

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2015/719

2016/EES/19/08

frá 29. apríl 2015

um breytingu á tilskipun ráðsins 96/53/EB um að ákveða leyfileg hámarksmál vegna umferðar innan aðildarríkja og milli landa og leyfilega hámarksþyngd vegna umferðar milli landa fyrir tiltekin ökutæki sem eru í notkun í Bandalaginu (*)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFNA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við almenna lagasetningar meðferð ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Leggja verður áherslu á þá þörf að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, einkum losun koltvísýrings (CO₂), að bæta umferðaröryggi, að aðlaga viðeigandi löggjöf að tækniþróun og breyttum markaðsþörfum og að greiða fyrir samþættum flutningsaðgerðum en jafnframt þarf að tryggja að samkeppni raskist ekki og vegagrunnvirki hljóti vernd.
- 2) Tækniþróun gerir kleift að festa inndraganlegan eða samfellanlegan búnað, sem dregur úr loftnúningsviðnámi, aftan á ökutæki. Það myndi þó leiða til þess að farið yrði yfir leyfilega hámarks lengd samkvæmt tilskipun ráðsins 96/53/EB ⁽³⁾. Því er nauðsynlegt að veita undanþágu frá hámarks lengdinni. Markmiðið með þessari tilskipun er að heimila uppsetningu slíks búnaðar um leið og nauðsynlegar breytingar á tæknilegum kröfum um gerðarviðurkenningu búnaðar, sem dregur úr loftnúningsviðnámi, hafa verið lögleiddar eða þeim hefur verið beitt og framkvæmdastjórnin hefur samþykkt framkvæmdargerðir þar sem mælt er fyrir um rekstrarreglur um notkun slíks búnaðar.
- 3) Bætt loftnúningsviðnám stýrishúsa vélknúinna ökutækja myndi hafa í för með sér töluverðan ávinning að því er varðar orkunýtingu ökutækja, mögulega í tengslum við inndraganlegan eða samfellanlegan búnað sem er festur

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 115, 6.5.2015, bls. 1. Henni var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 316/2015 frá 11. desember 2015 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, biður birtingar.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 327, 12.11.2013, bls. 133.

⁽²⁾ Afstaða Evrópuþingsins frá 15. apríl 2014 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og afstaða ráðsins eftir fyrstu umræðu frá 16. október 2014 (Stjtið. ESB C 40, 5.2.2015, bls. 1). Afstaða Evrópuþingsins frá 10. mars 2015 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 20. apríl 2015.

⁽³⁾ Tilskipun ráðsins 96/53/EB frá 25. júlí 1996 um að ákveða leyfileg hámarksmál vegna umferðar innan aðildarríkja og milli landa og leyfilega hámarksþyngd vegna umferðar milli landa fyrir tiltekin ökutæki sem eru í notkun í Bandalaginu (Stjtið. EB L 235, 17.9.1996, bls. 59)

aftan á ökutæki og dregur úr loftnúningsviðnámi. Hins vegar er ekki mögulegt að gera slíkar úrbætur samkvæmt gildandi hámarks lengd, sem sett var með tilskipun 96/53/EB, án þess að minnka hleðslugetu ökutækisins og ógna efnahagslegu jafnvægi á sviði flutninga á vegum. Af þeirri ástæðu er einnig nauðsynlegt að veita undanþágu frá hámarks lengdinni. Ekki ætti að nota undanþáguna til að auka hleðslugetu ökutækisins.

- 4) Samkvæmt ramma tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB ⁽⁴⁾ á að gerðarviðurkenna búnað, lengri en 500 mm, sem dregur úr loftnúningsviðnámi, og vélknúin ökutæki með stýrishúsi, sem eykur loftnúningsviðnámsgetu þeirra, áður en þau eru sett á markað, þar sem slík ökutæki fara yfir mörkin sem sett voru með tilskipun 96/53/EB.
- 5) Sá möguleika að ökutæki fái nýja stýrishússlögun myndi stuðla að bættu umferðaröryggi með því að minnka blindsvæði í útsýn ökumanns, þ.m.t. þau sem eru fyrir neðan framrúðuna, og ætti að gera kleift að bjarga lífi margra óvarinna vegfarenda, eins og gangandi vegfarenda eða hjólréiðafólks. Ný stýrishússlögun gæti einnig falið í sér burðarvirki sem gleypa orku ef til árekstrar kemur. Enn fremur ætti mögulegur ávinningur af stækkun stýrishúss að fela í sér aukið öryggi og þægindi fyrir ökumanninn. Þegar hertar öryggiskröfur um lengri stýrishús hafa verið þróaðar er hægt að kanna hvort rétt þyki að beita þeim að því er varðar ökutæki sem njóta ekki ávinnings af lengingunni.
- 6) Afrásir, sem nota óhefðbundið eldsneyti, fela í sér fjölknúnað afrásir, sem, að því er varðar vélrænt knúningsafl, fá orku úr nýtanlegu eldsneyti og/eda rafgeymi eða öðrum safnbúnaði fyrir raforku eða vélræna orku. Notkun þeirra í þungum ökutækjum eða hópbifreiðum kann að þyngja þau en dregur úr mengun þeirra. Ekki ætti að telja þessa viðbótarþyngd sem hluta af raunhleðslu ökutækisins þar sem það myndi virka sem refsing á sviði flutninga á vegum í efnahagslegu tilliti. Viðbótarþyngdin ætti þó ekki heldur að hafa í för með sér aukna hleðslugetu ökutækisins.
- 7) Ökutæki framtíðarinnar, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti (með þyngri afrásir en þær sem notaðar eru í ökutækjum sem nota hefðbundið eldsneyti) kynnu einnig að njóta góðs af heimild fyrir viðbótarþyngd. Því er heimilt að færa slíkt óhefðbundið eldsneyti á skrána yfir óhefðbundið eldsneyti, sem kveðið er á um í þessari tilskipun, ef notkun þess krefst heimildar fyrir viðbótarþyngd.
- 8) Í þessari tilskipun er kveðið á um undanþágur frá leyfilegri hámarksþyngd og leyfilegum hámarksmálum ökutækja og samtengdra ökutækja sem mælt er fyrir um í tilskipun 96/53/EB. Aðildarríkin ættu þó að geta takmarkað, af ástæðum sem varða umferðaröryggi eða einkenni grunnvirkja, umferð tiltekinnna ökutækja á tilteknum hlutum vegakerfis síns.
- 9) Á sviði gá mavæðingar eru 45 feta gámar notaðir í sífellt meira mæli. Slíkir gámar eru fluttir á margan mismunandi hátt. Ef aðildarríkin og flutningsaðilar ætla, samt sem áður, að nýta sér þann hluta samþættra flutningsaðgerða sem fer fram á vegum, eins og staðan er í dag, þurfa báðir aðilar að fylgja þunglamalegri stjórnsýslumeðferð eða gámarnir að hafa einkaleyfisvarin, sniðskorin horn sem hefur í för með sér óheyrléga kostnað. Með því að bæta 15 cm við leyfilega lengd ökutækja, sem flytja slíka gáma, gætu flutningsaðilar losnað við þessa stjórnsýslumeðferð sem myndi greiða fyrir samþættum flutningsaðgerðum án þess að skapa hættu fyrir vegagrunnvirki eða aðra vegfarendur eða valda þeim tjóni. Skilgreiningin á samþættri flutningsaðgerð í þessari tilskipun er með fyrirvara um vinnu við endurskoðun á tilskipun ráðsins 92/106/EBE ⁽⁵⁾.
- 10) Til að efla samþættra flutningsaðgerðir enn frekar og til að taka til greina eigin þyngd gáma eða lausra yfirbygginga, sem eru allt að 45 fet að lengd, skal umferð þríása vélknúinna ökutækja með tví- eða þríása festivagna heimiluð með allt að 44 tonna leyfilega heildarþyngd. Tvíása vélknúin ökutæki með þríása festivagna, sem flytja gáma eða lausar yfirbyggingar, sem eru allt að 45 fet að lengd, skulu heimiluð í samþættum flutningsaðgerðum með allt að 42 tonna leyfilega heildarþyngd.
- 11) Frá því að tilskipun 96/53/EB var samþykkt hefur meðalþyngd farþega, sem ferðast með hópbifreiðum, og farangur þeirra aukist. Í ljósi þeirra þyngdarmarkna sem sett eru fram í þeirri tilskipun hefur þetta haft í för með sér að farþegum, sem eru fluttir á þann hátt, hefur smám saman fækkað. Þar að auki þyngir búnaðurinn, sem er nauðsynlegur til að uppfylla núgildandi tæknilegar kröfur, s.s. Euro VI, ökutækin sem flytja farþegana. Þörfin á að efla almennings samgöngur á kostnað einkarekinna samgangna, í þágu betri orkunýtni, þýðir að endurheimta verður fyrir fjölda farþega með hópbifreiðum, að teknu tilliti til þyngdaraukningar þeirra og farangurs þeirra. Þetta má gera

⁽⁴⁾ Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

⁽⁵⁾ Tilskipun ráðsins 92/106/EBE frá 7. desember 1992 um setningu sameiginlegra reglna fyrir tilteknar tegundir samsettra vöruflutninga milli aðildarríkja (Stjtið. EB L 368, 17.12.1992, bls. 38).

með því að auka leyfilega þyngd hópbifreiða með tvo ása, innan þeirra marka sem tryggir jafnframt að vegagrunnvirki skemmist ekki vegna hraðara slits.

- 12) Aðildarríki þurfa að gera fullnægjandi ráðstafanir varðandi brot, sem tengjast ofhlöðnum ökutækjum, til að koma í veg fyrir röskun á samkeppni og tryggja umferðaröryggi.
- 13) Til að tryggja að ekki verði röskun á samkeppni milli rekstraraðila og til að bæta greiningu brota ættu aðildarríkin, eigi síðar en 27. maí 2021, að grípa til sértækra ráðstafana til að auðkenna ökutæki eða samtengd ökutæki í notkun sem eru líkleg til að hafa farið yfir viðkomandi þyngdarmörk og sem ætti því að athuga. Slík auðkenning getur farið fram með því að nota vigtunarbúnað, sem er innbyggður í vegagrunnvirki, eða með því að nota innbyggða nema í ökutækjum sem senda gögn úr fjarlægð til viðeigandi yfirvalda. Slík gögn um borð skulu einnig vera aðgengileg öikumanninum. Á hverju ári skal hvert aðildarríki láta fara fram hæfilegan fjöldi athugana á þyngd ökutækja. Fjöldi slíkra athugana skal vera í réttu hlutfalli við heildarfjölda ökutækja sem eru skoðuð á hverju ári í hlutaðeigandi aðildarríki.
- 14) Til að tryggja samræmi við þessa tilskipun ættu aðildarríkin að mæla fyrir um reglur um viðurlög við brotum gegn þessari tilskipun og tryggja framkvæmd þeirra. Þessi viðurlög ættu að vera skilvirk, án mismununar, í réttu hlutfalli við brotið og hafa varnaðaráhrif.
- 15) Til þess að gera athuganir á þyngd ökutækja eða samtengdra ökutækja skilvirkari á alþjóðavísu og til að greiða fyrir snurðulausri framkvæmd þessara athugana, er mikilvægt að lögbær yfirvöld aðildarríkjanna skiptist á upplýsingum. Nota ætti tengiliðinn, sem tilnefndur er í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 ⁽⁶⁾, til slíkra upplýsingaskipta.
- 16) Upplýsa ætti Evrópuþingið og ráðið reglulega um þær athuganir sem lögbær yfirvöld aðildarríkjanna framkvæma á umferð á vegum. Þessar upplýsingar sem aðildarríkin veita munu gera framkvæmdastjórninni kleift að tryggja að farmflytjendur fari að reglunum, sem kveðið er á um í þessari tilskipun, og ákvarða þar að auki hvort gera ætti frekari þvingunarráðstafanir eða ekki.
- 17) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar tilskipunar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ⁽⁷⁾.
- 18) Framkvæmdastjórnin ætti ekki að samþykkja framkvæmdargerðir í tengslum við rekstrarlegar kröfur um notkun búnaðar, sem dregur úr loftnúningsviðnámi, eða ítarlegar forskriftir um innbyggðan vigtunarbúnað, ef nefndin, sem komið er á fót samkvæmt þessari tilskipun, gefur ekki álit sitt á drögum að framkvæmdargerðinni sem framkvæmdastjórnin leggur fram.
- 19) Til þess að uppfæra skrána yfir óhefðbundið eldsneyti, sem er að finna í þessari tilskipun, með tilliti til nýjustu tækniþróunar, ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins. Einkum er mikilvægt að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. samráð við sérfræðinga í aðildarríkjunum, áður en hún samþykkir framseldar gerðir. Við undirbúning og samningu framseldra gerða ætti framkvæmdastjórnin að tryggja samhliða, tímanlega og viðeigandi afhendingu viðkomandi skjala til Evrópuþingsins og ráðsins.
- 20) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar og þeim verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna umfangs hennar og áhrifa, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessum markmiðum.
- 21) Því ætti að breyta tilskipun 96/53/EB til samræmis við það.

⁽⁶⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51).

⁽⁷⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

l. gr.

Tilskipun 96/53/EB er breytt sem hér segir:

1) Í stað a-liðar 1. mgr. 1. gr. komi eftirfarandi:

„a) mál vélknúinna ökutækja í flokki M2 og M3 og eftirvagna þeirra í flokki 0 og vélknúinna ökutækja í flokki N2 og N3 og eftirvagna þeirra í flokki 03 og 04, eins og þau eru skilgreind í II. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (*),

(*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).“

2) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) eftirfarandi skilgreiningar bætist við 1. mgr.:

„—,óhefðbundið eldsneyti“: eldsneyti eða orkugjafar, sem koma, a.m.k. að hluta til, í stað jarðefnaeldsneytis sem orkugjafi í flutningum og sem geta hugsanlega stuðlað að minnkun kolefnislosunar, ásamt því að bæta árangur í umhverfismálum á sviði flutninga, sem samanstanda af:

a) raforku sem notuð er í öllum gerðum rafknúinna ökutækja,

b) vetni,

c) jarðgasi, þ.m.t. lífmetani, í loftkenndu formi (þjappað jarðgas (CNG) og í fljótandi formi (fljótandi jarðgas (LNG)),

d) fljótandi jarðolíugasi (LPG),

e) vélrænni orku, sem geymd er um borð/kemur úr innbyggðum orkugjöfum, þ.m.t. frávarmi,

— „ökutæki sem er knúð óhefðbundnu eldsneyti“: vélknúð ökutæki sem er knúð, að hluta eða að öllu leyti, óhefðbundnu eldsneyti og sem hefur verið viðurkennt samkvæmt ramma tilskipunar 2007/46/EB,

— „samþætt flutningsaðgerð“:

a) samsettar flutningsaðgerðir, eins og þær eru skilgreindar í 1. gr. tilskipunar ráðsins 92/106/EBE (*), þar sem fluttir eru einn eða fleiri gámar eða lausar yfirbyggingar, að hámarki 45 fet að heildarlengd, eða

b) flutningsaðgerðir þar sem fluttir eru einn eða fleiri gámar eða lausar yfirbyggingar, að hámarki 45 fet að heildarlengd, vatnaleiðis, að því tilskildu að upphafs- eða lokavegakaffinn sé ekki lengri en 150 km á yfirráðasvæði Sambandsins; heimilt er að fara yfir 150 km vegalengdina, sem um getur hér að framan, til að komast til næstu flutningamiðstöðvar sem hentar fyrirhugaðri þjónustu, ef um er að ræða:

i. ökutæki, sem uppfylla a- eða b-lið liðar 2.2.2 í I. viðauka, eða

ii. ökutæki, sem uppfylla c- eða d-lið liðar 2.2.2 í I. viðauka, í tilvikum þar sem slíkar vegalengdir eru leyfðar í viðeigandi aðildarríki;

að því er varðar samþætta flutningsaðgerðir kann næsta hentuga flutningamiðstöð, sem veitir þjónustu, að vera staðsett í öðru aðildarríki en því þar sem lestun eða losun sendingarinnar fór fram,

— „farmsendandi“: lagaleg eining, einstaklingur eða lögaðili, sem nafngreindur er á farmbréfi eða sambærilegu flutningsskjali, s.s. farmbréfi „til gegnumflutnings“, sem farmsendandi og/eða í hvers nafni eða fyrir hvers hönd flutningssamningur hefur verið gerður við flutningafyrirtæki,

(*) Tilskipun ráðsins 92/106/EBE frá 7. desember 1992 um setningu sameiginlegra reglna fyrir tiltekna tegundir samsettra vöruflutninga milli aðildarríkja (Stjtið. EB L 368, 17.12.1992, bls. 38).“

b) í annarri málsgrein komi eftirfarandi í stað tilvísunarinnar í „tilskipun 70/156/EBE“:

„tilskipun 2007/46/EB“.

3) Ákvæðum 4. gr. er breytt sem hér segir:

- a) þriðja og fjórða undirgrein 4. mgr. falli brott,
- b) ákvæði 6. mgr. falli brott.

4) Í stað 5. gr. komi eftirfarandi:

„5. gr.

Liðskipt ökutæki, sem tekin voru í notkun fyrir 1. janúar 1991 og samrýmast ekki forskriftunum í lið 1.6 og 4.4 í I. viðauka, teljast samrýmast slíkum forskriftum að því er varðar 3. gr., ef heildarlengd þeirra fer ekki yfir 15,50 m.“

5) Ákvæði 8. gr., 8. gr. a og 9. gr. falli brott.

6) Eftirfarandi greinar bætist við:

„8. gr. b

1. Í því skyni að bæta orkunýtni þeirra mega ökutæki eða samtengd ökutæki með búnaði, sem dregur úr loftnúningsviðnámi og uppfyllir kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. og 3. mgr., og sem uppfylla ákvæði tilskipunar 2007/46/EB, vera lengri en sem nemur hámarks lengdinni, sem kveðið er á um í lið 1.1 í I. viðauka við þessa tilskipun, til að gera kleift að bæta slíkum búnaði aftan á ökutæki eða samtengd ökutæki. Ökutæki eða samtengd ökutæki með slíkan búnað skulu uppfylla ákvæði liðar 1.5 í I. viðauka við þessa tilskipun og ef farið er yfir tiltekna hámarks lengd skal það ekki hafa í för með sér meiri hleðslulengd þessara ökutækja eða samtengdu ökutækja.

2. Áður en hann er settur á markað skal búnaður sem dregur úr loftnúningsviðnámi, sem um getur í 1. mgr. og sem er lengri en 500 mm, gerðarviðurkenndur í samræmi við reglurnar um gerðarviðurkenningu innan ramma tilskipunar 2007/46/EB.

Eigi síðar en 27. maí 2017 skal framkvæmdastjórnin meta þörfina á því að samþykkja eða breyta tæknilegum kröfum um gerðarviðurkenningu búnaðar, sem dregur úr loftnúningsviðnámi, sem mælt er fyrir um innan þess ramma, með tilliti til þess að nauðsynlegt er að tryggja umferðaröryggi og öryggi samþættra flutningsaðgerða, einkum:

- a) örugga áfestingu búnaðarins þannig að dregið sé úr hættunni á því að hann losni með tímanum, þ.m.t. meðan á samþættri flutningsaðgerð stendur,
- b) öryggi annarra vegfarenda, sérstaklega óvarinna vegfarenda, með því að tryggja m.a. sýnileika útlinumerkinga þar sem búnaður, sem dregur úr loftnúningsviðnámi, er uppsettur, með því að breyta kröfum um aukið sjónsvið og, ef ekið er aftan á ökutæki eða samtengt ökutæki, með því að valda ekki skaða á undirakstursvörn að aftan.

Í þeim tilgangi skal framkvæmdastjórnin leggja fram, eins og við á, tillögu að nýrri löggjöf til að breyta viðkomandi reglum um gerðarviðurkenningu innan ramma tilskipunar 2007/46/EB.

3. Búnaðurinn, sem dregur úr loftnúningsviðnámi og um getur í 1. mgr., skal uppfylla eftirfarandi skilyrði:

- a) við aðstæður þar sem öryggi annarra vegfarenda eða ökumanns er í hættu skal ökumaðurinn fella hann saman, draga hann inn eða fjarlægja hann,
- b) við notkun hans á vegagrunnvirkjum á þéttbýlissvæðum og milli þeirra skal tekið tillit til sérstakra einkenna svæða þar sem hámarkshraði er 50 km/klst. eða lægri og þar sem líklegri er að óvarðir vegfarendur séu á ferli og
- c) notkun hans skal samrýmast samþættem flutningsaðgerðum og hann skal m.a. ekki, þegar hann hefur verið dreginn inn/felldur saman, fara yfir leyfilega hámarks lengd um meira en 20 cm.

4. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framkvæmdargerðir þar sem mælt er fyrir um ítarleg ákvæði sem tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd 3. mgr. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr. i.

5. Beita skal ákvæðum 1. mgr. frá þeim degi sem nauðsynlegar breytingar á gerningunum, sem um getur í 2. mgr., hafa verið lögleiddar eða komið til framkvæmda og eftir að framkvæmdargerðirnar, sem um getur í 4. mgr., hafa verið samþykktar, eins og við á.

9. gr. a

1. Í því skyni að bæta orkunýtni þeirra, einkum að því er varðar loftnúningsviðnámsgetu stýrishúsa, og umferðaröryggi, mega ökutæki eða samtengd ökutæki, sem uppfylla kröfurnar sem mælt er fyrir um í 2. mgr. og uppfylla ákvæði tilskipunar 2007/46/EB, vera lengri en sem nemur hámarks lengdinni, sem mælt er fyrir um í lið 1.1 í I. viðauka við þessa tilskipun, að því tilskildu að stýrishús þeirra feli í sér bætt loftnúningsviðnámsgetu, meiri orkunýtni og meira öryggi. Ökutæki eða samtengd ökutæki með slík stýrishús skulu uppfylla ákvæði liðar 1.5 í I. viðauka við þessa tilskipun og ef farið er yfir tiltekna hámarks lengd skal það ekki hafa í för með sér aukna hleðslugetu þessara ökutækja.

2. Áður en þau eru sett á markað skulu ökutækin, sem um getur í 1. mgr., gerðarviðurkennd í samræmi við reglurnar um gerðarviðurkenningu innan ramma tilskipunar 2007/46/EB. Eigi síðar en 27. maí 2017 skal framkvæmdastjórnin meta þörfina á því að þróa tæknilegar kröfur um gerðarviðurkenningu ökutækja, sem búin erum slíkum stýrishúsum, eins og mælt er fyrir um innan þessa ramma, að teknu tilliti til eftirfarandi:

- a) meiri getu ökutækja eða samtengdra ökutækja til að draga úr loftnúningsviðnámi,
- b) óvarinna vegfarenda og að gera þá sýnilegri öikumönnum, einkum með því að minnka blindsvæði öikumanna,
- c) að draga úr tjóni á hlutum eða minnka áverka, sem vegfarendur verða fyrir, komi til árekstrar,
- d) öryggis og þæginda öikumanna.

Í þeim tilgangi skal framkvæmdastjórnin leggja fram, eins og við á, tillögu að nýrri löggjöf til að breyta viðkomandi reglum um gerðarviðurkenningu innan ramma tilskipunar 2007/46/EB.

3. Beita skal ákvæðum 1. mgr. þremur árum frá þeim degi sem nauðsynlegar breytingar á gerningunum, sem um getur í 2. mgr., hafa verið lögleiddar eða komið til framkvæmda, eins og við á.“

- 7) Ákvæði 10. gr. a falli brott.
- 8) Eftirfarandi greinar bætist við:

„10. gr. b

Leyfileg hámarksþyngd ökutækja, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, skal vera sú sem sett er fram í liðum 2.3.1, 2.3.2 og 2.4 í I. viðauka.

Ökutæki, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, skulu einnig samrýmast leyfilega hámarksásþunganum sem settur er fram í 3. lið í I. viðauka.

Viðbótarþyngdin, sem ökutæki, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, þurfa skal skilgreind á grundvelli skjala, sem framleiðandi leggur fram, þegar ökutækið, sem um er að ræða, er viðurkennt. Sú viðbótarþyngd skal gefin upp í opinberu sönnunargögnunum sem krafist er skv. 6. gr.

Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 10. gr. h, til að uppfæra, að því er varðar þessa tilskipun, skrána yfir óhefðbundið eldsneyti, sem um getur í 2. gr., sem krefst viðbótarþyngdar. Það er sérstaklega mikilvægt að framkvæmdastjórnin fylgi sínum hefðbundnu venjum og hafi samráð við sérfræðinga, þ.m.t. sérfræðinga í aðildarríkjunum, áður en hún samþykkir þessar framseldu gerðir.

10. gr. c

Fara má yfir hámarks lengdina, sem mælt er fyrir um í lið 1.1 í I. viðauka, sem fellur, eftir atvikum, undir 1. mgr. 9. gr. a, og hámarksvegalengdina, sem mælt er fyrir um í lið 1.6 í I. viðauka, um sem nemur 15 cm, að því er varðar ökutæki eða samtengd ökutæki, sem flytja 45 feta gáma eða 45 feta lausar yfirbyggingar, óhlaðnar eða hlaðnar, að því tilskildu að flutningur gámsins eða lausu yfirbyggingarinnar, sem um er að ræða, sé hluti af samþættri flutningsaðgerð.

10. gr. d

1. Eigi síðar en 27. maí 2021 skulu aðildarríkin gera sértækar ráðstafanir til að auðkenna ökutæki eða samtengd ökutæki í notkun, sem eru líkleg til að hafa farið yfir leyfilega hámarksþyngd, og lögbær yfirvöld ættu því að hafa eftirlit með þessum ökutækjum til að tryggja að farið sé að kröfum þessarar tilskipunar. Heimilt er að gera þessar ráðstafanir með aðstoð sjálfvirkra kerfa, sem sett eru upp í vegagrunnvirkjum, eða með innbyggðum vigtunarbúnaði sem settur er upp í ökutækjum í samræmi við 4. mgr.

Aðildarríki skal ekki krefjast þess að innbyggður vigtunarbúnaður sé settur upp í ökutækjum eða samtengdum ökutækjum sem eru skráð í öðru aðildarríki.

Með fyrirvara um lög Sambandsins og landslög skulu sjálfvirk kerfi, sem notuð eru til að staðfesta brot á þessari tilskipun og til að ákveða viðurlög, vera vottuð. Þar sem sjálfvirk kerfi eru aðeins notuð til auðkenningar þarf ekki að votta þau.

2. Hvert aðildarríki skal framkvæma á hverju almanaksári hæfilegan fjölda athugana á þyngd ökutækja eða samtengdra ökutækja í notkun, í réttu hlutfalli við heildarfjölda ökutækja sem skoðuð eru á hverju ári á yfirráðasvæði þess.

3. Aðildarríki skulu, í samræmi við 18. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins⁽¹⁾* (EB) nr. 1071/2009, tryggja að lögbær yfirvöld þeirra skiptist á upplýsingum um brot og viðurlög sem varða þessa grein.

4. Innbyggði vigtunarbúnaðurinn, sem um getur í 1. mgr., skal vera nákvæmur og áreiðanlegur, fyllilega rekstrarsamhæfður og samrýmanlegur öllum gerðum ökutækja.

5. Eigi síðar en 27. maí 2016 skal framkvæmdastjórnin samþykka framkvæmdargerðir þar sem mælt er fyrir um ítarleg ákvæði, sem tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd reglnanna um rekstrarsamhæfi og samrýmanleika, sem settar eru fram í 4. mgr.

Til að tryggja rekstrarsamhæfi skulu þessi ítarlegu ákvæði gera kleift að senda vigtunargögn, hvenær sem er, frá ökutæki á ferð til lögbærra yfirvalda og til ökumanns þess. Samskiptin skulu fara fram í gegnum skilflötinn sem skilgreindur er í stöðlum staðlasamtaka Evrópu fyrir sérhæfð, skammdræg fjarskiptakerfi EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 og ISO 14906. Að auki skulu slík samskipti tryggja að lögbær yfirvöld aðildarríkjanna geti átt samskipti og skipst á upplýsingum á sama hátt við ökutæki og samtengd ökutæki sem skráð eru í hvaða aðildarríki sem er og nota innbyggðan vigtunarbúnað.

Til að tryggja samrýmanleika við allar gerðir ökutækja, skulu innbyggð kerfi í vélknúnum ökutækjum geta tekið á móti og unnið úr hvers konar gögnum frá öllum gerðum eftirvagna eða festivagna sem festir eru við vélknúna ökutækið.

Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr. i.

10. gr. e

Aðildarríkin skulu setja reglur um viðurlög við brotum gegn þessari tilskipun og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Þessi viðurlög skulu vera skilvirk, án mismununar, í réttu hlutfalli við brotið og hafa varnaðaráhrif. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þessar reglur.

10. gr. f

1. Að því er varðar flutning á gámum og lausum yfirbyggingum skulu aðildarríkin mæla fyrir um reglur þar sem gerð er krafa um að:

- farmsendandi afhendi farmflytjanda, sem hann felur flutning gáms eða lausrar yfirbyggingar, yfirlýsingu þar sem fram kemur þyngd gámsins eða lausu yfirbyggingarinnar, sem verið er að flytja, og
- farmflytjandi veiti aðgang að öllum viðeigandi skjölum sem farmsendandi afhendir.

2. Aðildarríki skulu mæla fyrir um reglur um ábyrgð bæði farmsendanda og farmflytjanda, eins og við á, í tilvikum þar sem upplýsingarnar, sem um getur í 1. mgr., vantar eða eru rangar og ökutækið eða samtengda ökutækið er ofhlaðið.

10. gr. g

Á tveggja ára fresti og, eigi síðar en 30. september, árið eftir lok viðkomandi tveggja ára tímabils, skulu aðildarríkin senda framkvæmdastjórninni nauðsynlegar upplýsingar varðandi:

- fjölda athugana, sem gerðar voru næstliðin tvö almanaksár, og
- fjölda ofhlaðinna ökutækja eða samtengdra ökutækja sem fundist hafa.

Þessar upplýsingar mega vera hluti af upplýsingunum sem lagðar voru fram skv. 17. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006⁽²⁾.*

Framkvæmdastjórnin skal greina upplýsingarnar, sem móttæknar eru samkvæmt þessari grein, og fella slíka greiningu inn í skýrslunni sem senda skal til Evrópuþingsins og ráðsins samkvæmt reglugerð (EB) nr. 561/2006.

10. gr. h

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir, sbr. þó skilyrðin sem mælt er fyrir um í þessari grein.
2. Framkvæmdastjórninni skal falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 10. gr. b, á fimm ára tímabili sem hefst 26. maí 2015. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um framsal valds eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Framsal valds skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.
3. Evrópuþinginu eða ráðinu er, hvenær sem er, heimilt að afturkalla framsal valdsins sem um getur í 10. gr. b. Með ákvörðun um afturköllun skal bundinn endir á framsal þess valds sem tilgreint er í þeirri ákvörðun. Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í ákvörðuninni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi framseldra gerða sem þegar eru í gildi.
4. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.
5. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 10. gr. b, skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða, ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þetta tímabil skal framlengt um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

10. gr. i

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar um flutninga á vegum sem um getur í 42. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014/EB ^{(3)*}. Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ^{(4)*}.
2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.
3. Skili nefndin ekki álitni skal framkvæmdastjórnin ekki samþykkja drögin að framkvæmdargerðinni og þriðja undirgrein 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011 skal gilda.

10. gr. j

Eigi síðar en 8. maí 2020 skal framkvæmdastjórnin, eins og við á, leggja fyrir Evrópuþingið og ráðið skýrslu um framkvæmd breytinganna við þessa tilskipun, sem eru innleiddar með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2015/719 ^{(5)*}, þ.m.t. með því að taka tillit til séreinkenna tiltekinna afmarkaðra markaðssviða. Framkvæmdastjórnin skal, ef við á, leggja fram, á grundvelli skýrslunnar, tillögu að nýrri löggjöf þar sem mat á áhrifum fylgir með. Skýrslan skal gerð aðgengileg a.m.k. sex mánuðum áður en tillaga að nýrri löggjöf er lögð fram.

^{(1)*} Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum og um niðurfellingu á tilskipun ráðsins 96/26/EB (Stjtið. ESB L 300, 14.11.2009, bls. 51).

^{(2)*} Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samþæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85 (Stjtið. ESB L 102, 11.4.2006, bls. 1).

^{(3)*} Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 165/2014 frá 4. febrúar 2014 um ökurita í flutningum á vegum, niðurfellingu reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum og breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 um samþæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum (Stjtið. ESB L 60, 28.2.2014, bls. 1).

^{(4)*} Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eflirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtið. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

^{(5)*} Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2015/719 frá 29. apríl 2015 um breytingu á tilskipun ráðsins 96/53/EB um að ákveða leyfileg hámarks mál vegna umferðar innan aðildarríkja og milli landa og leyfilega hámarksþyngd vegna umferðar milli landa fyrir tiltekin ökutæki sem eru

í notkun í Bandalaginu (Stjóð ESB L 115, 6.5.2015, bls. 1).“

9) Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) í stað a-liðar í lið 1.2 komi eftirfarandi:

„a) öll ökutæki nema þau sem um getur í b-lið: 2,55 m“,

b) í stað b-liðar í lið 1.2 komi eftirfarandi:

„b) yfirbyggingar ökutækja með stillanlegu hitastigi eða gámar með stillanlegu hitastigi eða lausar yfirbyggingar sem fluttar eru með ökutækjum: 2,60 m“,

c) í stað c-liðar í lið 2.2.2 komi eftirfarandi:

„c) tvíása vélknúð ökutæki með þríása festivagni sem flytur, í samþættum flutningsaðgerðum, einn eða fleiri gáma eða lausar yfirbyggingar sem eru að hámarki 45 fet að lengd: 42 tonn“,

d) í lið 2.2.2 bætist eftirfarandi liður við:

„d) þríása vélknúð ökutæki með tví- eða þríása festivagni sem flytur, í samþættum flutningsaðgerðum, einn eða fleiri gáma eða lausar yfirbyggingar sem eru að hámarki 45 fet að heildarlengd: 44 tonn“,

e) í stað liðar 2.3.1 komi eftirfarandi:

„2.3.1 Tvíása vélknúin ökutæki önnur en hópbifreiðar: 18 tonn

Tvíása vélknúin ökutæki, sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti, önnur en hópbifreiðar: við leyfilegu 18 tonna hámarksþyngdina bætist viðbótarþyngd, sem nemur þyngd tækjabúnaðar fyrir óhefðbundið eldsneyti, að hámarki eitt tonn.

Tvíása hópbifreiðar: 19,5 tonn“,

f) í stað liðar 2.3.2 komi eftirfarandi:

„2.3.2 Þríása vélknúin ökutæki: 25 tonn, eða 26 tonn þegar drifásinn er útbúinn með tvöföldum hjólum og loftfjöðrun eða fjöðrun, sem er viðurkennd sem jafngild innan Sambandsins, eins og skilgreint er í II. viðauka, eða þegar hver drifás er útbúinn með tvöföldum hjólum og hámarksþyngd hvers áss fer ekki yfir 9,5 tonn.

Þríása vélknúin ökutæki sem eru knúin óhefðbundnu eldsneyti: leyfileg hámarksþyngd er 25 tonn, eða 26 tonn þegar drifásinn er útbúinn með tvöföldum hjólum og loftfjöðrun eða fjöðrun, sem er viðurkennd sem jafngild innan Sambandsins, eins og skilgreint er í II. viðauka, eða þegar hver drifás er útbúinn með tvöföldum hjólum og hámarksþyngd hvers áss fer ekki yfir 9,5 tonn, að viðbætti þyngd tækjabúnaðar fyrir óhefðbundið eldsneyti, að hámarki eitt tonn.“,

g) í stað liðar 2.4 komi eftirfarandi:

„2.4. Þríása liðskiptar hópbifreiðar: 28 tonn

Þríása liðskiptar hópbifreiðar sem eru knúnar óhefðbundnu eldsneyti: við leyfilegu 28 tonna hámarksþyngdina bætist viðbótarþyngd, sem nemur þyngd tækjabúnaðar fyrir óhefðbundið eldsneyti, að hámarki eitt tonn.“

2. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 7. maí 2017. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 29. apríl 2015.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

M. SCHULZ

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

forseti.
