



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 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

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

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 prometu¹ že vrsto let uspešno prispeva k pravilnemu delovanju notranjega trga cestnega prevoza, pri čemer določa največje mere in teže za vozila, ki se uporabljajo za nacionalni in mednarodni prevoz blaga in potnikov. Določa tudi pogoje za uporabo odstopanj za promet z vozili, ki presegajo te omejitve mer.

Glede na razvoj trga in razpoložljive tehnologije se zdaj pojavlja vprašanje, ali so odločitve, sprejete ob sprejetju Direktive leta 1996, še vedno ustrezne. Zlasti potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in porabe naftnih derivatov je postala ključna na področju prometa, zlasti na področju cestnega prometa, katerega delež v porabi energije v prometnem sektorju je 82 %. Zaradi stalnega naraščanja cen goriva se nenehno povečujejo stroški energije v Evropi, zato je treba poiskati rešitve za zmanjšanje porabe vozil. V beli knjigi o prometni politiki² iz leta 2011 je bil določen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, in sicer do leta 2050.

V zvezi s tem je bila v beli knjigi napovedana sprememba direktive o največjih težah in merah cestnih vozil, da bi se omogočila uvedba bolj aerodinamičnih in energetsko učinkovitejših vozil. Dejansko sta izboljšanje aerodinamičnosti vozil in vgradnja alternativnih hibridnih ali električnih pogonskih sistemov ob omejitvah največjih mer in tež, dovoljenih s sedanjo direktivo, mogoči le, če se pri tem zmanjša nosilnost vozila. Hibridni pogon ali akumulator dodatno obteži vozilo. Kabine vlečnih vozil, ki so na sprednjem delu bolj zaobljene, da bi se povečala njihova aerodinamičnost, so daljše. Namestitev spojlerjev na zadnjem delu vozila prav tako prispeva k dolžini vozila. To zmanjšanje nosilnosti vozila odvrača prevoznike, špediterje in proizvajalce od uporabe energetsko učinkovitejših vozil.

Sprememba Direktive je tudi priložnost za izboljšanje varnosti v cestnem prometu z boljšo konstrukcijo kabin, ki omogoča zmanjšanje mrtvih kotov za voznika, namestitev naprave za absorpcijo energije v primeru trka ter povečanje varnosti in dobrega počutja voznika. Tako bo zlasti manj smrtnih žrtev med številnimi ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji, ki jih lahko voznik med upravljanjem vozila spregleda.

Zato je treba spremeniti Direktivo 96/53/ES, da se bosta izboljšali aerodinamičnost in energetska učinkovitost vozil, obenem pa dodatno izboljšala varnost v cestnem prometu, in sicer ob upoštevanju omejitev, določenih na podlagi geometrije cestne infrastrukture.

Na primer, z uporabo spojlerjev dolžine 1 m do 2 m na zadnjem delu vozila bi bilo mogoče glede na nekatere študije³ na avtocesti pri povprečni hitrosti 80/90 km/h prihraniti od 5 do 10 % goriva.

Poleg tega se je od sprejetja Direktive 96/53/ES povprečna teža avtobusnih potnikov povečala. Z zakonodajo Evropske unije je bila poleg tega uvedena uporaba varnostne opreme

¹ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

² Bela knjiga o prometu: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144.

³ Študija TU DELFT iz leta 2011 o aerodinamičnosti težkih tovornih vozil.

na vozilih, zaradi katere se je zmanjšala nosilnost vozil in s tem tudi število prepeljanih potnikov. To je v nasprotju s ciljem zmanjšanja porabe goriv na prepeljano osebo in tudi v nasprotju s ciljem prehoda z uporabe osebnih vozil na uporabo javnega prevoza, ki je okolju veliko bolj prijazen.

Varčevanje z gorivom in zmanjšanje emisij onesnaževal nista edina razloga za predlog spremembe Direktive 96/53/ES.

Dejansko v Direktivi 96/53/ES ni upoštevan nedavni razvoj uporabe zabojnikov in intermodalnega prevoza. Tudi nekateri zabojniki, ki se uporabljajo v železniškem prometu, prometu po celinskih plovni poteh, medcelinskem pomorskem prometu in pomorski kabotaži, se lahko trenutno na zadnjem delu prevozne verige v cestnem prometu uporabljajo le, če je bilo v zvezi z njimi izdano posebno dovoljenje, zaradi česar se povečuje upravno breme prevoznikov in upravnih organov. Toda pri najpogostejših zabojnikih, katerih dolžina je 45 čevljev, tj. 13,72 m, bi se morala dolžina tovornjakov za izognitev uporabe teh posebnih dovoljenj podaljšati le za 15 cm, kar ne pomeni nobene težave v smislu varnosti v cestnem prometu in v zvezi z geometrijo infrastrukture.

Ker poleg tega sedanja direktiva ne vsebuje določb o nadzoru vozil in veljavnih sankcijah, je veliko kršitev nekaznovanih, kar je v nasprotju z bistvom zahtev Direktive. Glavna kršitev je preobremenitev vozila. Pri vozilih, pri katerih je opravljen pregled, je povprečno vsako tretje vozilo preobremenjeno. Preobremenitev vozil pogosto predstavlja 10 do 20 % največje dovoljene teže vozila. To povzroči prehitro obrabo cestišča in poveča tveganje za prometne nesreče. Povzroči lahko tudi izkrivljanje konkurence med prevoznimi podjetji, ker lahko kršitelji nezakonito pridobijo neupravičeno konkurenčno prednost. Vendar so zdaj na voljo tehnične rešitve za filtriranje vozil, ki omogočajo zagotavljanje številčnejših, hitrejših in učinkovitejših pregledov, pri katerih ni treba zaustaviti vseh vozil, ki bi jih želeli pregledati. Poleg tega so na voljo sistemi za tehtanje, vgrajeni v vozilo, ki vozniku omogočajo, da sam nadzira upoštevanje veljavnih standardov. Zato je treba v Direktivo 96/53/ES dodati določbe o nadzoru in sankcijah, da bi se zagotovile ponovna vzpostavitev skladnosti s pravili konkurence med prevozniki, dobra raven varnosti v cestnem prometu in trajnost infrastrukture.

Nekateri zadevni udeleženci so izrazili dvome glede razlage člena 4 Direktive 96/53/ES. Glede na te dvome je podpredsednik Kallas 13. junija 2012 poslal dopis predsedniku odbora za promet Evropskega parlamenta. Ta dopis vsebuje smernice v zvezi s tem, pri čemer je v njem izraženo mnenje, da je čezmejna uporaba daljših vozil dovoljena za prevoz, pri katerem se prečka ena sama meja, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če se so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), 4(4) ali 4(5) Direktive 96/53/ES. Ta uporaba ne sme bistveno vplivati na mednarodno konkurenco. Da bi se upoštevale smernice iz zadevnega dopisa, so s to spremembo v besedilo Direktive vključene določbe člena 4(4).

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

Komisija je javna in sektorska posvetovanja izvedla leta 2011 in 2012.

Med javnim posvetovanjem, ki je potekalo od decembra 2011 do februarja 2012, je bilo zbranih več kot tisoč prispevkov državljanov, držav članic ter različnih strokovnih in nevladnih organizacij. Na podlagi posvetovanj so bila ugotovljena naslednja mnenja:

(i) Izboljšanje aerodinamičnosti težkih tovornih vozil je bilo soglasno pozitivno sprejeto kot korak naprej, pri čemer večina sodelujočih v posvetovanjih meni, da je treba spremeniti Direktivo 96/53/ES, da se bo omogočilo to izboljšanje.

(ii) Zamisel o spodbujanju uvedbe hibridnih ali električnih vozil ter razvoju uporabe zabožnikov in intermodalnosti s spremembo Direktive 96/53/ES je dobila široko podporo.

(iii) Izvajanje ukrepov za nadzor preobremenitve je pozitivno sprejeto tudi v zadevni stroki, ker je tako ponovno vzpostavljena poštena konkurenca med prevozniki, pri čemer je nujno, da se državam članicam zagotovijo sredstva za izvajanje nadzora brez povečanja njihovih finančnih stroškov oziroma oviranja ali zamud v prometu.

Na podlagi rezultatov tega javnega posvetovanja so na delovnih seminarjih, ki jih je organizirala Komisija, sodelovali proizvajalci vozil, prevozniki in špediterji, izvajalci kombiniranega prevoza, organi za nadzor prometa in udeleženci varnosti v cestnem prometu. Na teh posvetovanjih sta bila dosežena dogovor o ciljih zmanjšanja onesnaževanja in porabe goriva ter izboljšanja varnosti v cestnem prometu in sporazum o odprtju intermodalnega prometa novim možnostim. Sprejeto je bilo tudi soglasje o potrebi po okrepitvi nadzora, zlasti nadzora morebitne preobremenitve vozil. Na področju aerodinamičnosti sta zaželeni uporaba boljše konstrukcije kabin in namestitev opreme za zmanjševanje upora na zadnjem delu vozila. Zdi se, da omejena prilagoditev največjih tež in mer skupaj z ustrezno signalizacijo v zvezi z merami ne pomeni tveganja za varnost v cestnem prometu.

Ukrepi, predstavljeni v okviru te revizije, so rezultat teh posvetovanj.

Proučeni so bili v okviru analize učinka, ki je omogočila izbiro najboljših možnosti na ravni gospodarske in okoljske učinkovitosti. Izbrani scenarij, opisan v odstavku 4 spodaj, združuje tehnično usklajevalno delo, opravljeno s skupino strokovnjakov z namenom sprejetja delegiranih aktov, in zmeren regulativni pristop, da bi se preprečilo sprejetje nesorazmernih ali neizvršljivih obveznosti, predvsem v škodo malih in srednjih podjetij.

V okviru posvetovanja je bil obravnavan tudi člen 4 Direktive 96/53/ES, ki določa, kateri pogoji morajo biti izpolnjeni za upravičenost do odstopanj od omejitev, določenih z Direktivo, ki jih v nekaterih natančno opredeljenih primerih določijo države članice. Razlike so se pojavile na področju mednarodnega prometa vozil, ki presegajo omejitve iz Direktive. Komisija se je zato odločila, da bo objavila svoje smernice v zvezi s sedanjo direktivo (dopis z dne 13. junija 2012 predsedniku odbora za promet Evropskega parlamenta). Smernice v zvezi s členom 4(4) so povzete v členu 1(2) tega predloga.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

Predlog spremembe Direktive 96/53/ES temelji na členu 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Dejansko sta izboljšanje učinkovitosti in okoljske uspešnosti cestnega prometa ključna cilja skupne prometne politike. Uskladitev pravil na evropski ravni je poleg tega stalna zahteva te panoge.

Predlog upošteva načeli subsidiarnosti in sorazmernosti. Glede na pomen prometa za delovanje notranjega trga, njegovo vedno večjo čezmejno razsežnost ter povečevanje stroškov za gorivo in emisij toplogrednih plinov, je treba nujno sprejeti določbe za povečanje energetske učinkovitosti cestnega prometa, zmanjšanje njegovega vpliva na okolje in zagotavljanje spoštovanja predpisov.

Predlog omogoča državam članicam, da same določijo odstopanja od pravil na področju nacionalnega prometa. Poleg tega je bil v skladu s tem predlogom ustanovljen odbor, zadolžen za zagotavljanje pomoči Komisiji pri pripravi zahtev v zvezi z aerodinamiko in smernic o postopkih politike nadzora in sankcij, prilagojenih storjenim prekrškom. Predlog zato ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje njegovih ciljev.

Predlagani instrument je direktiva, ker je tudi zakonodajni akt, ki se spreminja, direktiva. Predlog obravnava zadevo, ki je pomembna za Evropski gospodarski prostor, zato bi moral veljati tudi zanj.

Ta predlog ne vpliva na proračun Unije.

4. PODROBNA OBRAZLOŽITEV PREDLOGA

Predlog Komisije najprej predvideva odobritev odstopanj od največjih mer vozil za namestitve aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil ali za ponovno opredelitev geometrije kabin vlečnih vozil. Ta odstopanja pomenijo nove možnosti za proizvajalce vlečnih vozil, tovornjakov in priklopnikov, vendar je treba pri tem upoštevati nekatere zahteve, ki vključujejo prepoved povečanja nosilnosti vozila. Komisija bo te zahteve ob pomoči odbora določila naknadno. Z njimi bodo zagotovljeni upoštevanje pravil o varnosti v cestnem prometu, omejitve v zvezi z infrastrukturo in pretok prometa. Poleg zmanjšanja porabe goriva in emisij toplogrednih plinov bi se moralo z boljšo konstrukcijo kabin izboljšati vidno polje voznikov, zaradi česar bo v Evropi vsako leto približno 400 smrtnih žrtev manj. Poleg tega se bosta povečala udobje in varnost voznikov.

Komisija bo spremenila Uredbo (EU) št. 1230/2012 z dne 12. decembra 2012 o izvajanju Uredbe št. 661/2009 glede zahtev za homologacijo motornih vozil, da bodo te zahteve skladne s tem predlogom Direktive.

V skladu s predlagano direktivo je dovoljeno povečanje teže vozil z električnim ali hibridnim pogonom za eno tono, da se upošteva teža električnega akumulatorja ali dvojnega pogona, ne da bi to vplivalo na nosilnost vozila. Poleg tega se je največja dovoljena teža avtobusa povečala za eno tono, da se upoštevajo različne spremembe, kot je povečanje povprečne teže potnikov in njihove prtljage, nova oprema, ki jo določa zakonodaja na področju varnosti, ali novi razred Euro VI.

Sprememba Direktive 96/53/ES bo omogočila razvoj intermodalnega prometa, pri čemer bo pri dolžini tovornjakov, ki prevažajo 13,7-metrске (45 čevljev) zabojnike, ki se vedno pogosteje uporabljajo pri medcelinskem prometu in v Evropi, dovoljeno odstopanje za 15 cm.

Ta predlog potrjuje tudi, da je čezmejna uporaba daljših vozil dovoljena pri prevozu, pri katerem se prečka ena sama meja, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če se upoštevajo pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), 4(4) ali 4(5) Direktive. V zvezi s členom 4(4) ta prevoz ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici in če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Člen 4(4) se zato spremeni.

Direktivi 96/53/ES se dodajo nove določbe, da se nadzornim organom omogoči boljše odkrivanje kršitev in da se uskladijo upravne sankcije, ki veljajo za te kršitve. Komisija bo objavila smernice o nadzornih postopkih, da bi zagotovila usklajenost postopkov nadzora v vseh državah članicah. Države članice bodo morale opraviti minimalno število merjenj vozil.

Pri teh merjenjih bo treba uporabiti sisteme za tehtanje vozil med vožnjo, ki so vgrajeni v vozišče, ali senzorje, vgrajene v vozila, ki na daljavo sporočajo podatke nadzornikom ob cesti. Ta merjenja bodo nadzornim organom omogočili filtriranje vozil, da bodo ročno preverjena samo vozila, za katera bo obstajal utemeljen sum za kršitev. Komisija bo opredelila tehnične standarde za naprave za tehtanje na vozilih, ki lahko pošiljajo podatke nadzornim organom, zlasti standarde za elektromagnetne komunikacijske vmesnike. To bo spodbudilo široko uporabo teh naprav. Te naprave imajo dodatno prednost, saj voznikom omogočajo, da bolje nadzirajo težo svojih vozil.

Kršitve Direktive 96/53/ES so razvrščene tudi glede na njihovo resnost, da se na ravni Unije uskladijo vrste veljavnih upravnih sankcij.

Da bi pospešili proizvodnjo bolj aerodinamičnih vozil in vozil na hibridni pogon, bo Komisija uporabila sredstva, ki jih ima na voljo, zlasti sredstva, dodeljena za vseevropska omrežja ter evropske programe za raziskave, razvoj in inovacije za pomoč pri industrijskih raziskavah, in opremo voznega parka.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V beli knjigi z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, objavljeni leta 2011⁶, je poudarjeno, da bi bilo treba do leta 2050 emisije toplogrednih plinov in zlasti emisije ogljikovega dioksida (CO₂) zmanjšati za 60 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.
- (2) V zvezi s tem je v beli knjigi predlagana sprememba Direktive 96/53/ES Sveta 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 za zmanjšanje porabe energije in emisij toplogrednih plinov, prilagoditev zakonodaje tehnološkemu razvoju in novim potrebam na trgu ter pospešitev intermodalnega prometa.
- (3) Tehnološki napredek vključuje možnost namestitve dvižnih ali zložljivih aerodinamičnih naprav na zadnjem delu vozil, zlasti pri priklopnikih ali polpriklopnikih, s čimer bi ta vozila presegala najdaljšo dovoljeno dolžino vozil v skladu z Direktivo 96/53/ES. To opremo bi bilo mogoče namestiti takoj po začetku veljavnosti te direktive, pri čemer so ti izdelki že na voljo na trgu in se že uporabljajo na drugih celinah.

⁴ UL C, , str. .

⁵ UL C, , str. .

⁶ COM(2011) 144.

- (4) Z izboljšanjem aerodinamičnosti kabine motornih vozil bi se skupaj z napravami iz uvodne izjave 3 zgoraj prav tako znatno izboljšala energetska učinkovitost vozil. Vendar to izboljšanje glede na sedanje omejitve dolžine vozil iz Direktive 96/53/ES ni mogoče, ne da bi se pri tem zmanjšala nosilnost vozil, kar bi lahko ogrozilo ekonomsko ravnovesje v sektorju. Zato bi bilo treba določiti odstopanje od te največje dolžine.
- (5) Komisija je v svojih usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020⁷ določila ukrepe za povečanje varnosti vozil in povečanje varnosti za ranljive udeležence v prometu. V poročilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju Direktive 2007/38/ES o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali⁸ je prav tako poudarjen pomen vidljivosti voznikov. Nova konstrukcija kabin bo prav tako prispevala k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z zmanjšanjem mrtvih kotov voznikov, zlasti pod vetrobranskim steklom, zaradi česar bo veliko manj smrtnih žrtev med ranljivimi udeleženci v prometu, kot so pešci ali kolesarji. Ta nova konstrukcija bo omogočila tudi načrtovanje struktur za absorpcijo energije v primeru trka. Z morebitnim povečanjem prostornine kabine se bosta izboljšala tudi dobro počutje in varnost voznika.
- (6) Testiranje aerodinamičnih naprav in njihove namestitve na vozila bo moralo biti izvedeno pred njihovim dajanjem na trg. V ta namen bodo države članice izdale potrdila, ki bodo priznana v drugih državah članicah.
- (7) Daljša vozila se lahko uporabijo pri čezmejnem prevozu, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive. Evropska komisija je že zagotovila smernice o uporabi člena 4 Direktive. Prevoz iz člena 4(4) ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici ali če to omogočajo obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu. Tako je doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, na eni strani in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga. Določbe člena 4(4) so v tem smislu pojasnjene.
- (8) Uporaba alternativnega pogona, ki ne deluje le na fosilna goriva in torej ne onesnažuje okolja ali ga onesnažuje manj, kot je električni ali hibridni pogon pri težkih tovornih vozilih in avtobusih (predvsem v mestih ali predmestjih), povzroča dodatno obtežitev vozil, ki se ne sme upoštevati pri izračunu nosilnosti vozila, da to z gospodarskega vidika ne bi škodilo sektorju cestnega prevoza.
- (9) V beli knjigi o prometu je izraženo tudi, da je treba spremljati razvoj intermodalnega prometa, zlasti na področju uporabe zabojnikov, pri kateri se vedno pogosteje uporabljajo 13,7-metrski (45 čevljev) zabojniki. Zabojniki se prevažajo po železnici ali plovni poti. Vendar pa so za del intermodalnega prevoza, ki poteka po cestah, ali če imajo zabojniki patentirane zaokrožene vogale, s čimer so povezani visoki stroški, danes potrebni upravni postopki, ki so obremenjujoči za države članice in za prevoznike. S podaljšanjem dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike, za 15 cm, bi bili lahko prevozniki oproščeni upravnih postopkov in bi se omogočil intermodalni prevoz, ne da bi to pomenilo tveganje ali škodo za druge uporabnike cest ali

⁷ COM (2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

infrastrukturo. Teh 15 cm, ki predstavlja zelo majhno povečanje dolžine v primerjavi z dolžino težkih tovornih vozil (16,5 m), ne pomeni dodatnega tveganja za varnost v cestnem prometu. V skladu s politično usmeritvijo iz bele knjige o prometu je to povečanje dolžine dovoljeno le za intermodalni prevoz, pri katerem dolžina cestnega prevoza ne presega 300 km, pri čemer ta prevoz vključuje železniški prevoz, prevoz po celinskih plovni poteh ali pomorski prevoz. Ta razdalja se zdi dovolj velika, da se zagotovi dostop industrijskih ali trgovinskih obratov do tovornega terminala ali rečnega pristanišča. Za zagotovitev povezave s pomorskim pristaniščem in podporo razvoju pomorskih avtocest je pri pomorskem prometu na kratke razdalje znotraj Evrope dovoljena daljša razdalja.

- (10) Za nadaljnje spodbujanje intermodalnega prevoza in upoštevanje tare 13,7-metrskih (45 čevljev) zabojnikov bi bilo treba določbe, ki dovoljujejo promet 44-tonskih 5- ali 6-osnih skupin vozil, ki v okviru intermodalnega prometa prevažajo 12-metrške (40 čevljev) zabojnike, razširiti tudi na vozila, ki prevažajo 13,7-metrške (45 čevljev) zabojnike.
- (11) Po sprejetju Direktive 96/53/ES se je bistveno povečala povprečna teža avtobusnih potnikov in njihove prtljage, zaradi česar se je ob upoštevanju omejitev teže, določenih z Direktivo, postopno zmanjšalo število prepeljanih potnikov. Ker je treba zaradi zagotavljanja večje energetske učinkovitosti dati prednost javnemu prevozu pred individualnim prevozom, je treba ponovno zagotoviti nekdanje število avtobusnih potnikov ob upoštevanju povečanja njihove teže ali teže njihove prtljage. To je mogoče storiti s povečanjem dovoljene teže dvoosnih avtobusov ob upoštevanju omejitev, ki vseeno preprečujejo, da bi se zaradi hitrejše obrabe poškodovala infrastruktura.
- (12) Organi, pristojni za upoštevanje predpisov v zvezi s cestnim prometom, opažajo veliko število kršitev, ki so včasih resne, zlasti v zvezi s težo vozil v prometu. Ta položaj izhaja iz nezadostnega števila pregledov, izvedenih v skladu z Direktivo 96/53/ES, ali njihove neučinkovitosti. Poleg tega se postopki in pravila pregledov med državami članicami razlikujejo, kar ustvarja položaj pravne negotovosti za voznike vozil, ki prečkajo več držav članic Unije. Poleg tega imajo prevozniki, ki ne upoštevajo pravil na tem področju, znatno konkurenčno prednost v primerjavi z njihovimi konkurenti, ki upoštevajo zakonodajo, in v primerjavi z drugimi vrstami prevoza. Te okoliščine ovirajo pravilno delovanje notranjega trga. Zato je pomembno, da države članice povečajo pogostost izvedenih pregledov, in sicer tako ročnih pregledov kot tudi predizbiro vozil za izvedbo takšnih pregledov.
- (13) Preproste fiksne ali mobilne tehnološke rešitve, ki omogočajo predizbiro vozil, ki bi lahko kršila predpise, ne da bi jih bilo treba pri tem ustaviti, so že na voljo, tj. možnost, ki je manj škodljiva za pretok prometa, cenejša in zagotavlja najboljše varnostne pogoje. Nekatere naprave je mogoče vgraditi na težka tovorna vozila, pri čemer vozniku zagotavljajo možnost samonadzora pri preverjanju skladnosti z zakonodajo. Te naprave v vozilih lahko tudi med vožnjo sporočajo podatke organom ali sistemom za avtomatski nadzor, nameščenim ob cesti, pri čemer se uporabi mikrovalovni komunikacijski vmesnik. V postopku predizbire vozil se zdi primerno določiti najnižji prag za tehtanje na vsakih 2 000 prevoženih kilometrov, da se zagotovi učinkovitost nadzora cestnega prometa na ozemlju Unije, saj to omogoča, da se vsako vozilo v statističnem povprečju preverja vsake tri dni.

- (14) Ugotovitev velikega števila kršitev določb Direktive 96/53/ES je v veliki meri posledica neodvračilnih sankcij, določenih z zakonodajo držav članic za kršitve teh pravil, ali celo neobstoj takšnih sankcij. Ta pomanjkljivost je še večja zaradi zelo različnih ravni upravnih sankcij, ki se uporabljajo v različnih državah članicah. Za odpravo teh pomanjkljivosti bi bilo treba na ravni Unije uskladiti ravni in vrste upravnih sankcij za kršitve Direktive 96/53/ES. Te sankcije bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (15) Nadzornim organom v državah članicah mora biti omogočena izmenjava informacij za zagotavljanje večje učinkovitosti nadzora teže vozil ali skupin vozil na mednarodni ravni in olajšanje ustreznega izvajanja tega nadzora, zlasti informacij o ugotavljanju kršiteljev, opisovanju kršitev in uporabljenih sankcij ter ugledu zadevnega podjetja. Kontaktna točka, določena v skladu s členom 18(1) Uredbe 1071/2009/ES 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/ES⁹, bi bila lahko stična točka za to izmenjavo informacij.
- (16) Pomembno je, da sta Evropski parlament in Svet redno obveščena o preverjanjih, ki jih države članice izvajajo v cestnem prometu. Komisija na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, zagotavlja, da prevozniki upoštevajo to direktivo, in ugotavlja, ali bi bilo treba pripraviti dodatne prisilne ukrepe.
- (17) Komisija bi morala biti v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za določanje zahtev v zvezi z novo aerodinamično opremo, nameščeno na zadnjem delu vozila, ali s konstrukcijo novih motornih vozil ter za določitev tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost opreme za tehtanje v vozilih, in smernic o postopkih za nadzor teže vozil v prometu. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in ustrezno predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (18) Ker ciljev te direktive države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker se te cilje zaradi obsega in vplivov te direktive laže doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ustrezne ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (19) Direktivo 96/53/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 96/53/ES se spremeni:

- 1) V členu 2 se prvi pododstavek dopolni z naslednjimi opredelitvami:

⁹ UL L 300, 14.11.2009, str. 51.

„– „vozilo na hibridni pogon“ pomeni vozilo v smislu Direktive 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 vozila¹⁰, opremljeno z enim ali več električnimi pogonskimi motorji, ki niso stalno priključeni na omrežje, ter z enim ali več pogonskimi motorji z notranjim zgorevanjem;

– „električno vozilo“ pomeni vozilo v smislu Direktive 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 vozila¹¹, opremljeno z enim ali več električnimi pogonskimi motorji, ki niso stalno priključeni na omrežje;

– „intermodalna transportna enota“ pomeni enoto, ki jo je mogoče uvrstiti v eno od naslednjih kategorij: zabojnik, zamenljivo tovarišče, polpriklopnik.“.

2) Člen 4 se spremeni:

(a) beseda „nacionalni“ v točkah (a) in (b) odstavka 1 se črta;

(b) prvi stavek drugega pododstavka člena 4(4) se nadomesti z naslednjim:

„Šteje se, da prevoz ne vpliva pomembno na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, če se izvaja na ozemlju države članice ali v primeru čezmejne dejavnosti izključno med sosednjima državama članicama, od katerih je vsaka sprejela ukrepe v skladu s tem odstavkom, in če je izpolnjen eden od pogojev iz točk (a) in (b):“.

3) Člen 4(6), točka (b) člena 5 in člen 8a se črtajo.

4) Člen 5 se spremeni: besedilo „Brez poseganja v člen 4(6): (a)“ se črta.

5) Sklicevanje na Direktivo Sveta 70/156/EGS se nadomesti s sklicevanjem na Direktivo 2007/46/ES¹².

6) Člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

1. Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, opremljenih z napravami, ki ustrezajo spodaj navedenim zahtevam. Edini cilj takšnih prekoračitev je, da se na zadnjem delu vozil ali skupine vozil omogoči namestitvev naprav za izboljšanje aerodinamičnosti vozil.

2. Naprave iz prvega odstavka morajo ustrezati naslednjim zahtevam glede delovanja in varnosti:

¹⁰ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

¹¹ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

¹² Direktiva 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.

- pomembno izboljšanje aerodinamičnosti vozil,
- kar zadeva prometno varnost in varnost intermodalnega prevoza, zlasti:
 - (i) namestitev in trajnost naprav za zmanjšanje nevarnosti odklopa,
 - (ii) dnevna in nočna signalizacija, ki je učinkovita v slabših vremenskih razmerah in druge udeležence v prometu opozarja na velikost karoserije vozila,
 - (iii) konstrukcija vozil, pri kateri je manj tveganj za druga vozila in njihove potnike v primeru trčenja,
 - (iv) naprava ne povzroči večje nevarnosti prevrnitve zaradi bočnih vetrov;
- vključitev v obstoječe mreže, zlasti:
 - (i) ohranitev sposobnosti manevriranja vozil ali skupin vozil na cestni, mestni in medkrajevni infrastrukturi,
 - (ii) namestitev zadevnih priklopnikov in polpriklopnikov na železniške in pomorske enote ter na enote za prevoz po celinskih plovni poteh med intermodalnim prevozom,
 - (iii) preprosto prepogibanje, zlaganje ali odstranitev teh naprav za voznika,

S prekoračitvijo največjih dolžin se ne poveča nosilnost vozil ali skupine vozil.

3. Države članice pred dajanjem pomožnih aerodinamičnih naprav na trg te naprave in njihovo namestitev na vozila odobrijo ter v ta namen izdajo potrdilo. Ta potrjuje, da so upoštevane zahteve iz odstavka 2 zgoraj in da naprava pomembno prispeva k izboljšanju aerodinamičnosti. Potrdila, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.
4. Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, da bi dopolnila zahteve iz odstavka 2. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.
5. Do sprejetja delegiranih aktov vozila ali skupine vozil, opremljenih z aerodinamičnimi napravami na svojem zadnjem delu, ki izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2 in so bile preizkušene v skladu z odstavkom 3, lahko sodelujejo v prometu, če njihova dolžina presega dolžino, določeno v točki 1.1 Priloge I, za največ dva metra. Ta prehodni ukrep se uporablja od datuma začetka veljavnosti te direktive.“
- 7) Člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

1. Zaradi izboljšanja aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil ali skupin vozil so lahko največje dovoljene dolžine iz točke 1.1 Priloge I prekoračene pri vozilih ali skupinah vozil, ki ustrezajo zahtevam iz odstavka 2 spodaj. Glavni cilj teh

prekoračitev je omogočiti konstrukcijo kabin vlečnih vozil, ki bi omogočila večjo aerodinamičnost vozil ali skupin vozil in večjo varnost v cestnem prometu.

2. Kabine iz prvega odstavka morajo ustrezati naslednjim zahtevam glede delovanja in varnosti:

– izboljšanje aerodinamičnosti vozil,

– povečanje varnosti v cestnem prometu in varnosti intermodalnega prevoza, zlasti zaradi zagotavljanja, da sprednji del kabine

(i) vozniku zagotavlja boljšo vidljivost ranljivih udeležencev, zlasti z zmanjševanjem mrtvih kotov pod vetrobranskim steklom,

(ii) zagotavlja zmanjšanje škode v primeru trčenja,

– sposobnost manevriranja vozil ali skupin vozil na infrastrukturi, in sicer brez omejitev uporabe vozil na intermodalnih terminalih,

– udobje in varnost voznikov.

S prekoračitvijo največje dovoljene dolžine se ne poveča nosilnost vozil ali skupine vozil.

3. Pred dajanjem novih konstrukcij motornih vozil na trg države članice preizkusijo njihovo aerodinamičnost in v ta namen izdajo potrdilo. Potrdilo zagotovi upoštevanje zahtev iz odstavka 2 zgoraj. Potrdila o preizkusu, izdana v eni od držav članic, veljajo tudi v drugih državah članicah.

4. Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev zahtev iz odstavka 2, katerim morajo ustrezati nove kabine vlečnih vozil. V njih so določene tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopki za izdajo potrdila o preizkusu iz odstavka 3.

- 8) V členu 10 se besedilo „z dnem, določenim v členu 11“ nadomesti z besedilom „17. septembra 1997“.

- 9) Člen 10a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10a

Največje dovoljene teže vozil na hibridni ali izključno električni pogon so teže iz točke 2.3.1 Priloge I.

Vozila na hibridni ali električni pogon morajo kljub temu upoštevati omejitve iz točke 3 Priloge I: največja dovoljena osna obremenitev.“

- 10) Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Največje dovoljene mere, določene v točkah 1.1 in 1.6 Priloge I, so lahko prekoračene za 15 cm pri vozilih ali skupinah vozil, ki prevažajo zabojnike ali zamenljivo tovarišče dolžine 13,7 metra (45 čevljev), kadar je cestni prevoz zabojnikov ali zamenljivega tovarišča del intermodalnega prevoza.

Za potrebe tega člena in točke 2.2.2(c) Priloge I intermodalni prevoz vključuje vsaj železniški prevoz, prevoz po celinskih plovniških poteh ali pomorski prevoz. V začetnem in/ali končnem delu poti vključuje tudi cestni prevoz. Vsak od teh cestnih delov poti znaša manj kot 300 km na območju Evropske unije oziroma sega do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz. Posamezni prevoz se šteje kot intermodalni prevoz tudi, če vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, ne glede na dolžino začetnega in končnega dela cestnega prevoza. Začetni in končni del poti, ki se opravi po cesti, pri prevozu, ki vključuje pomorski promet na kratke razdalje znotraj Evrope, poteka od točke natovarjanja blaga do najbližjega primerne pomorskega pristanišča, za začetni del prevoza, in/ali od najbližjega primerne pomorskega pristanišča do točke raztovarjanja blaga za končni del prevoza.“

- 11) Člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

1. Države članice vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil, da bi se zagotovilo izpolnjevanje obveznosti te direktive.
2. Po preteku dveh let od datuma začetka veljavnosti te direktive države članice izvajajo merjenja teže vozil ali skupin vozil v prometu. Ta merjenja v okviru predizbire vozil so namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. Merjenja je mogoče izvajati z uporabo sistemov za avtomatski nadzor, nameščenih na infrastrukturo, ali sistemov, nameščenih na vozila v skladu z odstavkom 6 spodaj. Sistemi za avtomatski nadzor morajo omogočati prepoznavanje vozil, za katera obstaja sum, da presegajo največjo dovoljeno težo. Ker se ti sistemi uporabljajo samo za predizbiro vozil in ne za ugotavljanje kršitev, certifikacija teh sistemov v državah članicah ni obvezna.
3. Države članice izvajajo več merjenj v okviru predizbire, med katerimi je na leto povprečno eno tehtanje na 2 000 prevoženih kilometrov.
4. Države članice zagotovijo, da si pristojni organi izmenjujejo informacije, potrebne za zagotavljanje večje učinkovitosti teh preverjanj na ravni Unije in za olajšanje njihovega izvajanja, zlasti prek nacionalne kontaktne točke, ki je zadolžena za izmenjavo informacij z drugimi državami članicami. To so zlasti informacije o ugotavljanju kršiteljev, opisovanju storjenih kršitev in uporabljenih sankcij ter o ugledu zadevnega podjetja. Kontaktna točka je določena v skladu s členom 18(1) Uredbe (ES) št. 1071/2009.
5. Pri vozilih, pri katerih na podlagi predizbire v skladu z odstavkom 2 ugotovljen sum, da presegajo dovoljeno težo, se izvede vsaj eden od naslednjih ukrepov:

- (i) preverjanje prestreženega vozila ob cesti z uporabo homologirane opreme za tehtanje,
 - (ii) pošiljanje informacij o sumu preobremenitve vozil prevoznemu podjetju,
 - (iii) preverjanje prevoznega podjetja v njegovih prostorih, zlasti v primeru ponovitve kršitve po pošiljanju informacij iz točke (ii).
6. V skladu z odstavkom 1 države članice spodbujajo opremljanje vozil in skupin vozil z napravami za tehtanje na vozilih (skupna teža in osna obremenitev), ki v vsakem trenutku omogočajo pošiljanje podatkov o teži iz premikajočega se vozila do organa, ki izvaja preverjanja ob cesti ali je zadolžen za urejanje prevoza blaga. Podatki se pošiljajo prek vmesnika, skladnega s standardom CEN za DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 in ISO 14906.
7. Komisija je v skladu s členom 16 pooblaščen za sprejemanje delegiranih aktov, kar zadeva:
- dodatne tehnične specifikacije, ki omogočajo zagotavljanje popolne interoperabilnosti na ravni EU, opremo za tehtanje na vozilih iz odstavka 6 zgoraj, da lahko organi vseh držav članic na enak način komunicirajo z vozili in skupinami vozil, registriranimi v državah članicah, in si po potrebi izmenjujejo prejete podatke z organi drugih držav članic;
 - postopke preverjanj v okviru predizbire iz odstavka 2 tega člena, tehnične podatke o opremi, uporabljeni za preverjanja v okviru predizbire, zahteve glede natančnosti in pravila glede uporabe te opreme. Namen teh postopkov, specifikacij in pravil glede uporabe je zagotoviti, da se preverjanja izvajajo na enak način v vseh državah članicah in da so vsi prevozniki obravnavani enako na celotnem ozemlju Unije.“

12) Člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 13

1. Kršitve te direktive se razvrščajo v različne kategorije glede na njihovo resnost.
2. Pri prekoračitvi največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za manj kot 5 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.
3. Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za 5 do 10 % se šteje kot lažja kršitev v smislu te direktive, za katero se določi denarna kazen. Nadzorni organi lahko vozilu tudi preprečijo nadaljnjo vožnjo in odredijo raztovarjanje do največje dovoljene teže.
4. Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za 10 do 20 % se šteje kot hujša kršitev v smislu te direktive. Zanj se naloži denarna kazen ter

¹³ DSRC: posebna komunikacija kratkega dosega (Dedicated Short Range Communications).

odredita takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže.

5. Prekoračitev največje dovoljene teže iz točk 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I za več kot 20 % se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se odredijo takojšnja preprečitev nadaljnje vožnje in raztovarjanje do največje dovoljene teže ter denarna kazen. Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 1071/2009¹⁴.
 6. Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine ali širine točke 1 Priloge I za manj kot 2 % se prevoznemu podjetju izda pisno opozorilo, na podlagi katerega se lahko določi sankcija, če so takšne sankcije določene v nacionalni zakonodaji.
 7. Pri prekoračitvi največje dovoljene dolžine ali širine iz točke 1 Priloge I za 2 do 20 % zaradi naloženega tovora ali vozila samega se določi denarna kazen. Nadzorni organi vozilu preprečijo nadaljnjo vožnjo in, če je dolžina ali širina prekoračena zaradi tovora, odredijo raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3).
 8. Prekoračitev največje dovoljene dolžine ali širine tovora iz točke 1 Priloge I za več kot 20 % se šteje kot zelo huda kršitev v smislu te direktive zaradi večje nevarnosti za druge udeležence v prometu. Zanj se določi denarna kazen, pri čemer nadzorni organi vozilu takoj preprečijo nadaljnjo vožnjo in, če je dolžina ali širina prekoračena zaradi tovora, odredijo raztovarjanje ali pridobitev posebnega dovoljenja prevoznega podjetja v skladu s členom 4(3). Izvede se postopek izgube dobrega ugleda prevoznega podjetja v skladu s členom 6 Uredbe (ES) 1071/2009.
 9. Denarne kazni iz členov 3, 4, 5, 7, in 8 so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.“
- 13) Doda se naslednji člen 14:

„Člen 14

Pri prevozu zabojnikov špediter cestnemu prevozniku, kateremu poveri prevoz zabojnika, izroči izjavo o teži zabojnika. Če so informacije v izjavi pomanjkljive ali napačne, nosi v primeru preobremenitve vozila špediter enako odgovornost kot prevoznik.“

- 14) Doda se naslednji člen 15:

„Člen 15

Države članice vsaki dve leti v prvem četrtletju koledarskega leta Komisiji predložijo poročilo o izvedenih preverjanjih v predhodnih dveh koledarskih letih, rezultatih teh preverjanj in sankcijah, izrečenih kršiteljem. Komisija izvede analizo teh poročil in jo v drugem četrtletju koledarskega leta predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.“

- 15) Doda se naslednji člen 16:

¹⁴ UL L 300 14.11.2009, str. 51.

„Člen 16

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
 2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8(4), 9(5) in 12(7) se Komisiji podeli za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te direktive].
 3. Pooblastilo iz členov 8(4), 9(5) in 12(7) lahko kadarkoli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Sklep začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
 4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
 5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 8(4), 9(5) in 12(7), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskega parlamenta in Sveta, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“
- 16) Priloga I se spremeni:
- a) točka 1.2(b) se nadomesti z naslednjim:
 - „nadgradnje klimatiziranih vozil ali vozil, ki prevažajo klimatizirane intermodalne transportne enote: 2,60 m“
 - b) Točka 2.2.2(c) se nadomesti z naslednjim:
„triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki v okviru intermodalnega prevoza prevažata eno ali več intermodalnih transportnih enot dolžine 12 metrov (40 čevljev) ali 13,7 metra (45 čevljev): 44 ton“
 - c) Točka 2.3.1 se nadomesti z naslednjim:
„Dvoosna motorna vozila, razen avtobusov: 18 ton.“
„Dvoosna motorna vozila na hibridni ali električni pogon, razen avtobusov: 19 ton.“
„Dvoosni avtobusi: 19 ton.“

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje 18 mesecev po objavi Direktive v *Uradnem listu Evropske unije*. Besedila navedenih predpisov takoj sporočijo Komisiji.

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

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, 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 Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik