

I

(Zakonodajni akti)

DIREKTIVE

DIREKTIVA (EU) 2015/719 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 29. aprila 2015

o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Poudariti je treba potrebo po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, zlasti emisij ogljikovega dioksida (CO₂), izboljšanju varnosti v cestnem prometu, prilagoditvi zadevne zakonodaje tehnološkemu razvoju in spreminjajočim se potrebam na trgu ter omogočanju intermodalnega prevoza, pri čemer je treba zagotoviti neizkrivljeno konkurenco in zaščito cestne infrastrukture.
- (2) Tehnološki napredek omogoča namestitve dviznih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil. Vendar pa bi to imelo za posledico prekoračitev največje dolžine, dovoljene v skladu z Direktivo Sveta 96/53/ES ⁽³⁾. Zato je treba določiti odstopanje od določb o največji dolžini. Namen te direktive je dovoliti namestitve takih naprav takoj po prenosu ali začetku uporabe potrebnih sprememb tehničnih zahtev za homologacijo aerodinamičnih naprav in ko Komisija sprejme izvedbene akte o določitvi operativnih pravil za uporabo takih naprav.
- (3) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabin motornih vozil bi se, morebiti ob hkratni uporabi dviznih ali zložljivih aerodinamičnih naprav, nameščenih na zadnji del vozil, znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar

⁽¹⁾ UL C 327, 12.11.2013, str. 133.

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 15. aprila 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 16. oktobra 2014 (UL C 40, 5.2.2015, str. 1). Stališče Evropskega parlamenta z dne 10. marca 2015 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 20. aprila 2015.

⁽³⁾ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

tako izboljšanje v skladu s sedanjimi največjimi dolžinami, določenimi v Direktivi 96/53/ES, ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil oziroma ne da bi bilo ogroženo ekonomsko ravnovesje v sektorju cestnega prevoza. Iz tega razloga je tudi treba določiti odstopanje od teh največjih dolžin. Tako odstopanje se ne bi smelo uporabljati za povečanje nosilnosti vozila.

- (4) V skladu z okvirom iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ je treba aerodinamične naprave, ki po dolžini presegajo 500 mm, in motorna vozila, opremljena s kabinami za izboljšanje njihove aerodinamičnosti, kadar taka vozila presegajo omejitve, določene v Direktivi 96/53/ES, preden se dajo na trg, homologirati.
- (5) Zagotovitev možnosti, da se vozila opremijo z novo konstrukcijo kabin, bi prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikovega pogleda, tudi tistih pod vetrobranskim steklom, in bi pripomogla k reševanju življenj med številnimi ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Nova konstrukcija kabin bi lahko vsebovala strukture za absorpcijo energije v primeru trka. Poleg tega bi se morala z morebitnim povečanjem prostornine kabine izboljšati tudi varnost in udobje voznika. Ko bodo oblikovane izboljšane varnostne zahteve za daljše kabine, bo mogoče preučiti, ali je njihova uporaba primerna za vozila, za katera ni predvideno podaljšanje.
- (6) Alternativni sistemi za prenos moči, ki vključujejo hibridne sisteme za prenos moči, so tisti, ki za namene mehanskega pogona pridobivajo energijo iz goriva in/ali akumulatorja ali druge naprave za shranjevanje električne ali mehanske energije. Uporaba alternativnih sistemov za prenos moči pri težkih tovornih vozilih ali avtobusih lahko povzroča dodatno težo, vendar zmanjšuje onesnaževanje. Ta dodatna teža se ne bi smela upoštevati pri izračunu dejanske nosilnosti vozila, saj bi to škodilo sektorju cestnega prevoza z gospodarskega vidika. Vendar pa se zaradi dodatne teže tudi ne bi smela povečati nosilnost vozil.
- (7) Prihodnja vozila na alternativna goriva (s težjimi sistemi za prenos moči, kot tistimi, ki se uporabljajo v vozilih na konvencionalna goriva) bi lahko prav tako imela korist od dodatne dovoljene teže. Zato se lahko taka alternativna goriva vključijo na seznam alternativnih goriv iz te direktive, če njihova uporaba zahteva dodatno dovoljeno težo.
- (8) Ta direktiva določa odstopanja od največjih dovoljenih tež in mer vozil in skupin vozil, ki so določene v Direktivi 96/53/ES. Vendar bi morale države članice imeti možnost, da zaradi varnosti v cestnem prometu ali značilnosti infrastrukture na določenih delih svojega cestnega omrežja omejijo udeležbo določenih vozil v prometu.
- (9) Kar zadeva uporabo zabojnikov, se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski zabojniki (dolžine 45 čevljev). Taki kontejnerji se prevažajo z vsemi vrstami prevoza. Za del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, pa so sedaj potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike, oziroma so zahtevani patentirani zaokroženi vogali na zabojnikih, s čimer so povezani visoki stroški. S podaljšanjem dovoljene dolžine vozil, ki prevažajo take zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni teh upravnih postopkov in bi se olajšal intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za cestno infrastrukturo ali druge uporabnike cest. Opredelitev intermodalnega prevoza iz te direktive ne posega v potek pregleda Direktive Sveta 92/106/EGS ⁽²⁾.
- (10) Za nadaljnje spodbujanje intermodalnega prevoza in za upoštevanje prazne teže zabojnikov ali zamenljivega tovarišča dolžine največ 13,7 metra (45 čevljev) bi bilo treba dovoliti promet triosnih motornih vozil z dvo- ali triosnimi polpriklopniki do skupne dovoljene teže 44 ton. Dvoosna motorna vozila s triosnimi polpriklopniki, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine največ 13,7 metra (45 čevljev), bi bilo treba dovoliti za intermodalni prevoz do skupne dovoljene teže 42 ton.
- (11) Od sprejetja Direktive 96/53/ES se je znatno povečala povprečna teža avtobusnih potnikov in njihove prtljage. Zaradi omejitev teže, določenih v navedeni direktivi, se je postopno zmanjšalo število prepeljanih potnikov. Poleg tega je k povečanju teže vozil, ki jih prevažajo, prispevala tudi oprema, potrebna za izpolnjevanje sedanjih tehničnih zahtev, kot so standardi Euro VI. Potreba po tem, da se zaradi izboljšanja energetske učinkovitosti javnemu prevozu da prednost pred zasebnim, pomeni, da je treba znova doseči predhodno število avtobusnih potnikov, pri tem pa upoštevati povečanje njihove teže in teže njihove prtljage. To je mogoče doseči s

⁽¹⁾ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

⁽²⁾ Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o oblikovanju enotnih pravil za določene vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (UL L 368, 17.12.1992, str. 38).

povečanjem dovoljene teže dvoosnih avtobusov ob upoštevanju omejitev, ki vseeno preprečujejo, da bi se zaradi hitrejše obrabe poškodovala cestna infrastruktura.

- (12) Države članice morajo kršitve v zvezi s preobremenjenimi vozili ustrezno obravnavati, da bi preprečile kakršno koli izkrivljanje konkurence in zagotovile varnost v cestnem prometu.
- (13) Da se zagotovi neizkrivljena konkurenca med prevozniki in izboljša odkrivanje kršitev, bi morale države članice do 27. maja 2021 sprejeti posebne ukrepe za prepoznavo vozil ali skupin vozil v prometu, za katere je verjetno, da presegajo zadevne omejitve teže, in bi jih zato bilo treba preveriti. Taka prepoznavna bi se lahko izvajala z uporabo mehanizmov za tehtanje, ki so vgrajeni v cestno infrastrukturo, ali senzorjev, nameščenih na vozila, ki na daljavo sporočajo podatke zadevnim organom. Taki podatki iz naprave, nameščene na vozilo, bi morali biti na voljo tudi vozniku. Vsaka država članica bi morala vsako leto izvesti ustrezno število preverjanj teže vozil. Število takih preverjanj bi moralo biti sorazmerno s skupnim številom vozil, ki so vsako leto pregledana v zadevni državi članici.
- (14) Za zagotovitev skladnosti s to direktivo bi morale države članice določiti pravila o kaznih za kršitve te direktive in zagotoviti njihovo izvajanje. Te kazni bi morale biti učinkovite, nediskriminatorne, sorazmerne in odvračilne.
- (15) Za zagotavljanje večje učinkovitosti preverjanj teže vozil ali skupin vozil na mednarodni ravni in omogočanje nemotenega izvajanja teh preverjanj je pomembno, da si pristojni organi v državah članicah izmenjujejo informacije. Kontaktna točka, določena v skladu z Uredbo (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, bi se morala uporabljati za tako izmenjavo informacij.
- (16) Evropski parlament in Svet bi bilo treba redno obveščati o preverjanjih, ki jih pristojni organi držav članic izvajajo v cestnem prometu. Komisija bo na podlagi teh informacij, ki jih predložijo države članice, lahko zagotavljala, da prevozniki upoštevajo pravila, določena v tej direktivi, prav tako pa bo ugotavljala, ali bi bilo treba oblikovati dodatne prisilne ukrepe.
- (17) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾.
- (18) Komisija ne bi smela sprejeti izvedbenih aktov glede operativnih zahtev v zvezi z uporabo aerodinamičnih naprav ali podrobnih specifikacij glede opreme za tehtanje, nameščene na vozila, če odbor, ustanovljen v skladu s to direktivo, ne poda nobenega mnenja o osnutku izvedbenega akta, ki ga predstavi Komisija.
- (19) Da se posodobi seznam alternativnih goriv iz te direktive v skladu z najnovejšimi tehnološkimi dosežki, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila, da sprejme akte v skladu s členom 290 PDEU. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov držav članic, in sicer preden sprejme delegirane akte. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da se zadevni dokumenti posredujejo Evropskemu parlamentu in Svetu sočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (20) Ker ciljev te direktive države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (21) Direktivo 96/53/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

⁽²⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 96/53/ES se spremeni:

1. točka (a) člena 1(1) se nadomesti z naslednjim:

„(a) mere motornih vozil kategorij M2 in M3 in njihovih priklopnih vozil kategorije 0 ter motornih vozil kategorij N2 in N3 in njihovih priklopnih vozil kategorij 03 in 04, kakor so opredeljene v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*);

(*) Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).“;

2. člen 2 se spremeni:

(a) v prvem odstavku se dodajo naslednje opredelitve pojmov:

— ‚alternativna goriva‘ pomeni goriva ali vire energije, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prevoza z energijo ter ki lahko potencialno prispevajo k dekarbonizaciji prevoznega sektorja in izboljšujejo njegove okoljske parametre; vključujejo:

(a) električno energijo, ki se uporablja v vseh vrstah električnih vozil;

(b) vodik;

(c) zemeljski plin, vključno z biometanom, v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP);

(d) utekočinjeni naftni plin (UNP);

(e) mehansko energijo iz shranjevanja v vozilu/vira v vozilu, vključno z odpadno toploto;

— ‚vozilo na alternativna goriva‘ pomeni motorno vozilo s celotnim ali delnim pogonom na alternativno gorivo, ki je odobreno v skladu z okvirom iz Direktive 2007/46/ES,

— ‚intermodalni prevoz‘ pomeni:

(a) kombinirani prevoz, opredeljen v členu 1 Direktive Sveta 92/106/EGS (*), v okviru katerega se prevažajo eden ali več zabojnikov ali zamenljivo tovarišče do največje skupne dolžine 13,7 m (45 čevljev), ali

(b) prevoz enega ali več zabojnikov ali zamenljivega tovarišča do največje skupne dolžine 13,7 m (45 čevljev) po vodnih poteh, pod pogojem, da dolžina začetne ali končne cestne etape ne presega 150 km na ozemlju Unije. Navedena razdalja 150 km se lahko preseže, da bi se dosegel najbližji ustrezeni prometni terminal za predvideno storitev v primeru:

(i) vozil, ki so skladna s točko 2.2.2(a) ali (b) Priloge I, ali

(ii) vozil, ki so skladna s točko 2.2.2(c) ali (d) Priloge I, v primerih, kadar so take razdalje dovoljene v zadevni državi članici.

Pri intermodalnem prevozu se lahko najbližji ustrezeni prometni terminal za zagotavljanje storitve nahaja v državi članici, ki ni država članica, v kateri je bila pošiljka natovorjena ali raztovorjena,

— ‚špediter‘ pomeni pravni subjekt ali fizično ali pravno osebo, ki je na tovornem listu ali enakovredni prevoznici listini, kot je ‚direktni‘ tovorni list, navedena kot špediter in/ali v imenu katere(-ga) in za račun katere(-ga) se s prevoznim podjetjem sklenuje pogodba o prevozu.

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

(b) v drugem odstavku se navedba „Direktivi 70/156/EGS“ nadomesti z naslednjim:

„Direktivi 2007/46/ES“;

3. člen 4 se spremeni:

- (a) tretji in četrti pododstavek odstavka 4 se črtata;
- (b) odstavek 6 se črta;

4. člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Šteje se, da sedlasti vlačilci s polpriklopniki, dani v uporabo pred 1. januarjem 1991, ki ne izpolnjujejo specifikacij iz točk 1.6 in 4.4 Priloge I, izpolnjujejo taka določila za namene člena 3, če ne presegajo skupne dolžine 15,50 m.“;

5. členi 8, 8a in 9 se črtajo;

6. vstavijo se naslednji členi:

„Člen 8b

1. Zaradi izboljšanja energetske učinkovitosti vozil ali skupin vozil, ki so opremljena z aerodinamičnimi napravami, ki ustrezajo zahtevam iz odstavkov 2 in 3, ter ki so skladni z Direktivo 2007/46/ES, se lahko največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi prekoračijo, tako da se na zadnjem delu vozil ali skupin vozil omogoči namestitev takšnih naprav. Vozila ali skupine vozil, opremljene s takšnimi napravami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, kakršne koli prekoračitve največjih dolžin pa ne smejo imeti za posledico povečanja dolžine natovarjanja teh vozil ali skupin vozil.

2. Preden se dajo na trg, se aerodinamične naprave iz odstavka 1, ki po dolžini presegajo 500 mm, homologirajo v skladu s pravili o homologaciji iz okvira iz Direktive 2007/46/ES.

Komisija do 27. maja 2017 oceni potrebo po sprejetju ali spremembi kakršnih koli tehničnih zahtev za homologacijo aerodinamičnih naprav, določenih v tem okviru, pri čemer upošteva potrebo po zagotavljanju varnosti v cestnem prometu in varnosti intermodalnega prevoza ter zlasti:

- (a) varno namestitev naprav, tako da se zmanjša tveganje njihovega odklopa ob poteku časa, vključno med intermodalnim prevozom;
- (b) varnost drugih udeležencev v prometu, zlasti ranljivih udeležencev, tako da se med drugim zagotovi vidljivost zunanjih robov pri vgradnji aerodinamičnih naprav, da se prilagodijo zahteve glede posrednega pogleda ter da – v primeru trčenja z zadnjim delom vozila ali skupine vozil – ni ogrožena zaščita pred podletom od zadaj.

Komisija v ta namen po potrebi predloži zakonodajni predlog za spremembo zadevnih pravil o homologaciji iz okvira iz Direktive 2007/46/ES.

3. Aerodinamične naprave iz odstavka 1 izpolnjujejo naslednje operativne pogoje:

- (a) v primerih, ko je ogrožena varnost drugih udeležencev v cestnem prometu ali voznika, jih voznik prepogne, zloži ali odstrani;
- (b) pri njihovi uporabi v mestni in medmestni cestni infrastrukturi se upoštevajo posebne značilnosti območij, na katerih je največja dovoljena hitrost manjša ali enaka 50 km/h in na katerih je prisotnost ranljivih udeležencev verjetnejša, in
- (c) njihova uporaba je skladna z intermodalnim prevozom ter zlasti, kadar so zložene/prepognjene, se največja dovoljena dolžina ne preseže za več kot 20 cm.

4. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje odstavka 3. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2).

5. Odstavek 1 se uporablja od datuma prenosa ali začetka uporabe potrebnih sprememb instrumentov iz odstavka 2 in po sprejetju izvedbenih aktov iz odstavka 4, kakor je ustrezno.

Člen 9a

1. Zaradi izboljšanja energetske učinkovitosti, zlasti glede aerodinamičnosti kabin, in varnosti v cestnem prometu, so lahko pri vozilih ali skupinah vozil, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so skladne z Direktivo 2007/46/ES, največje dolžine iz točke 1.1 Priloge I k tej direktivi presežene, pod pogojem, da njihove kabine zagotavljajo boljšo aerodinamičnost, energetsko učinkovitost ter večjo varnost. Vozila ali skupine vozil, opremljeni s takšnimi kabinami, morajo biti skladne s točko 1.5 Priloge I k tej direktivi, kakršno koli preseganje največjih dolžin pa ne sme imeti za posledico povečanja nosilnosti teh vozil.

2. Preden se dajo na trg, se vozila iz odstavka 1odobrijo v skladu s pravili o homologaciji iz okvira iz Direktive 2007/46/ES. Komisija do 27. maja 2017 oceni potrebo po oblikovanju tehničnih zahtev za homologacijo vozil, opremljenih s takšnimi kabinami, določenimi v navedenem okviru, pri čemer upošteva naslednje:

- (a) izboljšanje aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil;
- (b) ranljive udeležence v cestnem prometu in povečanje njihove vidljivosti za voznike, zlasti z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikovega pogleda;
- (c) zmanjšanje škode ali poškodb, povzročenih drugim udeležencem v prometu v primeru trčenja;
- (d) varnost in udobje voznikov.

Komisija v ta namen po potrebi predloži zakonodajni predlog za spremembo ustreznih pravil o homologaciji iz okvira iz Direktive 2007/46/ES.

3. Odstavek 1 se uporablja po poteku treh let po datumu prenosa ali začetka uporabe potrebnih sprememb instrumentov iz odstavka 2, kakor je ustrezno.;

7. člen 10a se črta;

8. vstavijo se naslednji členi:

„Člen 10b

Največje dovoljene teže vozil na alternativna goriva so določene v točkah 2.3.1, 2.3.2 in 2.4 Priloge I.

Vozila na alternativna goriva morajo biti skladna tudi z omejitvami glede največje dovoljene osne obremenitve, določene v točki 3 Priloge I.

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

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 10h, da za namene te direktive posodobi seznam alternativnih goriv iz člena 2, za katere se zahteva dodatna teža. Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov deluje po običajnem postopku in se posvetuje s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki držav članic.

Člen 10c

Največje dolžine, določene v točki 1.1 Priloge I, kadar je to ustrezno ob upoštevanju člena 9a(1), ter največje razdalje, določene v točki 1.6 Priloge I, se lahko prekoračijo za 15 cm pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 metra (45 čevljev) ali zamenljivo tovarišče dolžine 13,7 metra (45 čevljev), s tovorom ali brez njega, pod pogojem, da je cestni prevoz zadevnega zabojnika ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Člen 10d

1. Države članice do 27. maja 2021 sprejmejo posebne ukrepe za prepoznavo vozil ali skupin vozil v prometu, za katere je verjetno, da presegajo največjo dovoljeno težo in bi jih pristojni organi držav članic zato morali preveriti, da se zagotovi skladnost z zahtevami te direktive. Ti ukrepi se lahko sprejmejo s pomočjo avtomatskih sistemov, nameščenih na cestno infrastrukturo, ali z uporabo opreme za tehtanje, nameščene na vozila v skladu z odstavkom 4.

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

Brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo se avtomatski sistemi certificirajo, kadar se uporabljajo za ugotavljanje kršitev te direktive in za nalaganje kazni. Kadar se avtomatski sistemi uporabljajo le za namene prepoznavanja, ni treba, da so certificirani.

2. Vsaka država članica vsako koledarsko leto izvede ustrezno število preverjanj teže vozil ali skupin vozil v prometu, sorazmerno s skupnim številom vozil, ki so vsako leto pregledana na njenem ozemlju.

3. Države članice v skladu s členom 18 Uredbe (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾* zagotovijo, da si njihovi pristojni organi izmenjujejo informacije o kršitvah in kaznih, povezanih s tem členom.

4. Oprema za tehtanje, nameščena na vozila, iz odstavka 1, mora biti natančna in zanesljiva ter v celoti interoperabilna in združljiva z vsemi vrstami vozil.

5. Komisija do 27. maja 2016 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje pravil o interoperabilnosti in združljivosti iz odstavka 4.

Za zagotovitev interoperabilnosti te podrobne določbe omogočajo, da se v vsakem trenutku iz premikajočega se vozila pristojnim organom kot tudi njegovemu vozniku sporočijo podatki o teži. To pošiljanje podatkov poteka prek vmesnika, opredeljenega s standardi CEN za DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906. Poleg tega se s takim pošiljanjem podatkov zagotovi, da lahko pristojni organi držav članic na enak način komunicirajo in si izmenjujejo informacije z vozili in skupinami vozil, ki so registrirane v kateri koli državi članici in ki uporabljajo opremo za tehtanje, nameščeno na vozila.

Za zagotovitev združljivosti z vsemi vrstami vozil morajo sistemi, nameščeni na motornih vozilih, omogočati sprejemanje in obdelavo vseh podatkov iz katere koli vrste priklopnega vozila ali polpriklopnika, pritrjenega na motorno vozilo.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 10i(2).

Člen 10e

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te direktive, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Te kazni morajo biti učinkovite, nediskriminatorne, sorazmerne in odvračilne. Države članice o teh pravilih uradno obvestijo Komisijo.

Člen 10f

1. Za prevoz zabojnikov in zamenljivega tovarišča države članice določijo pravila, v skladu s katerimi mora:
 - (a) špediter prevozniku, ki mu poveri prevoz zabojnika ali zamenljivega tovarišča, izročiti izjavo o teži prepeljanega zabojnika ali zamenljivega tovarišča in
 - (b) prevoznik zagotoviti dostop do vse ustrezne dokumentacije, ki jo zagotovi špediter.
2. Države članice določijo pravila o odgovornosti špediterja in prevoznika, kot je ustrezno v primerih, ko informacije iz odstavka 1 manjkajo ali so napačne in je vozilo ali skupina vozil preobremenjena.

Člen 10g

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

- (a) številu izvedenih preverjanj v predhodnih dveh koledarskih letih in
- (b) številu odkritih preobremenjenih vozil ali skupin vozil.

Te informacije so lahko del informacij, ki se predložijo na podlagi člena 17 Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾*.

Komisija analizira informacije, ki jih prejme v skladu s tem členom, in tako analizo vključi v poročilo, ki se posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu na podlagi Uredbe (ES) št. 561/2006.

Člen 10h

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10b se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 26. maja 2015. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podalšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 10b lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 10b, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 10i

1. Komisiji pomaga Odbor za cestni promet iz člena 42 Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾*. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾*.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 10j

Komisija do 8. maja 2020 Evropskemu parlamentu in Svetu, kakor je primerno, predloži poročilo o izvajanju spremembe te direktive, uvedene z Direktivo 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾*, pri čemer tudi upošteva posebne značilnosti določenih tržnih segmentov. Na podlagi tega poročila Komisija po potrebi poda zakonodajni predlog, ki mu ustrezno priloži oceno učinka. Poročilo mora biti na voljo najmanj šest mesecev pred predložitvijo kakršnega koli zakonodajnega predloga.

⁽¹⁾* Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (UL L 300, 14.11.2009, str. 51).

⁽²⁾* Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

⁽³⁾* Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

⁽⁴⁾* Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

⁽⁵⁾* Direktiva (EU) 2015/719 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremembi Direktive Sveta 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 115, 6.5.2015, str. 1).“;

9. Priloga I se spremeni:

(a) točka 1.2(a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) vsa vozila, razen vozil iz točke (b): 2,55 m“;

(b) točka 1.2(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) nadgradnje klimatiziranih vozil ali klimatiziranih zabojnikov ali zamenljivega tovarišča, ki jih prevažajo vozila: 2,60 m“;

(c) točka 2.2.2(c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) dvoosno motorno vozilo s triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevažata enega ali več zabojnikov ali zamenljivo tovarišče skupne največje dolžine do 13,7 metra (45 čevljev): 42 ton“;

(d) v točki 2.2.2 se doda naslednja točka:

„(d) triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevažata enega ali več zabojnikov ali zamenljivo tovarišče skupne največje dolžine do 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“;

(e) točka 2.3.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.1 Dvoosna motorna vozila, razen avtobusov: 18 ton

Dvoosna motorna vozila na alternativna goriva, razen avtobusov: največja dovoljena teža 18 ton se poveča za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ 1 tone

Dvoosni avtobusi: 19,5 tone“;

(f) točka 2.3.2 se nadomesti z naslednjim:

„2.3.2 Triosna motorna vozila: 25 ton ali 26 ton, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone.

Triosna motorna vozila na alternativna goriva: največja dovoljena teža 25 ton ali 26 ton, če je pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in zračnim vzmetenjem ali vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno v Uniji, kakor je opredeljeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi kolesi in največja teža vsake osi ne presega 9,5 tone, se poveča za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ 1 tone“;

(g) točka 2.4 se nadomesti z naslednjim:

„2.4 Triosni zgibni avtobusi: 28 ton

Triosni zgibni avtobusi na alternativna goriva: največja dovoljena teža 28 ton se poveča za dodatno težo, potrebno za tehnologijo alternativnih goriv, do največ 1 tone“.

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 7. maja 2017. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

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

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 29. aprila 2015

Za Evropski parlament
Predsednik
M. SCHULZ

Za Svet
Predsednica
Z. KALNIŃA-LUKAŠEVICA
