомври 2014 г. (ОВ С 40, 5.2.2015 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 10 март 2015 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 20 април 2015 г.

<sup>(3)</sup> Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

товароносимостта на превозните средства и без да се застраши икономическото равновесие на сектора на автомобилния транспорт. Поради това е необходима дерогация от максимално допустимите дължини. Тази дерогация не следва да се използва за увеличаване на товароносимостта на превозното средство.

- (4) Съгласно рамката на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> аеродинамичните елементи, които надвишават 500 mm на дължина, и моторните превозни средства, оборудвани с кабинни, подобряващи аеродинамичните им характеристики, в случай че тези превозни средства надвишават ограниченията, установени в Директива 96/53/ЕО, следва да бъдат типowo одобрени преди пускането им на пазара.
- (5) Възможността превозните средства да имат нов профил на кабините ще допринесе за подобряване на пътната безопасност чрез намаляване на невидимите за водача зони, включително тези под предното стъкло, и трябва да спомогне за спасяването на живота на многобройни уязвими участници в пътното движение, като пешеходци или колоездачи. Един нов профил би позволил също така да се предвидят структури за поглъщане на енергията в случай на сблъсък. Освен това евентуалното увеличение на обема на кабината следва да повиши безопасността и удобството на водача. След като бъдат разработени подобрени изисквания за безопасност за кабините с по-голяма дължина, може да се помисли дали е целесъобразно тези изисквания да се прилагат за превозни средства, при които няма увеличаване на дължината.
- (6) Алтернативни задвижващи системи, включващи хибридни задвижващи системи, са системи, които за целите на механичното задвижване ползват енергия от горивото за потребление и/или от акумулатор или друго устройство за съхранение на електрическа или механична мощност. Използването им при тежкотоварните превозни средства и автобусите може да генерира допълнителна маса, но намалява замърсяването. Тази допълнителна маса не следва да се отчита за сметка на ефективното натоварване на превозното средство, така че секторът на автомобилния транспорт да не бъде санкциониран от икономическа гледна точка. Превишаването на масата обаче не следва да води до увеличаване на товароносимостта на превозното средство.
- (7) Бъдещите превозни средства, които използват алтернативни горива (с по-тежки задвижващи системи от тези на превозните средства, използващи конвенционални горива), биха могли също да имат полза от допускането на по-голяма маса. Поради това тези алтернативни горива могат да бъдат включени в посочения в настоящата директива списък на алтернативните горива, ако за използването им се изисква допускане на допълнителна маса.
- (8) Настоящата директива урежда дерогации от максимално допустимите маса и размери на превозни средства и комбинации от превозни средства, установени в Директива 96/53/ЕО. При все това държавите членки следва да могат да ограничават движението на някои превозни средства в определени части от своята пътна мрежа по причини, свързани с пътната безопасност или особеностите на инфраструктурата.
- (9) В областта на контейнеризацията все повече се използват 45-футови контейнери. Посочените контейнери се превозват с всички видове транспорт. Понастоящем обаче използването на автомобилен транспорт по отсечки от интермодални транспортни операции 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 допустимата дължина на превозните средства за такива контейнери с 15 cm, на превозвачите могат да се спестят тези административни процедури и да се улеснят интермодалните транспортни операции, без рискове или щети за пътната инфраструктура или за другите участници в пътното движение. Определението за интермодална транспортна операция в настоящата директива не засяга дейността по преразглеждане на Директива 92/106/ЕО на Съвета <sup>(2)</sup>.
- (10) С оглед на допълнителното насърчаване на интермодалните транспортни операции и за да се вземе предвид масата без товар на контейнери или сменяеми каросерии с дължина до 45 фута, следва да се разреши движението на триосни моторни превозни средства с двuosни или триосни полуремаркета с максимално допустима маса от 44 тона. Двuosните моторни превозни средства с триосни полуремаркета, превозващи контейнери или сменяеми каросерии с дължина до 45 фута, следва да бъдат допуснати за интермодални транспортни операции при обща допустима маса до 42 тона.
- (11) От приемането на Директива 96/53/ЕО досега значително нарасна средното тегло на автобусните пътници, както и на техния багаж. Поради наложените от посочената директива ограничения за масата се стигна до постепенно намаляване на броя на превозваните пътници. Освен това оборудването, необходимо за посрещане на настоящите технически изисквания, като например Euro VI, се добави към масата на превозвачите ги превозни средства.

<sup>(1)</sup> 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 (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

<sup>(2)</sup> Директива 92/106/ЕО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

Необходимостта да се даде предпочитание на обществения транспорт предвид по-високата му енергийна ефективност спрямо индивидуалния транспорт означава, че трябва да се възстанови предишният брой на пътниците на автобус, като се отчете увеличението на тяхното тегло и на теглото на багажа им. Това може да се постигне чрез увеличаване на допустимата маса на двусонните автобуси, но в граници, с които да се гарантира, че пътната инфраструктура няма да бъде увредена поради по-бързо износване.

- (12) Необходимо е държавите членки да обърнат подходящо внимание на нарушенията по отношение на претоварените превозни средства, за да се избегне нарушаване на конкуренцията и да се осигури пътна безопасност.
- (13) С оглед да се гарантира ненарушаването на конкуренцията между операторите и да се подобри разкриването на нарушения, до 27 май 2021 г. държавите членки следва да предприемат специфични мерки за идентифициране на превозните средства или на комбинациите от превозни средства в движение, за които има вероятност да са превишили съответните ограничения за масата, поради което следва да бъдат проверени. Това идентифициране може да се извършва чрез механизми за претегляне, вградени в пътната инфраструктура, или чрез бордовите сензори в превозните средства, които съобщават от разстояние данни на съответните органи. Подобни бордови данни следва да бъдат на разположение и на водача. Всяка държава членка следва да извършва ежегодно подходящ брой проверки на масата на превозните средства. Броят на тези проверки следва да бъде пропорционален на общия брой на превозните средства, проверявани всяка година на територията на съответната държава членка.
- (14) За да се осигури съответствие с настоящата директива, държавите членки следва да определят правила за санкции при нарушаване на разпоредбите на настоящата директива и да гарантират тяхното изпълнение. Тези санкции следва да бъдат ефективни, недискриминационни, пропорционални и възпиращи.
- (15) За да се повиши ефикасността на проверките на масата на превозните средства или на комбинациите от превозни средства в международен мащаб и да се улесни гладкото протичане на тези проверки, е важно компетентните органи в държавите членки да обменят информация. При осъществяването на тези информационни обмени следва да се ползва звеното за контакт, определено в съответствие с Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.
- (16) Европейският парламент и Съветът следва да бъдат редовно информирани за проверките на движението по пътищата, извършвани от компетентните органи на държавите членки. Тази информация, предоставяна от държавите членки, ще позволи на Комисията да гарантира спазването на правилата на настоящата директива от превозвачите, както и да определи дали трябва да се разработят допълнителни принудителни мерки.
- (17) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>.
- (18) Комисията не следва да приема актове за изпълнение, свързани с оперативните изисквания за използване на аеродинамични елементи, нито с подробните спецификации относно бордовото оборудване за претегляне, в случай че комитетът, установен съгласно настоящата директива, не даде становище относно проекта за акт за изпълнение, представен от Комисията.
- (19) С цел актуализиране на списъка на алтернативни горива, включен в настоящата директива, от гледна точка на най-новото технологично развитие, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително консултации с експерти на държавите членки, преди да приеме делегираните актове. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (20) Тъй като целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, но поради обхвата и последиците ѝ могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (21) Поради това Директива 96/53/ЕО следва да бъде съответно изменена,

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

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

„а) размерите на моторните превозни средства от категории М2 и М3 и на техните ремаркета от категория 0 и на моторните превозни средства от категории N2 и N3 и на техните ремаркета от категории 03 и 04, дефинирани в приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*).

(\*) 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 (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).“

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) в първата алинея се добавят следните определения:

„— „алтернативни горива“ означава горива или източници на захранване, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта и имат потенциал да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, състоящи се от:

а) електроенергия, консумирана във всички видове електрически превозни средства;

б) водород;

в) природен газ, включително биометан, в газообразна форма (компресиран природен газ — КПГ) и втечнена форма (втечнен природен газ — ВПГ);

г) втечнен нефтен газ (ВНГ);

д) механична енергия от бордови системи за съхранение/бордови източници, включително отпадна топлина,

— „превозно средство на алтернативно гориво“ означава моторно превозно средство, изцяло или частично захранвано с алтернативно гориво, което е било одобрено съгласно рамката на Директива 2007/46/ЕО,

— „интермодална транспортна операция“ означава:

а) комбинирани транспортни операции съгласно определението в член 1 от Директива 92/106/ЕИО на Съвета (\*), при които се превозват един или повече контейнери или сменяеми каросерии с обща максимална дължина до 45 фута; или

б) транспортните дейности, при които се превозват един или повече контейнери или сменяеми каросерии с обща максимална дължина до 45 фута, използващи воден транспорт, при условие че дължината на началната или крайната отсечка не надвишава 150 км на територията на Съюза. Посоченото по-горе разстояние от 150 км може да бъде надвишено, за да се достигне най-близкият подходящ транспортен терминал за предвидената услуга, в случай на:

i) превозни средства, които съответстват на приложение I, точка 2.2.2, буква а) или б); или

ii) превозни средства, които съответстват на приложение I, точка 2.2.2, буква в) или г), ако подобни разстояния са разрешени в съответната държава членка.

За интермодалните транспортни операции най-близкият подходящ транспортен терминал, който предоставя услуги, може да бъде разположен в друга държава членка, различна от държавата членка, в която е бил натоварен или разтоварен товарът,

— „товародател“ означава правно образувание, юридическо или физическо лице, което е посочено на товарителницата или на еквивалентен транспортен документ (например коносамент) като товародател и/или като лице, което е сключило и/или на чието име или от името на което е бил сключен договор за превоз с транспортната компания.

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

б) във втората алинея позоваването на „Директива 70/156/ЕИО“ се заменя със следното:

„Директива 2007/46/ЕО“.

3) Член 4 се изменя, както следва:

- а) трета и четвърта алинея от параграф 4 се заличават;
- б) параграф 6 се заличава.

4) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Съчленените превозни средства, които са пуснати в движение преди 1 януари 1991 г. и които не отговарят на изискванията, съдържащи се в точки 1.6. и 4.4 от приложение I, се счита, че отговарят на тези изисквания за целите на член 3, ако тяхната обща дължина не надвишава 15,50 метра.“

5) Членове 8, 8а и 9 се заличават.

б) Вмъкват се следните членове:

„Член 8б

1. С цел подобряване на тяхната енергийна ефективност превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с аеродинамични елементи, които отговарят на заложените в параграфи 2 и 3 изисквания и са съобразени с Директива 2007/46/ЕО, могат да превишават посочените в приложение I, точка 1.1 максимално допустими дължини, за да се даде възможност за добавяне на такива елементи отзад, на превозните средства или на комбинациите от превозни средства. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с такива елементи, са съобразени с точка 1.5 от приложение I и надхвърлянето на максималните дължини не води до увеличаване на допустимата дължина в натоварено състояние на тези превозни средства или комбинации от превозни средства.

2. Преди пускането им на пазара аеродинамичните елементи, посочени в параграф 1, които на дължина надвишават 500 mm, се одобряват типове в съответствие с правилата относно типовото одобрение в рамките на Директива 2007/46/ЕО.

До 27 май 2017 г. Комисията извършва оценка на необходимостта от приемане или изменение на технически изисквания за типовото одобрение на аеродинамичните елементи, посочени в същата рамка, като се отчита необходимостта да се осигури безопасността на движението по пътищата и безопасността на интермодалните транспортни операции, и по-специално:

- а) трайното закрепване на елементите, така че да се ограничи рискът от отделянето им с течение на времето, включително при интермодална транспортна операция;
- б) безопасността на другите участници в движението по пътищата, особено на уязвимите участници, осигурявайки *inter alia* видимостта на контурната маркировка, когато са поставени аеродинамични елементи, като адаптира изискванията за пряко виждане и, в случай на сблъсък със задната част на превозно средство или комбинация от превозни средства, като не се намалява защитата на задната част при движение.

За тази цел Комисията представя, ако е необходимо, законодателно предложение за изменение на съответните правила относно типовото одобрение в рамките на Директива 2007/46/ЕО.

3. Аеродинамичните елементи, посочени в параграф 1, отговарят на следните условия на експлоатация:

- а) при условия, в които е застрашена безопасността на други участници в движението или тази на водача, тези елементи се сгъват, прибират или отстраняват от водача;
- б) при тяхното използване по градските и междуградските пътни инфраструктури се отчитат специалните характеристики на районите, в които скоростта е по-малка или равна на 50 km/h и в които има по-голяма вероятност да се срещат уязвими участници в движението; и
- в) тяхното използване е съвместимо с интермодалните транспортни операции, и по-специално в прибрано/сгънато състояние максимално разрешената дължина не надхвърля 20 cm.

4. Комисията приема актове за изпълнение, определящи подробни разпоредби, гарантиращи еднакви условия за прилагането на параграф 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.

5. Параграф 1 се прилага от датата на транспонирането или на прилагането на необходимите изменения на инструментите, посочени в параграф 2, и след приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 4, както е уместно.

#### Член 9а

1. С цел подобряване на енергийната ефективност, по-специално посредством аеродинамичните характеристики на кабината, както и на безопасността на движението по пътищата, превозните средства или комбинациите от превозни средства, които отговарят на изискванията по параграф 2 и съответстват на Директива 2007/46/ЕО, могат да надвишават посочените в приложение I, точка 1.1 от настоящата директива максимално допустими дължини, при условие че тяхната кабина има подобрени аеродинамични характеристики и енергийна ефективност, както и показателите за безопасност. Превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с такива кабинни, са съобразени с точка 1.5 от приложение I към настоящата директива и надвишаването на максималните дължини не води до увеличаване на товароносимостта на тези превозни средства.

2. Преди да бъдат пуснати на пазара, превозните средства, посочени в параграф 1, се одобряват в съответствие с правилата относно типовото одобрение в рамките на Директива 2007/46/ЕО. До 27 май 2017 г. Комисията оценява необходимостта от разработване на технически изисквания за типово одобрение на превозните средства, оборудвани с такива кабинни, уредени в същата рамка, като взема предвид следното:

- а) подобрените аеродинамични характеристики на превозните средства или комбинациите от превозни средства;
- б) уязвимите участници в движението по пътищата и подобряване на тяхната видимост за водача, по-специално чрез намаляване на невидимата зона за водача;
- в) намаляването на шетите или нараняванията, причинени на други участници в движението по пътищата в случай на сблъсък;
- г) безопасността и удобството на водачите.

За тази цел Комисията представя, ако е необходимо, законодателно предложение за изменение на съответните правила относно типовото одобрение в рамките на Директива 2007/46/ЕО.

3. Параграф 1 се прилага, считано от три години след датата на транспонирането или на прилагането на необходимите изменения на инструментите, посочени в параграф 2, по целесъобразност.“

7) Член 10а се заличава.

8) Въмъкват се следните членове:

#### „Член 10б

Максималните допустими маси на превозните средства на алтернативно гориво са тези, които са посочени в приложение I, точка 2.3.1, 2.3.2 и 2.4.

Превозните средства на алтернативно гориво също спазват ограниченията за максимално допустимо натоварване на осите, посочени в приложение I, точка 3.

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

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

#### Член 10в

Максималните дължини, определени в приложение I, точка 1.1, когато е приложимо съгласно член 9а, параграф 1, и максималното разстояние, определено в точка 1.6 от приложение I, могат да бъдат превишени с 15 cm за превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи 45-футови контейнери или 45-футови сменяеми каросерии, празни или натоварени, при условие че автомобилното транспортиране на въпросния контейнер или на сменяема каросерия представлява част от интермодална транспортна операция.

#### Член 10г

1. До 27 май 2021 г. 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.

Държавите членки не изискват инсталирането на бордово оборудване за претегляне на превозни средства или комбинации от превозни средства, които са регистрирани в друга държава членка.

Без да се засяга правото на Съюза и националното право, когато автоматичните системи се използват за установяване на нарушения на настоящата директива и за налагане на санкции, тези автоматични системи подлежат на сертифициране. Когато тези автоматични системи се използват само за целите на разпознаването, не се изисква сертифициране.

2. Всяка държава членка провежда всяка календарна година подходящ брой проверки на масата на превозните средства или комбинациите от превозни средства в движение, пропорционално на общия брой превозни средства, инспектирани годишно на нейна територия.

3. Държавите членки правят необходимото техните компетентни органи да обменят информацията относно нарушенията и санкциите, свързани с настоящия член, в съответствие с член 18 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.\*

4. Инсталираното на борда оборудване за претегляне, посочено в параграф 1, е точно и надеждно, напълно оперативно съвместимо и съвместимо с всички видове превозни средства,

5. До 27 май 2016 г. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят подробни разпоредби, гарантиращи еднакви условия за прилагането на правилата за оперативна съвместимост и съвместимост, посочени в параграф 4.

За да се осигури оперативна съвместимост, подробните разпоредби дават възможност данните за масата да бъдат съобщавани по всяко време от движещо се превозно средство на компетентните органи и на неговия водач. Предаването на данните се извършва през интерфейс, определен от стандартите CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 и ISO 14906. В допълнение към това подобно съобщение гарантира, че компетентните органи на държавите членки могат да комуникират и да обменят информация по един и същ начин с превозните средства и комбинациите от превозни средства, регистрирани във всяка държава членка, и посредством бордово оборудване за претегляне.

С оглед гарантиране на съвместимост с всички видове превозни средства бордовата система на моторните превозни средства получава и обработва всякакви данни, получавани от всеки вид ремарке или полуремарке, прикачено към моторното превозно средство.

Актовете за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 10и, параграф 2.

#### Член 10д

Държавите членки установяват правила относно санкциите, налагани за нарушения на настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да осигурят тяхното прилагане. Тези санкции са ефективни, недискриминационни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези правила.

#### Член 10е

1. За транспортирането на контейнери и сменяеми каросерии държавите членки определят правила, които изискват:

- а) товародателят да предостави на превозвача, на когото поверява превоза на контейнер или на сменяема каросерия, декларация, посочваща теглото на превозваните контейнер или сменяема каросерия; и
- б) превозвачът да осигури достъп до цялата съответна документация, предоставена от товародателя.

2. Държавите членки определят правила относно отговорността както на товародателя, така и на превозвача, доколкото е уместно в случаите, когато информацията, посочена в параграф 1, липсва или е неточна и превозното средство или комбинацията от превозни средства са претоварени.

#### Член 10ж

На всеки две години, но не по-късно от 30 септември на годината, следваща края на съответния двугодишен период, държавите членки изпращат на Комисията необходимата информация относно:

- а) броя на проверките, извършени през предходните две календарни години; и
- б) броя на откритите претоварени превозни средства или комбинации от превозни средства.

Тази информация може да бъде част от информацията, предоставена в съответствие с член 17 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>.\*

Комисията анализира получената информация съгласно настоящия член и включва анализа в доклада, който се изпраща на Европейския парламент и на Съвета съгласно Регламент (ЕО) № 561/2006.

#### Член 10з

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10б, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 26 май 2015 г. 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 срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
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.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 10б, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения 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.

#### Член 10и

1. Комисията се подпомага от Комитета за автомобилен транспорт, посочен в член 42 от Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(3)</sup>\*. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup>.\*
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

#### Член 10й

До 8 май 2020 г. Комисията внася, по целесъобразност, пред Европейския парламент и Съвета доклад относно прилагането на измененията на настоящата директива, въведени с Директива 2015/719 на Европейския парламент и Съвета <sup>(5)</sup>\*, в който се отчитат конкретните характеристики на някои пазарни сегменти. Въз основа на резултатите от този доклад Комисията, ако е целесъобразно, изготвя законодателно предложение, придружено от оценка на въздействието. Докладът се предоставя най-малко шест месеца преди внасянето на всякакво законодателно предложение.

<sup>(1)</sup>\* Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51).

<sup>(2)</sup>\* Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

<sup>(3)</sup>\* Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup>\* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

<sup>(5)</sup>\* Директива (ЕС) 2015/719 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 година 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 (ОВ L 115, 6.5.2015 г., стр. 1).“



- 9) Приложение I се изменя, както следва:
- а) точка 1.2, буква а) се заменя със следното:  
„а) всички превозни средства, с изключение на превозните средства, посочени в буква б): 2,55 т“;
- б) точка 1.2, буква б) се заменя със следното:  
„б) надстройки на изотермични превозни средства или изотермични контейнери или сменяеми каросерии, транспортирани с превозни средства: 2,60 т“;
- в) в точка 2.2.2 буква в) се заменя със следния текст:  
„в) двуосно моторно превозно средство с триосно полуремарке, превозващо при интермодални транспортни операции един или повече контейнери или сменяеми каросерии с обща максимална дължина до 45 фута: 42 тона“;
- г) в точка 2.2.2 се добавя следната буква:  
„г) триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке, превозващо при интермодални транспортни операции един или повече контейнери или сменяеми каросерии с обща максимална дължина до 45 фута: 44 тона“;
- д) точка 2.3.1 се заменя със следното:  
„2.3.1. Двуосни моторни превозни средства, различни от автобуси: 18 тона  
Двуосни моторни превозни средства на алтернативно гориво, различни от автобуси: максималната допустима маса от 18 тона се увеличава с допълнителната маса, необходима за технологията с алтернативно гориво, с максимум 1 тон  
Двуосни автобуси: 19,5 тона“;
- е) точка 2.3.2 се заменя със следното:  
„2.3.2. Триосни моторни превозни средства: 25 тона или 26 тона, когато задвижващата ос е оборудвана с двойни гуми и пневматично окачване или окачване, признато за равностойно в рамките на Съюза, както са определени в приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана с двойни гуми и максималната маса на всяка ос не надвишава 9,5 тона.  
Триосни моторни превозни средства на алтернативно гориво: максималната допустима маса от 25 тона или 26 тона, когато задвижващата ос е оборудвана с двойни гуми и пневматично окачване или окачване, признато за равностойно в рамките на Съюза, както са определени в приложение II, или когато всяка задвижваща ос е оборудвана с двойни гуми и максималната маса на всяка ос не надвишава 9,5 тона, се увеличава с допълнителната тежест, необходима за технологията с алтернативно гориво, с максимум 1 тон“;
- ж) точка 2.4 се заменя със следното:  
„2.4. Триосни съчленени автобуси: 28 тона  
Триосни съчленени автобуси на алтернативно гориво: максималната допустима маса от 28 тона се увеличава с допълнителната маса, необходима за технологията с алтернативно гориво, с максимум 1 тон“.

## Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, до 7 май 2017 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки предоставят на Комисията текстовете на основните мерки от националното право, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

## Член 3

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

## Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 29 април 2015 година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*  
M. SCHULZ

*За Съвета*  
*Председател*  
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---