

I.

(Zakonodavni akti)

DIREKTIVE

DIREKTIVA (EU) 2015/719 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 29. travnja 2015.

o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽²⁾,

budući da:

- (1) Mora se naglasiti potreba za smanjenjem emisija stakleničkih plinova, a posebno emisija ugljikovog dioksida (CO₂), potreba za poboljšanjem sigurnosti prometa na cestama, prilagođavanjem relevantnog zakonodavstva tehnološkom razvoju i promjenjivim potrebama tržišta te potreba za olakšavanjem intermodalnih prijevoznih djelatnosti uz istodobno osiguravanje neometanog tržišnog natjecanja i zaštitu cestovne infrastrukture.
- (2) Tehnološki razvoj omogućuje priključivanje aerodinamičnih naprava na uvlačenje ili sklopivih aerodinamičnih naprava na stražnji dio vozila. Međutim, to bi rezultiralo prekoračenjem najvećih duljina dozvoljenih prema Direktivi Vijeća 96/53/EZ ⁽³⁾. Stoga je potrebno odstupanje od najvećih duljina. Ova Direktiva ima za cilj dopustiti ugradnju takvih naprava čim se prenesu ili se počnu primjenjivati potrebne izmjene tehničkih zahtjeva za homologaciju aerodinamičnih naprava i nakon što Komisija donese provedbene akte kojima se utvrđuju operativna pravila za upotrebu takvih naprava.
- (3) Poboljšanom aerodinamikom kabina motornih vozila, eventualno u kombinaciji s aerodinamičnim napravama na uvlačenje ili sklopivim aerodinamičnim napravama priključenima na stražnji dio vozila, omogućila bi se znatna

⁽¹⁾ SL C 327, 12.11.2013., str. 133.

⁽²⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 15. travnja 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Stajalište Vijeća u prvom čitanju od 16. listopada 2014. (SL C 40, 5.2.2015., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 10. ožujka 2015. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 20. travnja 2015.

⁽³⁾ Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).

poboljšanja u pogledu energetskih svojstava vozila. Međutim, prema trenutačnim najvećim duljinama određenima Direktivom 96/53/EZ takvo poboljšanje nije moguće bez smanjivanja nosivosti vozila i ugrožavanja ekonomske ravnoteže sektora cestovnog prometa. Odstupanje od najvećih duljina potrebno je i zbog tog razloga. To odstupanje ne bi se smjelo upotrebljavati za povećanje nosivosti vozila.

- (4) U skladu s okvirom Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, aerodinamične naprave koje premašuju 500 mm duljine i motorna vozila opremljena kabinama kojima se poboljšavaju njihove aerodinamičke radne značajke trebaju, ako takva vozila premašuju ograničenja određena Direktivom 96/53/EZ, biti homologirana prije stavljanja na tržište.
- (5) Omogućivanje opremanja vozila novom konstrukcijom kabina doprinijelo bi poboljšavanju sigurnosti prometa na cestama smanjivanjem mrtvih kutova u vidnom polju vozača, uključujući one ispod vjetrobranskog stakla, te bi trebalo pomoći spašavanju života brojnih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu poput pješaka ili biciklista. Nova konstrukcija kabine također bi mogla uključivati strukture za apsorpciju energije u slučaju sudara. Nadalje, potencijalnim povećanjem prostora kabine trebale bi se poboljšati sigurnost vozača i udobnost za vozača. Nakon što budu razvijeni poboljšani sigurnosni zahtjevi za dulje kabine, moći će se razmotriti prikladnost njihove upotrebe na vozilima za koja nije predviđeno produljenje.
- (6) Alternativni pogonski sustavi, u koje spadaju hibridni pogonski sustavi, oni su sustavi koji za potrebe mehaničkog pogona povlače energiju iz pogonskog goriva i/ili akumulatora ili druge naprave za pohranu električne ili mehaničke energije. Njihovom upotrebom u teškim teretnim vozilima ili u autobusima može doći do povećanja mase vozila, ali se njome smanjuje onečišćenje. Ta dodatna masa ne bi se smjela uračunavati kao dio stvarne nosivosti vozila jer bi time sektor cestovnog prometa bio doveden u nepovoljniji položaj u ekonomskom smislu. Međutim, dodatna masa ne bi smjela dovesti niti do povećanja nosivosti vozila.
- (7) Buduća vozila s pogonom na alternativna goriva (s težim pogonskim sustavima od onih koji se upotrebljavaju u vozilima s pogonom na konvencionalna goriva) također bi mogla ostvariti koristi od dodatne dopuštene mase. Stoga se takva alternativna goriva mogu uključiti na popis alternativnih goriva predviđen ovom Direktivom ako njihova upotreba zahtijeva korištenje dodatne dopuštene mase.
- (8) Ovom se Direktivom predviđaju odstupanja od najvećih dopuštenih masa i dimenzija vozila i skupova vozila utvrđenih u Direktivi 96/53/EZ. Međutim, države članice trebale bi moći, zbog razloga povezanih sa sigurnošću prometa na cestama ili obilježjima infrastrukture, ograničiti prometovanje određenih vozila na specifičnim dijelovima svoje cestovne mreže.
- (9) U području kontejnerskog prijevoza sve se više upotrebljavaju kontejneri duljine 45 stopa. Takvi kontejneri prevoze se svim vrstama prijevoza. Međutim, cestovne komponente intermodalnih prijevoznih djelatnosti trenutačno se mogu obavljati samo ako i države članice i prijevoznici provode složene administrativne postupke ili ako ti kontejneri imaju patentirane užlijebljene rubove, što stvara izrazito visoke troškove. Povećanjem dopuštene duljine vozila koja prevoze takve kontejnere za 15 cm prijevoznike bi se moglo osloboditi od navedenih administrativnih postupaka i mogle bi se olakšati intermodalne prijevozne djelatnosti, a bez ugrožavanja cestovne infrastrukture ili drugih sudionika u cestovnom prometu odnosno bez nanošenja štete toj infrastrukturi ili tim sudionicima. Definicijom intermodalne prijevozne djelatnosti u ovoj Direktivi ne dovodi se u pitanje rad na reviziji Direktive Vijeća 92/106/EEZ ⁽²⁾.
- (10) Radi daljnjeg poticanja intermodalnih prijevoznih djelatnosti i kako bi se uzela u obzir prazna masa kontejnera ili izmjenjivih sanduka duljine do 45 stopa, trebalo bi dopustiti prometovanje troosovinskim motornim vozilima s dvo- ili troosovinskim poluprikolicama uz ukupnu najveću dopuštenu masu od 44 tone. U intermodalnim prijevoznim djelatnostima trebala bi biti dopuštena dvoosovinska motorna vozila s troosovinskim poluprikolicama uz ukupnu najveću dopuštenu masu od 42 tone koja prevoze kontejnere ili izmjenjive sanduke duljine do 45 stopa.
- (11) Od donošenja Direktive 96/53/EZ znatno se povećala prosječna masa putnika u autobusnom prijevozu i njihove prtljage. S obzirom na ograničenja mase određena tom Direktivom to je dovelo do postupnog smanjenja broja prevezenih putnika. Osim toga, oprema potrebna za ispunjavanje važećih tehničkih zahtjeva, kao što je Euro VI, dodatno povećava masu vozila koja ih prevoze. Potreba davanja prednosti javnom prijevozu pred privatnim prijevozom u interesu bolje energetske učinkovitosti znači da je potrebno ponovno dosegnuti nekadašnji broj putnika u autobusnom prijevozu, vodeći pritom računa i o povećanju njihove mase i mase njihove prtljage. To je

⁽¹⁾ Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

moguće ostvariti povećanjem najveće dopuštene mase za dvoosovinske autobuse unutar ograničenja kojima se ipak osigurava izbjegavanje oštećenja cestovne infrastrukture koja nastaju zbog bržeg habanja.

- (12) Države članice trebaju na primjeren način rješavati kršenja povezana s pretovarenim vozilima kako bi se izbjeglo svako narušavanje tržišnog natjecanja i jamčila sigurnost prometa na cestama.
- (13) Kako bi se osiguralo neometano tržišno natjecanje između prijevoznika i poboljšalo otkrivanje kršenja, države članice trebale bi do 27. svibnja 2021. poduzeti specifične mjere radi identificiranja vozila ili skupova vozila u prometu koji vjerojatno premašuju odgovarajuća ograničenja mase te bi ih stoga trebalo provjeriti. Takvu se identifikaciju može provesti pomoću mehanizama za mjerenje mase koji su ugrađeni u cestovnu infrastrukturu ili senzora koji se nalaze u vozilu i koji odgovarajućim tijelima daljinski šalju podatke. Takvi podaci izmjereni u vozilu trebali bi biti dostupni i vozaču. Sve države članice trebale bi svake godine obaviti primjeren broj provjera mase vozila. Broj takvih provjera trebao bi biti razmjeran ukupnom broju vozila koja se svake godine pregleda u dotičnoj državi članici.
- (14) Kako bi se osigurala sukladnost s ovom Direktivom, države članice trebale bi utvrditi pravila o sankcijama za kršenja ove Direktive te bi trebale osigurati njihovu provedbu. Navedene sankcije trebale bi biti djelotvorne, nediskriminirajuće, proporcionalne i odvraćajuće.
- (15) Kako bi provjere mase vozila ili skupova vozila postale djelotvornije na međunarodnoj razini te kako bi se olakšala neometana provedba tih provjera, važno je da nadležna tijela država članica razmjenjuju informacije. Kontaktnom točkom određenom u skladu s Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ trebalo bi se koristiti za takve razmjene informacija.
- (16) Europski parlament i Vijeće trebalo bi redovito obavješćivati o provjerama koje nadležna tijela država članica provode u cestovnom prometu. Te informacije koje pružaju države članice Komisiji će omogućiti da osigura sukladnost prijevoznika s pravilima predviđenima ovom Direktivom kao i da utvrdi je li potrebno razviti dodatne prisilne mjere.
- (17) Radi osiguravanja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾.
- (18) Komisija ne bi trebala donijeti provedbene akte koji se odnose na operativne zahtjeve za upotrebu aerodinamičnih naprava niti bi trebala donijeti detaljne specifikacije u vezi s opremom u vozilu koja je namijenjena mjerenju mase ako odbor koji je osnovan u skladu s ovom Direktivom nije dao mišljenje o nacrtu provedbenog akta koji je predložila Komisija.
- (19) Radi ažuriranja popisa alternativnih goriva koji je uključen u ovu Direktivu s obzirom na najnovija tehnološka postignuća, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. UFEU-a. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada, a prije donošenja delegiranih akata, provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući savjetovanja sa stručnjacima država članica. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću šalju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.
- (20) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njezina opsega i njezinih učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (21) Direktivu 96/53/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

⁽¹⁾ Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 96/53/EZ mijenja se kako slijedi:

1. Članak 1. stavak 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) dimenzije motornih vozila kategorija M2 i M3 i njihove prikolice kategorije 0 te motorna vozila kategorija N2 i N3 i njihove prikolice kategorije 03 i 04, definirane Prilogom II. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (*);

(*) Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).”

2. Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u prvom stavku dodaju se sljedeće definicije:

— „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti njegovom smanjenju ugljikovih spojeva i poboljšati neškodljivost prometnog sektora za okoliš i obuhvaćaju:

(a) električnu energiju potrošenu u svim vrstama električnih vozila;

(b) vodik;

(c) prirodni plin, uključujući biometan, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom stanju (ukapljeni prirodni plin – UPP);

(d) ukapljeni naftni plin (UNP);

(e) mehaničku energiju dobivenu iz spremnika ugrađenih u vozila odnosno iz izvora ugrađenih u vozila, uključujući otpadnu toplinu,

— „vozilo s pogonom na alternativna goriva” znači motorno vozilo koje se potpuno ili djelomično pogoni alternativnim gorivom i koje je homologirano u skladu s okvirom Direktive 2007/46/EZ,

— „intermodalna prijevozna djelatnost” znači:

(a) postupanja u kombiniranom prijevozu utvrđena u članku 1. Direktive Vijeća 92/106/EEZ (*) u okviru kojih se prevoze jedan ili više kontejnera ili izmjenjivih sanduka do ukupne najveće duljine od 45 stopa; ili

(b) postupanja u prijevozu u okviru kojih se prevoze jedan ili više kontejnera ili izmjenjivih sanduka do ukupne najveće duljine od 45 stopa, pri čemu se upotrebljava vodeni prijevoz, pod uvjetom da duljina početne ili završne dionice puta ne premašuje 150 km na teritoriju Unije. Gore navedena udaljenost od 150 km može biti premašena radi dolaska do najbližeg prikladnog transportnog terminala za predviđenu uslugu ako se radi o:

i. vozilima koja su u skladu s točkama 2.2.2. (a) ili (b) Priloga I.; ili

ii. vozilima koja su u skladu s točkama 2.2.2. (c) ili (d) Priloga I. u slučajevima kad su takve udaljenosti dozvoljene u određenoj državi članici.

Za intermodalne prijevozne djelatnosti najbliži prikladan transportni terminal koji pruža uslugu može biti smješten u državi članici koja nije država članica u kojoj je pošiljka utovarena ili istovarena,

— „otpremnik” znači pravni subjekt ili pravna ili fizička osoba navedena kao otpremnik na teretnici ili jednako-vrijednoj prijevoznj ispravi, kao što je teretnica „s pravom prekrcaja”, i/ili u čije je ime ili za čiji je račun sklopljen ugovor o prijevozu s prijevoznim poduzećem.

(*) Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.);

(b) u drugom stavku upućivanje na „Direktivu 70/156/EEZ” zamjenjuje se sljedećim:

„Direktivu 2007/46/EZ”.

3. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 4. treći i četvrti podstavak brišu se;
- (b) stavak 6. briše se.

4. Članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Za potrebe članka 3. smatra se da su zglobna vozila koja su puštena u promet prije 1. siječnja 1991. i koja nisu u skladu sa specifikacijama navedenima u točkama 1.6. i 4.4. Priloga I. u skladu s tim specifikacijama ako ne premašuju ukupnu duljinu od 15,50 m.”

5. Članci 8., 8.a i 9. brišu se.

6. Umeću se sljedeći članci:

„Članak 8.b

1. S ciljem poboljšavanja njihove energetske učinkovitosti, vozila ili skupovi vozila opremljeni aerodinamičnim napravama koje ispunjavaju zahtjeve utvrđene u stavcima 2. i 3., i koji su u skladu s Direktivom 2007/46/EZ, smiju premašiti najveće duljine predviđene u točki 1.1. Priloga I. kako bi se dopustilo dodavanje takvih naprava na stražnji dio vozila ili skupova vozila. Vozila ili skupovi vozila opremljeni takvim napravama moraju biti u skladu s točkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, a bilo kakvo prekoračenje najvećih duljina ne smije dovesti do povećanja utovarne duljine tih vozila ili skupova vozila.

2. Prije stavljanja na tržište, aerodinamične naprave iz stavka 1. koje premašuju duljinu od 500 mm moraju biti homologirane u skladu s pravilima o homologaciji u okviru Direktive 2007/46/EZ.

Do 27. svibnja 2017. Komisija procjenjuje potrebu za donošenjem ili izmjenom bilo kojih tehničkih zahtjeva za homologaciju aerodinamičnih naprava koji su utvrđeni u tom okviru, vodeći pritom računa o potrebi da se jamči sigurnost prometa na cestama i sigurnost intermodalnih prijevoznih djelatnosti, a posebno:

- (a) sigurno priključenje naprava na način kojim se smanjuje rizik njihovog odvajanja tijekom vremena, uključujući tijekom intermodalne prijevozne djelatnosti;
- (b) sigurnost drugih sudionika u cestovnom prometu, posebno nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, osiguravajući, između ostalog, vidljivost oznaka obrisa nakon postavljanja aerodinamičnih naprava, prilagođavanjem zahtjeva u pogledu neizravne vidljivosti i, u slučaju sudara sa stražnje strane vozila ili skupa vozila, neugrožavanjem zaštite od stražnjeg podlijetanja.

U tu svrhu Komisija prema potrebi podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu važećih pravila o homologaciji u okviru Direktive 2007/46/EZ.

3. Aerodinamične naprave iz stavka 1. moraju ispunjavati sljedeće operativne uvjete:

- (a) u slučaju ugrožavanja sigurnosti drugih sudionika u cestovnom prometu ili samog vozača, vozač ih mora sklopiti, uvući ili ukloniti;
- (b) pri njihovoj upotrebi na gradskoj i međugradskoj cestovnoj infrastrukturi uzimaju se u obzir posebna obilježja područja u kojima ograničenje brzine iznosi 50 km/h ili manje i u kojima je vjerojatnija prisutnost nezaštićenih sudionika u prometu; i
- (c) njihova upotreba sukladna je s intermodalnim prijevoznim djelatnostima i, posebno, kada su uvučene/sklopljene, one ne smiju premašiti najveću dopuštenu duljinu za više od 20 cm.

4. Komisija donosi provedbene akte kojima utvrđuje detaljne odredbe kojima se osiguravaju jednaki uvjeti za provedbu stavka 3. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

5. Stavak 1. primjenjuje se od dana prenošenja ili početka primjene potrebnih izmjena instrumenata iz stavka 2. i nakon donošenja provedbenih akata iz stavka 4., prema potrebi.

Članak 9.a

1. S ciljem poboljšanja energetske učinkovitosti, posebno u pogledu aerodinamičkih radnih značajki kabina, kao i sigurnosti prometa na cestama, vozila ili skupovi vozila koji ispunjavaju zahtjeve utvrđene u stavku 2. i koji su u skladu s Direktivom 2007/46/EZ smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da njihove kabine pružaju poboljšane aerodinamičke radne značajke, bolju energetska učinkovitost i poboljšane sigurnosne radne značajke. Vozila ili skupovi vozila opremljeni takvim kabinama moraju biti u skladu s točkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, a bilo koje prekoračenje najvećih duljina ne smije dovesti do povećanja nosivosti tih vozila.

2. Vozila iz stavka 1. prije stavljanja na tržište moraju biti homologirana u skladu s pravilima o homologaciji u okviru Direktive 2007/46/EZ. Do 27. svibnja 2017. Komisija ocjenjuje potrebu za razvojem tehničkih zahtjeva za homologaciju vozila opremljenih takvim kabinama kako je utvrđeno u tom okviru, uzimajući pritom u obzir sljedeće:

- (a) poboljšane aerodinamičke radne značajke vozila ili skupova vozila;
- (b) nezaštićene sudionike u cestovnom prometu i poboljšavanje njihove vidljivosti za vozače, posebno smanjenjem mrtvih kutova;
- (c) smanjenje oštećenja ili ozljeda prouzročenih drugim sudionicima u cestovnom prometu u slučaju sudara;
- (d) sigurnost vozača i udobnost za vozača.

U tu svrhu Komisija prema potrebi podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu važećih pravila o homologaciji u okviru Direktive 2007/46/EZ.

3. Stavak 1. primjenjuje se od tri godine nakon dana prenošenja ili početka primjene potrebnih izmjena instrumenata iz stavka 2., prema potrebi.”

7. Članak 10.a briše se.

8. Umeću se sljedeći članci:

„Članak 10.b

Najveće dopuštene mase vozila s pogonom na alternativna goriva navedene su u točkama 2.3.1., 2.3.2. i 2.4. Priloga I.

Vozila s pogonom na alternativna goriva također su u skladu s ograničenjima najveće dopuštene mase po osovini koja su navedena u točki 3. Priloga I.

Dodatna masa koju iziskuju vozila s pogonom na alternativna goriva određuje se na temelju dokumentacije koju pruža proizvođač kada je dotično vozilo homologirano. Ta dodatna masa navodi se u službenom dokazu koji je potreban u skladu s člankom 6.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10.h radi ažuriranja, za potrebe ove Direktive, popisa alternativnih goriva iz članka 2. koja iziskuju dodatnu masu. Posebno je važno da prije donošenja navedenih delegiranih akata Komisija postupa u skladu sa svojom uobičajenom praksom i da provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući i ona sa stručnjacima država članica.

Članak 10.c

Najveće duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I., podložno, kada je to primjenjivo, članku 9.a stavku 1., i najveća udaljenost utvrđena u točki 1.6. Priloga I. mogu se premašiti za 15 cm kada se radi o vozilima ili skupovima vozila kojima se prevoze kontejneri duljine 45 stopa ili izmjenjivi sanduci duljine 45 stopa, prazni ili s teretom, pod uvjetom da je cestovni prijevoz dotičnog kontejnera ili izmjenjivog sanduka dio intermodalne prijevozne djelatnosti.

Članak 10.d

1. Do 27. svibnja 2021. države članice poduzimaju specifične mjere radi identificiranja vozila ili skupova vozila u prometu koji vjerojatno premašuju najveću dopuštenu masu te bi ih stoga njihova nadležna tijela trebala provjeriti kako bi se osigurala sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Navedene se mjere mogu poduzeti uz pomoć automatiziranih sustava postavljenih na cestovnoj infrastrukturi ili pomoću opreme u vozilu namijenjene mjerenju mase koja je ugrađena u vozila u skladu sa stavkom 4.

Država članica ne smije zahtijevati ugradnju opreme namijenjene mjerenju mase u vozila ili skupove vozila koji su registrirani u drugoj državi članici.

Ne dovodeći u pitanje pravo Unije i nacionalno pravo, kada se za utvrđivanje kršenja ove Direktive i određivanje sankcija upotrebljavaju automatski sustavi, takvi automatski sustavi moraju biti potvrđeni. Kada se automatski sustavi upotrebljavaju samo u svrhu identifikacije, oni ne moraju biti potvrđeni.

2. Svaka država članica svake kalendarske godine provodi odgovarajući broj provjera mase vozila ili skupova vozila u prometu koji je razmjerni ukupnom broju vozila koja se svake godine pregledaju na njezinom državnom području.

3. U skladu s člankom 18. Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (*) države članice osiguravaju da njihova nadležna tijela razmjenjuju informacije o kršenjima i sankcijama koji se odnose na ovaj članak.

4. Oprema u vozilu namijenjena mjerenju mase vozila iz stavka 1. mora biti precizna i pouzdana, u potpunosti interoperabilna i kompatibilna sa svim vrstama vozila.

5. Do 27. svibnja 2016. Komisija donosi provedbene akte kojima utvrđuje detaljne odredbe kojima se osiguravaju jednaki uvjeti za provedbu pravila o interoperabilnosti i kompatibilnosti navedenih u stavku 4.

Kako bi se osigurala interoperabilnost, tim se detaljnim odredbama omogućava, u svakom trenutku, iz vozila u pokretu, slanje podataka o masi nadležnim tijelima kao i njegovom vozaču. Slanje podataka obavlja se putem sučelja koje je utvrđeno normama CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 i ISO 14906. Osim toga, takvim se slanjem podataka osigurava da nadležna tijela država članica mogu na isti način komunicirati i razmjenjivati informacije s vozilima i skupovima vozila registriranim u bilo kojoj državi članici koji upotrebljavaju opremu u vozilu namijenjenu mjerenju mase.

Kako bi se osigurala kompatibilnost sa svim vrstama vozila, sustavi ugrađeni u motorna vozila moraju imati sposobnost primanja i obrade svih podataka koji dolaze iz bilo koje vrste prikolice ili poluprikolice priključene na motorna vozila.

Navedeni provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

Članak 10.e

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju u slučaju kršenja ove Direktive te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi se osigurala njihova provedba. Navedene su sankcije djelotvorne, nediskriminirajuće, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim pravilima.

Članak 10.f

1. Za prijevoz kontejnera i izmjenjivih sanduka države članice utvrđuju pravila kojima se zahtijeva da:

- (a) otpremnik prijevozniku kojemu povjerava prijevoz kontejnera ili izmjenjivog sanduka preda izjavu u kojoj je navedena masa kontejnera ili izmjenjivog sanduka koji se prevozi; i
- (b) prijevoznik osigura uvid u svu relevantnu dokumentaciju koju je otpremnik dostavio.

2. Države članice utvrđuju pravila o odgovornosti i otpremnika i prijevoznika, prema potrebi, u slučajevima u kojima informacije iz stavka 1. nedostaju ili su netočne, a vozilo ili skup vozila je pretovareno/pretovaren.

Članak 10.g

Svake dvije godine, a najkasnije do 30. rujna godine koja slijedi nakon kraja dotičnog dvogodišnjeg razdoblja, države članice šalju Komisiji potrebne informacije o:

- (a) broju provjera provedenih tijekom prethodne dvije kalendarske godine; i
- (b) broju otkrivenih pretovarenih vozila ili skupova vozila.

Navedene informacije mogu biti dijelom informacija podnesenih u skladu s člankom 17. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća (**).

Komisija analizira informacije primljene na temelju ovog članka i uključuje takvu analizu u izvješće koje treba dostaviti Europskom parlamentu i Vijeću u skladu s Uredbom (EZ) br. 561/2006.

Članak 10.h

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10.b dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 26. svibnja 2015. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti automatski se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije isteka svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10.b. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
5. Delegirani akt donesen na temelju članka 10.b stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože prigovor ili ako su prije isteka tog roka Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovor. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 10.i

1. Komisiji pomaže Odbor za cestovni promet iz članka 42. Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ^{(3)*}. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ^{(4)*}.
2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.
3. Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 10.j

Do 8. svibnja 2020. Komisija prema potrebi Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o provedbi izmjena ove Direktive koje su provedene Direktivom (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća ^{(3)*}, uzimajući pritom u obzir posebna obilježja određenih tržišnih segmenata. Na temelju tog izvješća Komisija, ako je to potrebno, podnosi zakonodavni prijedlog kojem propisno prilaže procjenu utjecaja. Navedeno izvješće objavljuje se najmanje šest mjeseci prije podnošenja bilo kojeg zakonodavnog prijedloga.

^{(1)*} Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

^{(2)*} Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

^{(3)*} Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

^{(4)*} Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

^{(5)*} Direktiva (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (SL L 115, 6.5.2015., str. 1.)."

9. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1.2.(a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) sva vozila osim vozila iz podtočke (b): 2,55 m”;

(b) točka 1.2.(b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) nadogradnja klimatiziranih vozila ili klimatiziranih kontejnera ili izmjenjivih sanduka koje prevoze vozila: 2,60 m”;

(c) točka 2.2.2.(c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima prevozi jedan ili više kontejnera ili izmjenjivih sanduka, uz ukupnu najveću duljinu do 45 stopa: 42 tone”;

(d) u točki 2.2.2. dodaje se sljedeća podtočka:

„(d) troosovinsko motorno vozilo s dvo- ili troosovinskom poluprikolicom koje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima prevozi jedan ili više kontejnera ili izmjenjivih sanduka, uz ukupnu najveću duljinu do 45 stopa: 44 tone”;

(e) točka 2.3.1. zamjenjuje se sljedećim:

„2.3.1. Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa: 18 tona

Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa, s pogonom na alternativna goriva: najveća dopuštena masa od 18 tona povećava se najviše za 1 tonu za dodatnu masu koju iziskuje tehnologija za alternativna goriva

Dvoosovinski autobusi: 19,5 tona”;

(f) točka 2.3.2. zamjenjuje se sljedećim:

„2.3.2. Troosovinska motorna vozila: 25 tona ili 26 tona ako je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača i ako najveća masa po svakoj osovini ne premašuje 9,5 tona.

Troosovinska motorna vozila s pogonom na alternativna goriva: najveća dopuštena masa od 25 tona ili 26 tona ako je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača i ako se najveća masa po osovini koja ne premašuje 9,5 tona povećava najviše za 1 tonu za dodatnu masu koju iziskuje tehnologija za alternativna goriva”;

(g) točka 2.4. zamjenjuje se sljedećim:

„2.4. Troosovinski zglobni autobusi: 28 tona

Troosovinski zglobni autobusi s pogonom na alternativna goriva: najveća dopuštena masa od 28 tona povećava se najviše za 1 tonu za dodatnu masu koju iziskuje tehnologija za alternativna goriva”.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 7. svibnja 2017. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 29. travnja 2015.

Za Europski parlament
Predsjednik
M. SCHULZ

Za Vijeće
Predsjednica
Z. KALNIŃA-LUKAŠEVICA
