

Bruxelles, 3. srpnja 2024.  
(OR. en)

10645/24

---

**Međuinstitucijski predmet:  
2023/0265(COD)**

---

**CODEC 1426  
TRANS 271  
CLIMA 228  
ENV 581  
COMPET 615  
PE 161**

## **INFORMATIVNA NAPOMENA**

---

Od: Glavno tajništvo Vijeća

Za: Odbor stalnih predstavnika / Vijeće

---

Predmet: Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice  
– ishod prvog čitanja u Europskom parlamentu  
(Strasbourg, od 11. do 14. ožujka 2024.)

---

## **I. UVOD**

Izvjestiteljica Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) predstavila je u ime Odbora za promet i turizam (TRAN) izvješće o navedenom prijedlogu direktive koje je sadržavalo 51 amandman (amandmani od 1 do 51) na Prijedlog.

Osim toga, Klub zastupnika Zelenih/ESS-a podnio je devet amandmana (amandmani od 52 do 60), a nekoliko zastupnika iz različitih klubova zastupnika podnijelo je pet amandmana (amandmani od 61 do 65).

## II. GLASOVANJE

Na plenarnoj sjednici 12. ožujka 2024. Europski parlament glasovanjem je usvojio amandmane od 1 do 51 na Prijedlog direktive. Drugi amandmani nisu usvojeni.

Tako izmijenjeni Prijedlog Komisije predstavlja stajalište Parlamenta u prvom čitanju, koje je sadržano u njegovoj zakonodavnoj rezoluciji iz Priloga ovom dokumentu.

---

**P9\_TA(2024)0126**

## **Dimenzije i masa za određena cestovna vozila**

**Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 12. ožujka 2024. o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ o utvrđivanju najvećih dopuštenih dimenzija u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))**

**(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)**

*Europski parlament,*

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2023)0445),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C9-0306/2023),
  - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
  - uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 26. listopada 2023.<sup>1</sup>,
  - nakon savjetovanja s Odborom regija,
  - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
  - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A9-0047/2024),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
  2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
  3. nalaže svojoj predsjednici da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

---

<sup>1</sup> SL C, C/2024/895, 6.2.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

## Amandman 1

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(4) Kako bi se postigli ti ciljevi, trebalo bi uspostaviti pravu ravnotežu između gospodarske učinkovitosti, okolišne održivosti, zaštite cestovne infrastrukture i aspekata sigurnosti na cestama.

*Izmjena*

(4) Kako bi se postigli ti ciljevi, trebalo bi uspostaviti pravu ravnotežu između gospodarske učinkovitosti, okolišne održivosti, zaštite cestovne infrastrukture i aspekata sigurnosti na cestama. ***Osim toga, kako bi se postigla zakonodavna usklađenost i pravna sigurnost, ovu je Direktivu potrebno što više uskladiti s Uredbom o utvrđivanju emisijskih normi CO2 za teška vozila i Direktivom o kombiniranom prijevozu.***

## Amandman 2

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 6.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(6a) Ovom se Direktivom, na temelju promicanja troškovno učinkovitijeg i održivijeg prijevoza te poticanja intermodalnosti, nastoji povećati konkurentnost sektora cestovnog prometa. Iako će nove odredbe dovesti do smanjenja broja prijeđenih vozničkih kilometara, očekuje se da će i dalje biti prisutan akutan manjak vozača u Uniji. Kako bi se riješio problem tog manjka, ključno je hitno poboljšati radne uvjete za***

**vozače teških vozila. Nedostatak kvalitetnih parkirališta za kamione u Uniji dodatno pogoršava radne uvjete vozača kamiona, što je posebno problem tijekom putovanja na velike udaljenosti.**

**Kako bi se riješila ta situacija i povećala privlačnost sektora, povećane dimenzije potrebne za ugradnju tehnologija s nultom stopom emisija u vozila ne bi trebale biti nauštrb dovoljno prostora za kabine te bi trebale poboljšati udobnost vozača. Ako je to moguće, trebalo bi istražiti i poticati koncepte koji omogućuju dodatni prostor u kabinama za postavljanje sanitarnih čvorova u vozilu.**

### Amandman 3

#### Prijedlog direktive Uvodna izjava 7.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(7) Kako bi se osiguralo zajedničko razumijevanje i ujednačena provedba odredaba ove Direktive u unutarnjem i međunarodnom prometu, potrebno je pojasniti da **se nacionalna** odstupanja od određenih najvećih dopuštenih masa i ograničenja dimenzija određenih vrsta vozila **u nacionalnom prometu** ne **primjenjuju automatski** na **vozila u prekograničnom prometu**.

*Izmjena*

(7) Kako bi se osiguralo zajedničko razumijevanje i ujednačena provedba odredaba ove Direktive u unutarnjem i međunarodnom prometu, potrebno je pojasniti da **trenutačno postoje posebna odstupanja, često na temelju bilateralnih dogovora između susjednih država članica**, od određenih najvećih dopuštenih masa i ograničenja dimenzija određenih vrsta **specijaliziranih** vozila **koja obavljaju prijevoz, koja bi trebalo zadržati sve dok ne utječu na međunarodno tržišno natjecanje**.

### Amandman 4

## Prijedlog direktive Uvodna izjava 8.

### *Tekst koji je predložila Komisija*

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovale države članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola.

### *Izmjena*

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovale države članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola ***koji bi bio dostupan na svim jezicima EU-a i kojem bi se jednostavno pristupalo s pomoću sredstava elektroničke komunikacije. Te bi dozvole trebalo izdavati u elektroničkom obliku te bi se one trebale temeljiti na dokumentu Posebne europske registracije kamiona i tračnica (SERT), čiji je cilj usklađivanje tehničkih informacija o vozilima kao što je registracija prikolica ili modularnih***

**prikolica. Prijevoznicima bi trebalo dopustiti obavljanje prijevoza komadnog tereta upotrebom tog elektroničkog dokumenta.**

## Amandman 5

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 9.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova, neophodno je ukloniti nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajedničke najniže granične vrijednosti za

#### *Izmjena*

(9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. **Prije izdavanja odobrenja za EMS-ove države članice trebale bi provesti prethodnu procjenu njihova mogućeg učinka na cestovnu sigurnost, infrastrukturu, modalnu suradnju, promjenu načina prijevoza i okoliš.** Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova, neophodno je ukloniti nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće

EMS-ove u tim državama članicama. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni i međunarodni promet EMS-ova, **uključujući pružanje jasnih informacija** o masama i ograničenjima dimenzija EMS-ova i o dijelovima cestovne mreže koji su u skladu sa specifikacijama takvih vozila **te** praćenje učinaka uporabe EMS-ova na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju, kao i **o okolišnom utjecaju** europskih modularnih sustava na prometni sustav, uključujući utjecaje na modalni udio.

dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajedničke najniže granične vrijednosti za EMS-ove u tim državama članicama. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni i međunarodni promet EMS-ova. **Tim bi se uvjetima, među ostalim, trebalo osigurati da EMS-ovi prometuju cestama na kojima je zajamčena sigurnost ranjivih sudionika u cestovnom prometu. Države članice trebale bi osigurati jasne informacije** o masama i ograničenjima dimenzija EMS-ova i o dijelovima cestovne mreže koji su u skladu sa specifikacijama takvih vozila. **Države članice trebale bi uspostaviti sustav za praćenje i evaluaciju** učinaka uporabe EMS-ova na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju kao i **okolišnih utjecaja** europskih modularnih sustava na prometni sustav, uključujući utjecaje na modalni udio. **Jasnom definicijom EMS-ova u ovoj Direktivi jamči se da se oni sastoje od standardnih jedinica vozila kako bi ih se uskladilo s drugim prijevoznim sredstvima, osobito željeznicom. Kako bi se učinkovito potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija, EMS-ovi koji sudjeluju u međunarodnom prometu trebali bi se, čim to bude tehnički i operativno izvedivo, sastojati od vozila ili skupova vozila s nultim emisijama.**

## Amandman 6

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 9.a (nova)



*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(9a) Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećala sigurnost na cestama i primjenjivali odgovarajući radni uvjeti, važno je osigurati da vozači EMS-ova primjereno osposobljeni i kvalificirani za rukovanje težim i duljim vozilima i skupovima vozila. Države članice trebale bi imati mogućnost utvrđivanja minimalnih zahtjeva ili programa certificiranja za vozače EMS-ova. Da bi se osigurali jednaki uvjeti kojima se jamči jednako postupanje i nediskriminacija vozača i operatera EMS-ova, države članice trebale bi zajamčiti uzajamno priznavanje tih certifikacija u dotičnim državama članicama.**

## **Amandman 7**

### **Prijedlog direktive Uvodna izjava 10.a (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(10a) Nova usklađena pravila o EMS-ovima u nacionalnom i međunarodnom prometu u državama članicama koja omogućuju njihovo prometovanje trebala bi uključivati prikupljanje podataka o cestovnoj sigurnosti u tim državama članicama, uključujući o udjelu smrtnih slučajeva i ozljeda pri sudarima. Uzimajući u obzir da nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu čine gotovo trećinu smrtnih slučajeva u sudarima koji uključuju teška vozila,, države članice trebale bi osigurati da EMS-ovi ne utječu negativno na sigurnost na cestama, posebno na sigurnost nezaštićenih**

***sudionika u cestovnom prometu kao što su pješaci i biciklisti te osobe s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću i sposobnošću orijentacije.***

## **Amandman 8**

### **Prijedlog direktive Uvodna izjava 11.**

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili dimenzije te upotrebu EMS-ova potrebno je, s obzirom na to da su za njih neophodne dodatne sigurnosne značajke i odgovarajuća infrastruktura, da se posebna pozornost posveti elementima kao što su transparentnost relevantnih informacija, pravna sigurnost i usklađivanje postupaka izdavanja dozvola. Stoga je potrebno da države članice uspostave jedinstveni elektronički informacijski i komunikacijski sustav koji sadržava na jasan i lako dostupan način sve relevantne informacije o operativnim i administrativnim uvjetima za prijevoz komadnog tereta i upotrebu EMS-ova. Taj nacionalni sustav usto bi trebao omogućiti prijevoznicima da dobiju informacije i elektronički u standardiziranom obliku podnose zahtjeve za posebne dozvole za prijevoz komadnog tereta u dotičnoj državi članici.

#### *Izmjena*

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili dimenzije te upotrebu EMS-ova potrebno je, s obzirom na to da su za njih neophodne dodatne sigurnosne značajke i odgovarajuća infrastruktura, da se posebna pozornost posveti elementima kao što su transparentnost relevantnih informacija, pravna sigurnost i usklađivanje postupaka izdavanja dozvola. Stoga je potrebno da države članice uspostave jedinstveni elektronički informacijski i komunikacijski sustav koji sadržava na jasan i lako dostupan način sve relevantne informacije o operativnim i administrativnim uvjetima za prijevoz komadnog tereta i upotrebu EMS-ova. Taj nacionalni sustav usto bi trebao omogućiti prijevoznicima da dobiju informacije i elektronički u obliku standardiziranom na razini EU-a podnose zahtjeve za posebne dozvole za prijevoz komadnog tereta u dotičnoj državi članici. ***Osim toga, taj bi nacionalni sustav trebao pružati informacije o nacionalnim najvećim dopuštenim masama i dimenzijama vozila i skupova vozila, informacije o mogućim ograničenjima, osobito u vezi s visinom. Kako bi se osiguralo da operatori i građani mogu pristupiti svim relevantnim***

*informacijama na jednom mjestu, Komisija bi najkasnije [6 mjeseci nakon datuma prenošenja ove Direktive] trebala uspostaviti namjenski europski internetski portal koji bi povezivao nacionalne elektroničke i komunikacijske sustave i pružao, među ostalim, jasan grafički pregled cesta na kojima je EMS-ovima i, ako je dostupno, vozilima koja prevoze komadni teret u relevantnim državama članicama, dopušteno prometovanje u njima.*

## Amandman 9

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 12.

*Tekst koji je predložila Komisija*

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se **konkretno** potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija, potrebno je od 2035. postupno prestati s korištenjem takvih težih kamiona s pogonom na fosilna goriva, **za kad se predviđa da će se udio** teških vozila s nultim emisijama **znatno povećati na oko 50 % registracija svih novih teških vozila**. Nakon postupnog prestanka korištenja teži kamioni trebali bi i dalje biti dopušteni u nacionalnom prometu, dok bi u međunarodnom prometu trebali biti u skladu s najvećim dopuštenim masama

*Izmjena*

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se **učinkovito** potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija **i maksimalno povećali učinci relevantnog postojećeg prava u području okoliša**, potrebno je od 2035. postupno prestati s korištenjem takvih težih kamiona s pogonom na fosilna goriva, **ojačati pravnu sigurnost za ulaganja i dodatno poticati prodiranje učinkovitijih** teških vozila s nultim emisijama na **tržište**. Nakon postupnog prestanka korištenja teži kamioni trebali bi i dalje biti dopušteni u nacionalnom prometu, dok bi u

utvrđenima u Prilogu I. Direktivi 96/53/EZ, kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti.

međunarodnom prometu trebali biti u skladu s najvećim dopuštenim masama utvrđenima u Prilogu I. Direktivi 96/53/EZ, kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti.

## Amandman 10

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 14.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(14) Potencijal transportera vozila s **otvorenom nadogradnjom** za smanjenje potrošnje energije poboljšanjem njihove aerodinamike vrlo je ograničen. Zbog razlika među nacionalnim pravilima o stršenju tereta iz transportera vozila narušava se tržišno natjecanje i znatno ograničava potencijal za poboljšanje operativne i energetske učinkovitosti u međunarodnom prijevozu tim vozilima. Stoga je potrebno uskladiti pravila o stršenju tereta iz transportera vozila s otvorenom nadogradnjom kako bi se osiguralo pravilno ispunjavanje tih ciljeva.

#### *Izmjena*

(14) Potencijal transportera vozila, **od kojih mnogi imaju otvorenu nadogradnju**, za smanjenje potrošnje energije poboljšanjem njihove aerodinamike vrlo je ograničen. Zbog razlika među nacionalnim pravilima o stršenju tereta iz transportera vozila narušava se tržišno natjecanje i znatno ograničava potencijal za poboljšanje operativne i energetske učinkovitosti u međunarodnom prijevozu tim vozilima. Stoga je potrebno uskladiti pravila o stršenju tereta iz transportera vozila s otvorenom nadogradnjom kako bi se osiguralo pravilno ispunjavanje tih ciljeva.

## Amandman 11

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 15.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(15) Teška vozila s izduženim kabinama počela su ulaziti na tržište u kombinaciji s pogonskim sustavima bez emisija. Za

#### *Izmjena*

(15) Teška vozila s izduženim kabinama počela su ulaziti na tržište u kombinaciji s pogonskim sustavima bez emisija. Za

pogonske sustave bez emisija potreban je, ovisno o tehnologiji, dodatni prostor koji se ne bi smio računavati u stvarnu nosivost vozila kako sektor cestovnog prometa s nultom stopom emisija ne bi bio efektivno u lošijem gospodarskom položaju. Stoga bi trebalo pojasniti da se najveće duljine izduženih kabina smiju prekoračiti koliko je potrebno da se dobije prostor potreban za smještaj tehnologije s nultom stopom emisija, kao što su baterije i spremnici za vodik, pod uvjetom da se ne ugrožava sigurnost, učinkovitost ni udobnost aerodinamičnih kabina.

pogonske sustave bez emisija potreban je, ovisno o tehnologiji, dodatni prostor koji se ne bi smio računavati u stvarnu nosivost vozila kako sektor cestovnog prometa s nultom stopom emisija ne bi bio efektivno u lošijem gospodarskom položaju. Stoga bi trebalo pojasniti da se najveće duljine izduženih kabina smiju prekoračiti koliko je potrebno da se dobije prostor potreban za smještaj tehnologije s nultom stopom emisija, kao što su baterije i spremnici za vodik, pod uvjetom da se ne ugrožava sigurnost, učinkovitost ni udobnost aerodinamičnih kabina **i da je dotično vozilo u skladu s „pravilom kruga okretanja”**.

## Amandman 12

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(16a) Brojnost različitih oznaka vozila i signalizacije u državama članicama može biti zbunjujuća za sudionike u cestovnom prometu te može štetiti cestovnoj sigurnosti u Uniji. Kako bi se povećala cestovna sigurnost, na razini Unije trebalo bi uspostaviti standardiziranu oznaku EU-a za duljinu motornih vozila ili skupova vozila koji se upotrebljavaju u EMS-u ili odstupaju od standardnih dimenzija. Ta bi oznaka EU-a sudionicima u cestovnom prometu pomogla da identificiraju spomenuta vozila i upoznaju se s njima te da smanje sve rizike koji proizlaze iz ograničenja vidljivosti ili mrtvih kutova, na primjer pri pretjecanju takvih dugih vozila ili skupova vozila.***

## Amandman 13

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 16.b (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(16b) Električna vozila na baterije, vozila s gorivnim člancima i druga vozila s pogonom na vodik imaju velik potencijal za dekarbonizaciju određenih segmenata sektora prometa teškim vozilima te bi trebalo poticati njihov razvoj, uzimajući u obzir činjenicu da ne postoji tehnologija bez utjecaja na okoliš. Ako elektrifikacija nije moguća ili je manje učinkovita, a vozila s pogonom na vodik nisu primjerena ili troškovno konkurentna, načelo tehnološke neutralnosti omogućuje osiguravanje jednakih uvjeta s drugim tehnologijama koje su razvijenije.***

## Amandman 14

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 17.

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, ***a i ako se odluče za automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, države članice trebale bi barem osigurati postavljanje takvih***

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, ***države članice trebale bi barem osigurati postavljanje automatskih sustava u transeuropskoj mreži cestovnog prometa, uključujući one certificirane u***

**sustava u transeuropskoj mreži cestovnog prometa.** Nadalje, radi pouzdanosti i dosljednosti provedbe u Uniji trebalo bi utvrditi obveznu minimalnu razinu kontrola koje države članice trebaju provoditi razmjerno razini prometa vozila obuhvaćenih područjem primjene ove Direktive na njihovu državnom području, uključujući odgovarajući broj kontrola tijekom noćnih sati.

**osnovnoj mreži TEN-T. Osim toga, također bi trebalo biti moguće upotrebljavati točnu i potpuno interoperabilnu opremu u vozilu namijenjenu mjerenju mase. Takvi certificirani automatski sustavi trebali bi moći prepoznavati vozila ili skupove vozila koja premašuju najveću dopuštenu masu, ali sadržavaju odstupanja na temelju važeće posebne dozvole ili sličnog aranžmana. Sustavi bi također trebali moći otkriti jesu li ispunjeni zahtjevi za posebne dozvole. Očekuje se da će se time izbjeći neopravdane kazne i uštedjeti administrativni troškovi za gospodarske subjekte i države članice.** Nadalje, radi pouzdanosti i dosljednosti provedbe u Uniji trebalo bi utvrditi obveznu minimalnu razinu kontrola koje države članice trebaju provoditi razmjerno razini prometa vozila obuhvaćenih područjem primjene ove Direktive na njihovu državnom području, uključujući odgovarajući broj kontrola tijekom noćnih sati.

## Amandman 15

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(18) Kako bi se dodatno pojačala provedba i praćenje prometa teških vozila na cestama Unije, smanjilo zagušenje, povećala sigurnost na cestama, smanjio rizik od štete za infrastrukturu i promicao održivi prijevoz, države članice trebalo bi poticati da uspostave programe politike inteligentnog pristupa kojima se osigurava usklađenost s pravilima o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama. **Pri uspostavi takvih programa** države članice trebale bi primjenjivati minimalne

#### *Izmjena*

(18) Kako bi se dodatno pojačala provedba i praćenje prometa teških vozila na cestama Unije, smanjilo zagušenje, povećala sigurnost na cestama, smanjio rizik od štete za infrastrukturu i promicao održivi prijevoz, države članice trebalo bi poticati da uspostave programe politike inteligentnog pristupa kojima se osigurava usklađenost s pravilima o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama. Države članice trebale bi primjenjivati minimalne zajedničke zahtjeve **u pogledu takvih**

zajedničke zahtjeve kako bi se zajamčila usklađenost i interoperabilnost širom **EU-a**, posebno u pogledu dostupnosti i formata relevantnih podataka koji se razmjenjuju. Programi bi trebali pomoći da se osigura da odgovarajuće vozilo prevozi odgovarajući teret na odgovarajućoj cesti u pravo vrijeme kako bi utjecaj na okoliš, infrastrukturu, ljudsko zdravlje i sigurnost te društvo bio minimalan. Pri uspostavi takvih programa trebali bi se upotrebljavati napredni inteligentni prometni sustavi kao što su komunikacija između vozila i infrastrukture, komunikacija između vozila i mreže, razmjena podataka u stvarnom vremenu i daljinsko praćenje kako bi se osigurao siguran i neometan promet teških vozila, pri čemu ne bi smjelo doći do nerazmjernih ni diskriminirajućih prometnih ograničenja.

**programa** kako bi se zajamčila usklađenost i interoperabilnost širom **Unije**, posebno u pogledu dostupnosti i formata relevantnih podataka koji se razmjenjuju. **Relevantni podaci trebali bi biti dostupni u stvarnom vremenu i na službenim jezicima Unije**. Programi bi trebali pomoći da se osigura da odgovarajuće vozilo prevozi odgovarajući teret na odgovarajućoj cesti u pravo vrijeme kako bi utjecaj na okoliš, infrastrukturu, ljudsko zdravlje i sigurnost te društvo bio minimalan. Pri uspostavi takvih programa trebali bi se upotrebljavati napredni inteligentni prometni sustavi kao što su komunikacija između vozila i infrastrukture, komunikacija između vozila i mreže, razmjena podataka u stvarnom vremenu i daljinsko praćenje kako bi se osigurao siguran i neometan promet teških vozila, pri čemu ne bi smjelo doći do nerazmjernih ni diskriminirajućih prometnih ograničenja.

## Amandman 16

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(18a) Provedba Direktive 96/53/EZ ključan je dio ustaljenih sustava praćenja i provedbe na razini Unije i nacionalnoj razini koji doprinose provedbi socijalnih, tržišnih i tehničkih pravila Unije koja se primjenjuju na cestovni promet. Ako se otkrije neusklađenost sa zahtjevima u pogledu mase i dimenzija, nadležna nacionalna tijela trebaju poduzeti provedbene mjere. Države članice trebale bi osigurati da sankcije budu**



***nediskriminirajuće i u smislu vrste sankcije koja je izabrana i njezine težine kao i to da su one učinkovite, odvraćajuće i razmjerne težini počinjene povrede. Te bi povrede trebalo evidentirati u nacionalnom registru cestovnih prijevoznika, a podatke o njima razmjenjivati u okviru Europskog registra cestovnih prijevoznika (ERRU) te bi se one trebale odražavati u ocjeni stupnja rizika poduzeća u skladu s Uredbom (EU) br. 1071/2009. Očekuje se da će se prekogranična provedba sankcija u okviru područja primjene Direktive 96/53/EZ olakšati izmijenjenom Direktivom 2015/413 o prekograničnoj provedbi.***

## **Amandman 17**

### **Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.b (nova)**

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(18b) Kako bi se ostvario napredak u zelenoj i digitalnoj tranziciji te poštovali ciljevi utvrđeni u europskom zelenom planu i strategiji za održivu i pametnu mobilnost, posebno u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometnog sektora, trebalo bi poticati države članice da prihode ostvarene od sankcija primjenjivih na povrede iz ove Direktive ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju za potporu uvođenju održivih prijevoznih sredstava i time ublaže vanjske troškove nastale zbog prijevoza, potiču intermodalnost i povećaju održivost prekograničnog prijevoza.***

## Amandman 18

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 19.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(19) Kako bi se promicao rast multimodalnog sustava prijevoza, kontejnerski prijevoz **trebao bi se** dodatno olakšati dopuštanjem dodatne visine cestovnih vozila za prijevoz visokih kontejnera.

#### *Izmjena*

(19) Kako bi se promicao rast multimodalnog sustava prijevoza, kontejnerski prijevoz, **uključujući kontejnere od 45 ili 48 stopa, izmjenjive sanduke od 45 stopa ili visoke kontejnere, trebalo bi** dodatno olakšati dopuštanjem dodatne visine **i duljine** cestovnih vozila za prijevoz tih kontejnera.

## Amandman 19

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 19.a (nova)

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

#### *Izmjena*

**(19a) Komisija bi trebala preispitati postojeće zakonodavstvo o homologaciji kako bi se ojačala tehnička i operativna kompatibilnost novih teških vozila i skupova vozila, među ostalim u pogledu njihove mase, oblika, veličine, mogućnosti prijenosa kranom te mogućnosti uvlačenja i sklapanja uređaja koji strše, sa zahtjevima kombiniranog prijevoza, te kako bi se olakšala uporaba i primjena prikolica i poluprikolica s nultim emisijama;**

## Amandman 20

**Prijedlog direktive**  
**Uvodna izjava 21.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(21) Kako bi se omogućio brz odgovor sektora cestovnog prometa na sve vrste kriza, kao što su prirodne katastrofe, pandemije, vojni sukobi ili infrastrukturni kvarovi, potrebno je u Direktivu 96/53/EZ unijeti odredbu o izvanrednoj situaciji kojom se dopušta privremeno prometovanje teških vozila koja premašuju najveću dopuštenu masu i/ili dimenzije kako bi se osigurala neprekinuta opskrba potrebnom robom i uslugama. Takva iznimna odredba trebala bi se primjenjivati samo ako je to od javnog interesa i ako se ne ugrožava sigurnost cestovnog prometa.

*Izmjena*

(21) Kako bi se omogućio brz odgovor sektora cestovnog prometa na sve vrste kriza, kao što su prirodne katastrofe, pandemije, vojni sukobi ili infrastrukturni kvarovi, potrebno je u Direktivu 96/53/EZ unijeti odredbu o izvanrednoj situaciji kojom se dopušta privremeno prometovanje teških vozila koja premašuju najveću dopuštenu masu i/ili dimenzije kako bi se osigurala neprekinuta opskrba potrebnom robom i uslugama. Takva iznimna odredba trebala bi se primjenjivati samo ako je to od javnog interesa i ako se ne ugrožava sigurnost cestovnog prometa ***te bi njezino eventualno produljenje valjanosti trebalo biti uvjetovano nejenjavanjem krize.***

**Amandman 21**

**Prijedlog direktive**  
**Uvodna izjava 23.**

*Tekst koji je predložila Komisija*

(23) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uspostavu zajedničkog standardnog obrasca za podnošenje zahtjeva i usklađivanje pravila i postupaka za izdavanje nacionalnih dozvola ili sličnih aranžmana za vozila ili skupove vozila koji premašuju najveće mase i/ili dimenzije i namijenjeni su prijevozu komadnog tereta, za uspostavu standardnog formata za izvješćivanje za koje su zadužene države

*Izmjena*

(23) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uspostavu ***EU-ovog*** zajedničkog standardnog obrasca za podnošenje zahtjeva i usklađivanje pravila i postupaka za izdavanje nacionalnih dozvola ili sličnih aranžmana za vozila ili skupove vozila koji premašuju najveće mase i/ili dimenzije i namijenjeni su prijevozu komadnog tereta, za uspostavu standardnog formata za izvješćivanje za koje su zadužene države

članice te za utvrđivanje privremenih izuzeća od primjene ograničenja mase i dimenzija u međunarodnom prometu među državama članicama pogođenima krizom. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

članice te za utvrđivanje privremenih izuzeća od primjene ograničenja mase i dimenzija u međunarodnom prometu među državama članicama pogođenima krizom. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

## Amandman 22

### Prijedlog direktive Uvodna izjava 23.a (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(23a) Kako bi se procijenila djelotvornost i učinkovitost ove Direktive te kako bi se izmjerio napredak u smislu njezinih specifičnih ciljeva, važno je redovito ocjenjivati njezinu provedbu i učinak. Stoga bi Komisija trebala podnositi redovita izvješća o procjeni primjene ove Direktive na temelju uvjeta koji omogućuju uvođenje teških vozila s nultim emisijama na tržište, kao što su dostupnost i kapacitet odgovarajuće infrastrukture za alternativna goriva, učinak europskog sustava na cestovni promet i naknade za korištenje cesta diferencirane prema emisijama CO<sub>2</sub> u državama članicama. Ta bi izvješća trebala sadržavati detaljne informacije o tim uvjetima koji omogućuju provedbu te o razvoju nacionalnog i međunarodnog cestovnog prometa, učinku na cestovnu***

*sigurnost i cestovnu infrastrukturu, promjeni načina prijevoza, upotrebi pametnih sustava provedbe i tehnološkom napretku u cestovnom prometu. Osim toga, u izvješćima bi se trebala razmotriti prilagodljivost mjera u skladu s dugoročnim ciljevima Direktive. Na temelju rezultata tih procjena izvješću bi, prema potrebi, trebalo priložiti zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Direktive i u njoj utvrđenih obveza.*

## Amandman 23

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka e

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – stavak 1. – alineja 14.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

— „vozilo s pogonom na alternativna goriva” znači motorno vozilo koje se potpuno pogoni alternativnim gorivom i koje je homologirano u okviru Uredbe (EU) 2018/858,”;

#### *Izmjena*

— „vozilo s pogonom na alternativna goriva” znači motorno vozilo koje se potpuno **ili djelomično** pogoni alternativnim gorivom i koje je homologirano u okviru Uredbe (EU) 2018/858,”;

## Amandman 24

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka b

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 3. – podstavci 2., 3. i 3.a (novi)

Države članice osiguravaju da se postupak za ishođenje dozvola ili sličnih aranžmana za prijevoz komadnog tereta odvija neometano te da bude učinkovit i nediskriminirajući tako što se administrativno opterećenje svodi na najmanju moguću mjeru i izbjegavaju nepotrebna kašnjenja.

Države članice jamče da su uvjeti pod kojima se izdaju dozvole ili slični aranžmani povezani s prijevozom komadnog tereta razmjerni i nediskriminirajući. Države članice posebno surađuju kako ne bi nastalo mnoštvo oznaka i signalizacija vozila te kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s **prijevozom** komadnog tereta.

Države članice osiguravaju da se postupak za ishođenje dozvola ili sličnih aranžmana za prijevoz komadnog tereta odvija neometano te da bude učinkovit i nediskriminirajući tako što **uključuje zajednički standardni obrazac za podnošenje zahtjeva i što** se administrativno opterećenje svodi na najmanju moguću mjeru i izbjegavaju nepotrebna kašnjenja.

Države članice jamče da su uvjeti pod kojima se izdaju dozvole ili slični aranžmani povezani s prijevozom komadnog tereta razmjerni i nediskriminirajući. Države članice posebno **izdaju dozvole ili slične aranžmane u elektroničkom obliku i surađuju kako bi dodatno uskladile rokove za izdavanje dozvola. Države članice surađuju i kako** ne bi nastalo mnoštvo oznaka i signalizacija vozila te kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst. **Nadalje, države članice surađuju na usklađivanju relevantnih pravila za pratnju prijevoza komadnog tereta, kao što su pravila o propisanoj uporabi, oznakama i znakovima za vozila za pratnju.** Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s **vozačima koji sudjeluju u prijevozu** komadnog tereta.

**Države članice osiguravaju da vozila koja prevoze komadni teret imaju oznaku EU-a utvrđenu u članku 10.ca.**

## **Amandman 25**

### **Prijedlog direktive**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka b**

Članak 4. – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

4. Države članice mogu dopustiti da na vlastitom državnom području prometuju ona vozila ili skupovi vozila za prijevoz kojima se u unutarnjem prijevozu obavljaju neke djelatnosti koje ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza, čak i ako dimenzije tih vozila ili skupova vozila odstupaju od onih utvrđenih pod točkama 1.1., 1.2., od 1.4. do 1.8., 4.2. i 4.4.

Priloga I. Smatra se da prijevozne djelatnosti ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza ako je zadovoljen jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) prijevozne djelatnosti na državnom području određene države članice obavljaju posebna vozila ili posebni skupovi vozila u prilikama kada te djelatnosti obično ne obavljaju vozila iz drugih država članica, npr. kod djelatnosti vezanih uz šumske radove i šumarstvo;
- (b) država članica koja dopušta obavljanje prijevoznih djelatnosti na svojem državnom području pomoću vozila ili skupova vozila čije dimenzije odstupaju od onih utvrđenih u Prilogu I. također dopušta prometovanje europskih modularnih sustava na temelju stavka 4.a kako bi se postigla barem utovarna duljina dopuštena u toj državi članici i kako bi svaki prijevoznik mogao uživati jednake uvjete tržišnog natjecanja.

*Izmjena*

4. Države članice mogu dopustiti da na vlastitom državnom području prometuju ona vozila ili skupovi vozila za prijevoz kojima se u unutarnjem *ili međunarodnom* prijevozu obavljaju neke djelatnosti koje ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza, čak i ako *masa ili* dimenzije tih vozila ili skupova vozila odstupaju od onih utvrđenih pod točkama 1.1., 1.2., **1.3.**, od 1.4. do 1.8., **2., 4.1.**, 4.2. i 4.4.

Priloga I. Smatra se da prijevozne djelatnosti ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza ako je zadovoljen jedan od sljedećih uvjeta:

- (a) prijevozne djelatnosti na državnom području određene države članice obavljaju posebna vozila ili posebni skupovi vozila u prilikama kada te djelatnosti obično ne obavljaju vozila iz drugih država članica, npr. kod djelatnosti vezanih uz šumske radove i šumarstvo;
- (b) država članica koja dopušta obavljanje prijevoznih djelatnosti na svojem državnom području pomoću vozila ili skupova vozila čije dimenzije odstupaju od onih utvrđenih u Prilogu I. također dopušta prometovanje europskih modularnih sustava na temelju stavka 4.a kako bi se postigla barem utovarna duljina dopuštena u toj državi članici i kako bi svaki prijevoznik mogao uživati jednake uvjete tržišnog natjecanja.

## Amandman 26

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka c

Direktiva 96/53/EZ

#### Članak 4. – stavak 4.a

##### *Tekst koji je predložila Komisija*

(4a) Države članice mogu dopustiti prometovanje europskih modularnih sustava na svojim državnim područjima u nacionalnom i međunarodnom prometu ako su zadovoljeni svi sljedeći uvjeti:

(a) države članice javno na pristupačan i transparentan način objavljuju informacije o najvećim masama i dimenzijama europskih modularnih sustava u prometovanju na njihovim državnim područjima;

(b) države članice javno na pristupačan i transparentan način objavljuju informacije o dijelu cestovne mreže otvorenom za promet europskih modularnih sustava;

(c) kako bi se omogućio prekogranični promet, države članice osiguravaju povezivost dijela mreže otvorenog za

##### *Izmjena*

(4a) Države članice mogu dopustiti prometovanje europskih modularnih sustava na svojim državnim područjima u nacionalnom i međunarodnom prometu ako su zadovoljeni svi sljedeći uvjeti:

***(-a) Za nove rute za EMS-ove države članice provode prethodnu procjenu mogućeg utjecaja europskih modularnih sustava na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju, kao i okolišne učinke europskih modularnih sustava u prometnom sustavu, uključujući učinke na modalnu raspodjelu. Ocjene su dostupne javnosti. Države članice koje su već uspostavile rute za EMS-ove na svojem državnom području na dan stupanja na snagu ove Direktive nisu obvezne provesti prethodnu procjenu za te već uspostavljene rute;***

(a) države članice javno na pristupačan i transparentan način objavljuju informacije o najvećim masama i dimenzijama europskih modularnih sustava u prometovanju na njihovim državnim područjima;

(b) države članice javno na pristupačan i transparentan način objavljuju informacije o dijelu cestovne mreže otvorenom za promet europskih modularnih sustava;

(c) kako bi se omogućio prekogranični promet, države članice osiguravaju povezivost dijela mreže otvorenog za



promet europskih modularnih sustava na svojem državnom području s cestovnom mrežom susjednih država članica također otvorenoj za promet europskih modularnih sustava;

(d) države članice uspostavljaju sustav praćenja **i procjenjuju utjecaj** europskih modularnih sustava na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju, kao i okolišne učinke europskih modularnih sustava u prometnom sustavu, uključujući učinke na modalnu raspodjelu.

Ako država članica u skladu s ovim stavkom dopušta europske modularne sustave u nacionalnom prometu, ne smije odbiti ni zabraniti prometovanje europskih modularnih sustava iz međunarodnog prometa na svojem državnom području, pod uvjetom da takvi sustavi ne prelaze najveću dopuštenu masu ni dimenzije određene za europske modularne sustave u nacionalnom prometu.

Države članice **obavješćuju** Komisiju **ako na svojem državnom području dopuštaju prometovanje europskih modularnih sustava.**;

promet europskih modularnih sustava na svojem državnom području s cestovnom mrežom susjednih država članica također otvorenoj za promet europskih modularnih sustava;

(d) države članice uspostavljaju sustav praćenja **utjecaja** europskih modularnih sustava na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju, **gustoću prometa**, kao i okolišne učinke europskih modularnih sustava u prometnom sustavu, uključujući učinke na modalnu raspodjelu, **uzimajući u obzir prethodnu procjenu provedenu u skladu s točkom (-a);**

**(d a) države članice osiguravaju da se poduzmu odgovarajuće mjere za izbjegavanje bilo kakvih negativnih učinaka na cestovnu sigurnost, uključujući sigurnost nezaštićenih sudionika, prouzročenih korištenjem europskih modularnih sustava;**

**Države članice mogu utvrditi minimalne zahtjeve ili program certificiranja za vozače europskih modularnih sustava, pod uvjetom da se njima osiguravaju proporcionalnost i nediskriminacija. Države članice međusobno surađuju kako bi uzajamno priznavale potvrde drugih država članica.**

Ako država članica u skladu s ovim stavkom dopušta europske modularne sustave u nacionalnom prometu, ne smije odbiti ni zabraniti prometovanje europskih modularnih sustava iz međunarodnog prometa na svojem državnom području, pod uvjetom da takvi sustavi ne prelaze najveću dopuštenu masu ni dimenzije određene za europske modularne sustave u nacionalnom prometu.

**Ako na svojim državnim područjima dopuštaju prometovanje europskih modularnih sustava države članice to priopćuju Komisiji te je obavještavaju na koji način ispunjavaju uvjete utvrđene u točkama od (-a) do (da) ovog stavka.**

***Nakon takvih priopćenja Komisija, po potrebi, izdaje preporuke dotičnim državama članicama kako bi se osigurala usklađenost s navedenim uvjetima. Ako Komisija izda preporuke, dotična država članica u roku od šest mjeseci obavješćuje Komisiju o tome kako namjerava provesti te preporuke. Preporuke Komisije i odgovori države članice javno su dostupni.***

## Amandman 27

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka d

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5. – podstavak 1.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

Države članice mogu dopustiti ograničeno vremensko razdoblje pokusnog ispitivanja vozila ili skupova vozila u koje su ugrađene nove tehnologije ili novi koncepti za koje nije moguće postići sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Takvim vozilima ili skupovima vozila dopušta se obavljanje određenih nacionalnih ili međunarodnih prijevoznih djelatnosti tijekom pokusnog razdoblja. Konkretno, pokusna razdoblja s europskim modularnim sustavima dopuštaju se u trajanju od najviše **pet godina**. Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

#### *Izmjena*

Države članice mogu dopustiti ograničeno vremensko razdoblje pokusnog ispitivanja vozila ili skupova vozila u koje su ugrađene nove tehnologije ili novi koncepti za koje nije moguće postići sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Takvim vozilima ili skupovima vozila dopušta se obavljanje određenih nacionalnih ili međunarodnih prijevoznih djelatnosti tijekom pokusnog razdoblja **samo ako se dokaže da ciljane aktivnosti prijevoza nije moguće obavljati bilo kojim drugim oblikom prijevoza koji omogućava sličnu ili veću korist za sigurnost i okoliš. Mora se dokazati da to ne utječe znatno na intermodalno tržišno natjecanje u cjelokupnoj prijevoznj industriji**. Konkretno, pokusna razdoblja s europskim modularnim sustavima dopuštaju se u trajanju od **pet godina i mogu se produžiti jednom na najviše tri**

**godine. Ako neka država članica odluči produljiti pokusno razdoblje, za to pruža odgovarajuće opravdanje Komisiji.** Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

## Amandman 28

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka e

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5.a

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

5.a Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10.h kako bi se ova Direktiva dopunila utvrđivanjem minimalnih skupova podataka i pokazatelja učinkovitosti koje treba **uključiti u sustave** praćenja koje uspostavljaju države članice kako je navedeno u stavku 4.a točki (d) i stavku 5. ovog članka.;

#### *Izmjena*

5.a Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10.h kako bi se ova Direktiva dopunila utvrđivanjem minimalnih skupova podataka i pokazatelja učinkovitosti koje treba **osigurati prethodnim procjenama i sustavima** praćenja koje uspostavljaju države članice kako je navedeno u stavku 4.a točki **(-a) i** (d) i stavku 5. ovog članka.;

## Amandman 29

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 1. – točka ca (nova)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(ca) jedinstvena nacionalna pristupna točka za dobivanje informacija na jasan, pristupačan i transparentan način, o nacionalnim najvećim dopuštenim masama i dimenzijama vozila, kao i o svim ograničenjima, među ostalim u pogledu visine, u određenim područjima ili na određenim cestama.**

### **Amandman 30**

#### **Prijedlog direktive**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 4.**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 1.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**1.a Do [6 mjeseci nakon datuma prenošenja ove Direktive] Komisija uspostavlja namjenski i ažuriran europski internetski portal, kojim zatim i upravlja, a koji je dostupan na svim službenim jezicima Unije i kojim se na jasan, pristupačan i transparentan način povezuju nacionalni elektronički i komunikacijski sustavi iz stavka 1. Europski portal usto javno na pristupačan i transparentan način objavljuje informacije o dijelovima cestovne mreže na kojima mogu prometovati europski modularni sustavi i, ako su dostupni, vozila koja prevoze nedjeljive terete.**

## Amandman 31

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 2.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija **može donijeti** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva i usklađuju pravila i postupci za izdavanje nacionalnih dozvola ili sličnih aranžmana iz stavka 1. ovog članka i članka 4. stavka 3. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

#### *Izmjena*

2. Komisija **donosi** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva **za dozvolu EU-a** i usklađuju pravila i postupci, **među ostalim u pogledu potrebnih informacija o registraciji vozila**, za izdavanje, **među ostalim u digitalnom obliku**, nacionalnih dozvola ili sličnih aranžmana iz stavka 1. ovog članka i članka 4. stavka 3., **kao i za usklađivanje relevantnih pravila za pratnju prijevoza komadnog tereta**. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

## Amandman 32

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka aa (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 6. – stavak 4.

#### *Tekst na snazi*

4. Kod vozila koja imaju dokaz o

#### *Izmjena*

**(a a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:**

"4. Kod vozila koja imaju dokaz o

usklađenosti **možu** se **provesti**:

- kontrole zajedničkih normi o masama metodom nasumičnog odabira,
- kontrole zajedničkih normi o dimenzijama **samo** u slučaju da postoji sumnja u neusklađenost ovoj Direktivi.

usklađenosti **provode** se:

- kontrole zajedničkih normi o masama metodom nasumičnog odabira,
- kontrole zajedničkih normi o dimenzijama u slučaju da postoji sumnja u neusklađenost ovoj Direktivi.

(Direktiva 96/53/EZ)

## Amandman 33

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.c

*Tekst koji je predložila Komisija*

Članak 8.c

Transporteri vozila **s otvorenom nadogradnjom** smiju prelaziti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. dok su utovareni, do ukupno 20,75 metara, pri čemu se teret mora pričvrstiti **odobrenim sredstvima**.

Odobrena sredstva za pričvršćivanje tereta na transporterima vozila ne smiju stršiti u odnosu na teret. Teret smije stršiti ispred vučnog vozila najviše 0,5 metara, pod uvjetom da se **prva osovina** vozila koje se prevozi **nalazi** na konstrukciji **prikolice**. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se **zadnja** osovina vozila koje se prevozi nalazi na **konstrukciji prikolice**.;

*Izmjena*

Članak 8.c

Transporteri vozila smiju prelaziti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. dok su utovareni, do ukupno 20,75 metara, pri čemu se teret mora pričvrstiti **sredstvima kao što su prilagodljiva pričvrсна sredstva na stražnjem dijelu vozila**.

Odobrena sredstva za pričvršćivanje tereta na transporterima vozila ne smiju stršiti u odnosu na **stršeći** teret. Teret smije stršiti ispred vučnog vozila najviše 0,5 metara, pod uvjetom da se **sve osovine** vozila koje se prevozi **nalaze** na konstrukciji **vozila**. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se **najmanje jedna** osovina vozila koje se prevozi nalazi na **stražnjem dijelu vozila**.;

## Amandman 34

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 8. – podtočka a

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a – stavak 1.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetska učinkovitost i sigurnosne performanse. Prostor dobiven prekoračenjem maksimalnih duljina dopuštenih na temelju ovog članka može se iskoristiti i za ugradnju tehnologije s nultom stopom emisija. Vozila ili skupovi vozila opremljeni takvim kabinama moraju biti u skladu s točkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najvećih duljina ne smije značiti povećanje nosivosti tih vozila.

#### *Izmjena*

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetska učinkovitost, sigurnosne performanse i **udobnost za vozača**. Prostor dobiven prekoračenjem maksimalnih duljina dopuštenih na temelju ovog članka može se iskoristiti i za ugradnju tehnologije s nultom stopom emisija. Vozila ili skupovi vozila opremljeni takvim kabinama moraju biti u skladu s točkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najvećih duljina ne smije značiti povećanje nosivosti tih vozila.

## Amandman 35

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.b – stavak 2. – podstavak 1.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

Najveće dopuštene duljine vozila ili

#### *Izmjena*

Najveće dopuštene duljine vozila ili

skupova vozila s nultim emisijama, uključujući vozila s nultim emisijama, utvrđene u točki 1.1. Priloga I., mogu se premašiti **za najviše 90 cm** da se napravi mjesta za ugradnju tehnologije s nultim emisijama. Takva vozila ili skupovi vozila s nultim emisijama moraju biti u skladu s točkama 1.5. i 1.5.a Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najvećih duljina ne smije nikad značiti povećanje utovarne duljine tih vozila ili skupova vozila, kako bi se osigurala kompatibilnost prikolica i poluprikolica sa zahtjevima za intermodalne prijevozne djelatnosti.

skupova vozila s nultim emisijama, uključujući vozila s nultim emisijama, utvrđene u točki 1.1. Priloga I., mogu se premašiti da se napravi mjesta za ugradnju tehnologije s nultim emisijama. Takva vozila ili skupovi vozila s nultim emisijama moraju biti u skladu s točkama 1.5. i 1.5.a Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najvećih duljina ne smije nikad značiti povećanje utovarne duljine tih vozila ili skupova vozila, kako bi se osigurala kompatibilnost prikolica i poluprikolica sa zahtjevima za intermodalne prijevozne djelatnosti.

## Amandman 36

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 10.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.c – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

**Najveće duljine utvrđene** u točki 1.1. Priloga I., podložno, **kad** je **to** primjenjivo, članku 9.a stavku 1. i članku 10.b stavku 2., **i** najveća udaljenost utvrđena u točki 1.6. Priloga I. **mogu se premašiti za 15 cm kad je riječ o vozilima ili skupovima vozila kojima se prevoze kontejneri duljine 45 stopa ili izmjenjivi sanduci duljine 45 stopa, prazni ili s teretom, pod uvjetom da je cestovni prijevoz dotičnog kontejnera ili izmjenjivog sanduka dio intermodalne prijevozne djelatnosti.;**

*Izmjena*

**U slučaju vozila ili skupova vozila koji obavljaju intermodalnu prijevoznu djelatnost, najveća duljina utvrđena** u točki 1.1. Priloga I. **za zglobno vozilo**, podložno, **ako** je primjenjivo, članku 9.a stavku 1. i članku 10.b stavku 2., **iznosi 18,00 m, a** najveća udaljenost utvrđena u točki 1.6. Priloga I. **iznosi 13,50 m.;**

## Amandman 37



**Prijedlog direktive**  
**Članak 1. – stavak 1. – točka 12.a (nova)**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.ca (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

**(12a) umeće se sljedeći  
članak 10.ca:**

**Članak 10.ca**

- 1. Kako bi se povećala sigurnost na cestama i izbjeglo mnoštvo oznaka i signalizacije vozila, uspostavlja se jedinstvena oznaka EU-a za duljinu motornih vozila ili skupova vozila u prometu koji se upotrebljavaju u EMS-u ili čije dimenzije odstupaju od onih utvrđenih u točkama 1.1., 1.2., 1.4. do 1.8., 4.2. i 4.4. Priloga I.**
- 2. Države članice poduzimaju mjere potrebne kako bi osigurale da sva motorna vozila ili skupovi vozila iz stavka 1. jasno i vidljivo prikazuju oznaku EU-a na stražnjem dijelu svojeg motornog vozila ili skupa vozila.**
- 3. Do [jedna godina nakon datuma stupanja na snagu] Komisija donosi delegirani akt u skladu s člankom 10.h radi dopune ove Direktive utvrđivanjem detaljnih standarda, zahtjeva i drugih odredaba za izdavanje i isticanje oznake, pri čemu se prednost pred tekstom daje upotrebi piktograma.**

**Amandman 38**

## Prijedlog direktive

### Članak 1. – stavak 1. – točka 13. – podtočka a

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

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

**Ako država članica odluči postaviti automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, dužna je osigurati barem postavljanje takvih sustava u transeuropskoj cestovnoj prometnoj mreži utvrđenoj u Uredbi (EU) 1315/2013\*.**

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

Ne dovodeći u pitanje pravo Unije ni nacionalno pravo, **ako se za utvrđivanje kršenja ove Direktive i određivanje sankcija upotrebljavaju automatski sustavi, takvi automatski sustavi moraju biti certificirani. Ako se automatski sustavi upotrebljavaju samo u svrhu**

#### *Izmjena*

1. Države članice poduzimaju specifične mjere radi **otkrivanja** vozila ili skupova vozila u prometu koji premašuju najveću dopuštenu masu kako bi se osigurala **usklađenost** sa zahtjevima ove Direktive, **uključujući usklađenost sa zahtjevima za posebne dozvole. Te mjere uključuju uspostavu** automatiziranih sustava postavljenih na cestovnoj infrastrukturi **kojima se kao minimum osigurava uvođenje u skladu s Uredbom (EU) br. 1315/2013\*. Države članice uspostavljaju certificirane automatske sustave duž osnovne mreže u transeuropskoj cestovnoj prometnoj mreži definiranoj u Uredbi (EU) 1315/2013.**

**Osim upotrebe automatskih sustava ugrađenih u cestovnu infrastrukturu države članice uz pomoć opreme namijenjene mjerenju mase, koja je ugrađena u vozila, mogu identificirati vozila ili skupove vozila u prometu koji su vjerojatno premašili najveću dopuštenu masu u skladu sa stavkom 4. ili provjerama na cesti.**

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

Ne dovodeći u pitanje pravo Unije ni nacionalno pravo, **države članice mogu se koristiti certificiranim automatskim sustavima za određivanje sankcija u slučaju kršenja ove Direktive.**

*identifikacije, ne moraju biti certificirani.*

*Certificirani automatski sustavi povezuju se s jedinstvenom nacionalnom ulaznom točkom za posebne dozvole ili slične aranžmane kako je utvrđeno u članku 4.a kako bi se mogla prepoznati vozila ili skupovi vozila koji premašuju najveće dopuštene mase i koji imaju posebnu dozvolu, kao i oni koji premašuju mase dopuštene na temelju posebne dozvole.*

### Amandman 39

#### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.da

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

Članak 10.da

Članak 10.da

1. Države članice mogu provoditi programe politike inteligentnog pristupa (IAP) na svojem državnom području kako bi regulirale, pratile i olakšale pristup teških vozila određenim cestama ili područjima.

Za potrebe ovog članka „politika inteligentnog pristupa” znači tehnički i funkcionalni okvir za upravljanje pristupom teških vozila cestovnoj mreži upotrebom telematike kako bi se osigurala usklađenost s primjenjivim pravilima o masama i dimenzijama.

2. **Ako država članica provodi IAP u skladu sa stavkom 1., dužna je** osigurati da su **njezini** programi IAP-a usklađeni s Direktivom 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća\*. Konkretno, država

1. Države članice mogu provoditi programe politike inteligentnog pristupa (IAP) na svojem državnom području kako bi regulirale, pratile i olakšale pristup teških vozila određenim cestama ili područjima.

Za potrebe ovog članka „politika inteligentnog pristupa” znači tehnički i funkcionalni okvir za upravljanje pristupom teških vozila cestovnoj mreži upotrebom telematike kako bi se osigurala usklađenost s primjenjivim pravilima o masama i dimenzijama.

2. **Države članice moraju** osigurati da su **njihovi** programi IAP-a usklađeni s Direktivom 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća\*. Konkretno, država članica dužna je osigurati da su podaci koji

članica dužna je osigurati da su podaci koji se odnose na program IAP-a, a obuhvaćeni su područjem primjene Direktive 2010/40/EU, uključujući ograničenja mase, duljine, širine ili visine, dostupni u digitalnom strojno čitljivom formatu i stavljeni na raspolaganje putem nacionalnih pristupnih točaka uspostavljenih Delegiranom uredbom (EU) 2022/670\*\*.

3. **Ako država članica provodi programe IAP-a u skladu sa stavkom 1., dužna je** učiniti sljedeće:

- (a) definirati kriterije za odobravanje pristupa teškim vozilima, uključujući, među ostalim, masu, duljinu, tehničke specifikacije i usklađenost vozila s posebnim sigurnosnim standardima;
- (b) dati prednost upotrebi naprednih inteligentnih prometnih sustava za poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti te smanjenje zagušenja u cestovnom prometu na koji utječu programi IAP-a;
- (c) uspostaviti sveobuhvatan informacijski i komunikacijski sustav za obavješćivanje operatora teških vozila o zahtjevima programa IAP-a, postupcima podnošenja zahtjeva i svim ažuriranjima ili promjenama programa IAP-a.

4. **Uspostava programa IAP-a u državi članici ne smije dovesti do diskriminatornih ni nerazmjernih ograničenja slobodnog kretanja robe i**

se odnose na program IAP-a, a obuhvaćeni su područjem primjene Direktive 2010/40/EU, uključujući ograničenja mase, duljine, širine ili visine, dostupni u digitalnom strojno čitljivom formatu i stavljeni na raspolaganje putem nacionalnih pristupnih točaka uspostavljenih Delegiranom uredbom (EU) 2022/670\*\*. **Države članice također osiguravaju da je program IAP-a povezan s jedinstvenom nacionalnom ulaznom točkom za posebne dozvole ili slične aranžmane iz članka 4.a kako bi se mogla prepoznati vozila ili skupovi vozila koji premašuju najveće dopuštene mase i/ili dimenzije i koji posjeduju posebnu dozvolu.**

3. **Pri provedbi programâ IAP-a u skladu sa stavkom 1. države članice dužne su** učiniti sljedeće:

- (a) definirati kriterije za odobravanje pristupa teškim vozilima, uključujući, među ostalim, masu, duljinu, **visinu**, tehničke specifikacije i usklađenost vozila s posebnim sigurnosnim standardima;
- (b) dati prednost upotrebi naprednih inteligentnih prometnih sustava za poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti te smanjenje zagušenja u cestovnom prometu na koji utječu programi IAP-a;
- (c) uspostaviti sveobuhvatan informacijski i komunikacijski sustav za obavješćivanje operatora teških vozila o zahtjevima programa IAP-a, postupcima podnošenja zahtjeva i svim ažuriranjima ili promjenama programa IAP-a.

**(ca) suzdržati se od diskriminatornih ili nerazmjernih ograničenja slobodnog kretanja robe i usluga kao i od neopravdanog ometanja funkcioniranja unutarnjeg tržišta.**

***usluga ni neopravdano ometati  
funkcioniranje unutarnjeg tržišta.***

#### **Amandman 40**

**Prijedlog direktive**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 14.a (nova)**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.e – stavak 1.a (novi)

*Tekst koji je predložila Komisija*

*Izmjena*

***(14a) U članku 10.e dodaje se sljedeći novi stavak:***

***Države članice potiču se da prihode ostvarene od tih sankcija , ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti, iskoriste za razvoj i podupiranje prihvaćanja održivih prijevoznih sredstava na tržištu, financiranje svoje infrastrukture i pametnih sustava provedbe, poticanje intermodalnog prijevoza i povećanje održivosti prekograničnog prijevoza.***

#### **Amandman 41**

**Prijedlog direktive**

**Članak 1. – stavak 1. – točka 16.**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.g – stavak 1. – podstavak 1. – točka c

*Tekst koji je predložila Komisija*

(c) broju i lokaciji automatskih sustava postavljenih u cestovnoj infrastrukturi u skladu s člankom 10.d stavkom 1. **te o tome jesu li namijenjeni isključivo za identifikaciju ili certificirani** za izravnu provjeru poštovanja propisa;

*Izmjena*

(c) broju i lokaciji automatskih sustava postavljenih u cestovnoj infrastrukturi u skladu s člankom 10.d stavkom 1. **certificiranih** za izravnu provjeru poštovanja propisa;

## Amandman 42

### Prijedlog direktive

#### Članak 1. – stavak 1. – točka 16.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.g – stavak 2.

*Tekst koji je predložila Komisija*

2. Komisija analizira informacije primljene u skladu sa stavkom 1. i na temelju njih podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o **provedbi** ove Direktive najkasnije **13** mjeseci nakon primitka informacija od svih država članica. To izvješće treba sadržavati informacije o relevantnim kretanjima u dotičnim područjima.

*Izmjena*

2. Komisija analizira informacije primljene u skladu sa stavkom 1. i na temelju njih, **po potrebi, izdaje preporuke državama članicama. Ako Komisija izda takve preporuke, dotična država članica u roku od šest mjeseci od njihova izdavanja Komisiju obavještava o tome kako namjerava provesti te preporuke.** Komisija podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o **usklađenosti sa zahtjevima iz** ove Direktive najkasnije **12** mjeseci nakon primitka informacija od svih država članica. To izvješće treba sadržavati informacije o relevantnim kretanjima u dotičnim područjima.

## Amandman 43

## Prijedlog direktive

### Članak 1. – stavak 1. – točka 17.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.h – stavak 2.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

(17) u članku 10.h **stavak 2. zamjenjuje** se sljedećim:

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 5.a i članka 10.b stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Direktive]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.;

#### *Izmjena*

(17) u članku 10.h **stavci 2., 3. i 5. zamjenjuju** se sljedećim:

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 5.a, članka 10.b stavka 1. **i članka 10.ca** dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Direktive]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.;

## Amandman 44

## Prijedlog direktive

### Članak 1. – stavak 1. – točka 17.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.h – stavak 3.

#### *Tekst na snazi*

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka **10.b**. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti

#### *Izmjena*

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka **4. stavka 5.a, članka 10.b stavka 1. i članka 10.ca**.

koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

*(Direktiva 96/53/EZ)*

## **Amandman 45**

### **Prijedlog direktive**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 17.**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.h – stavak 5.

#### *Tekst na snazi*

5. Delegirani akt donesen na temelju **članka 10.b** stupa na snagu samo ako Europski parlament *i* Vijeće u roku od **2** mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

#### *Izmjena*

5. Delegirani akt donesen na temelju članka **4. stavka 5.a, članka 10.b stavka 1. i članka 10.ca** stupa na snagu samo ako Europski parlament *ili* Vijeće u roku od **dva** mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

*(Direktiva 96/53/EZ)*

## **Amandman 46**



Prijedlog direktive  
Članak 1. – stavak 1. – točka 19.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.j

*Tekst koji je predložila Komisija*

(19) članak 10.j **briše se;**

*Izmjena*

(19) članak 10.j **zamjenjuje se sljedećim:**

**Članak 10.j**

***Komisija do 2027. i svake četvrte godine nakon toga podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o primjeni ove Direktive. Izvješće sadržava detaljnu procjenu razvoja nacionalnog i međunarodnog cestovnog prometa, među ostalim i specifične značajke određenih segmenata tržišta i utjecaj tog razvoja na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, funkcioniranje unutarnjeg tržišta cestovnog prometa, konkurentnost sektora, povezivost i promjenu načina prijevoza. Izvješće može sadržavati elemente iz izvješća iz članka 10.g stavka 2. Komisija u tom izvješću posebno analizira jesu li potrebni uvjeti koji omogućuju uvođenje teških vozila s nultim emisijama na tržište u Uniji ispunjeni do datuma iz članka 4.b stavka 3. U tom se izvješću posebno ocjenjuju, među ostalim, sljedeći uvjeti koji omogućuju provedbu: broj registracija teških vozila s nultim emisijama u državama članicama, dostupnost i kapacitet odgovarajuće infrastrukture za alternativna goriva te utjecaj europskog sustava trgovanja emisijama na cestovni promet i naknade za korištenje cesta diferencirane prema emisijama CO<sub>2</sub> u državama članicama. Osim toga, tom se analizom procjenjuju uvjeti koji omogućuju uvođenje na tržište vozila s nultim emisijama ili skupova vozila europskih modularnih sustava koji***

*sudjeluju u međunarodnom prometu u onim državama članicama koje im omogućuju prometovanje na njihovim državnim područjima.*

*Osim toga, u izvješću se analizira upotreba programa politike inteligentnog pristupa (IAP) u pogledu provedbe, uzimajući u obzir njihovu dostupnost i troškovnu učinkovitost. Nadalje, izvješće sadržava podatke o relevantnom tehnološkom napretku u području cestovnog prometa, među ostalim u pogledu novih tehnologija ili novih koncepata i aerodinamičkih naprava, kao i prikolica ili poluprikolica s tehnologijom s nultom stopom emisija.*

*U okviru tog izvješća Komisija također procjenjuje učinkovitost i učinak ove Direktive, mjeru u kojoj je provedba ove Direktive ispunila svoje ciljeve te njezinu interakciju i usklađenost s drugim relevantnim zakonodavstvom Unije.*

*Na temelju rezultata navedenih procjena izvješću se prema potrebi prilaže zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Direktive.*

## **Amandman 47**

### **Prijedlog direktive**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 20.**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.k – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

U slučaju krize, ako je to od javnog interesa i ako se time ne ugrožava sigurnost na cestama, države članice mogu

*Izmjena*

U slučaju krize, ako je to od javnog interesa i ako se time ne ugrožava sigurnost na cestama, države članice mogu

na najdulje dva mjeseca odobriti privremene iznimke od primjene ograničenja mase i dimenzija vozila u nacionalnom prometu utvrđenih u Prilogu I.

na najdulje dva mjeseca odobriti privremene iznimke od primjene ograničenja mase i dimenzija vozila u nacionalnom prometu utvrđenih u Prilogu I. ***To se razdoblje može produljiti samo ako kriza potraje.***

## **Amandman 48**

### **Prijedlog direktive**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 20.**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.k – stavak 2.

#### *Tekst koji je predložila Komisija*

Svaka takva iznimka mora biti propisno obrazložena i odmah priopćena Komisiji. Komisija odmah objavljuje informacije o odobrenoj iznimci na svojim službenim internetskim stranicama.

#### *Izmjena*

Svaka takva iznimka mora biti propisno obrazložena i odmah priopćena Komisiji. Komisija odmah objavljuje informacije o odobrenoj iznimci na svojim službenim internetskim stranicama ***i na namjenskom europskom internetskom portalu iz članka 4.a stavka 1.a.***

## **Amandman 49**

### **Prijedlog direktive**

#### **Članak 1. – stavak 1. – točka 20.**

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.k – stavak 4.

*Tekst koji je predložila Komisija*

Za potrebe ovog članka kriza znači izniman, neočekivan i iznenadan prirodni događaj ili događaj izazvan ljudskim djelovanjem izvanredne naravi ili razmjera unutar ili izvan Unije sa znatnim izravnim ili neizravnim učincima na područje cestovnog prometa ili na gospodarstvo ili dobrobit građana Unije zbog kojeg je bitno narušeno normalno funkcioniranje društva i zbog kojeg je poduzimanje hitnih mjera od javnog interesa.

*Izmjena*

Za potrebe ovog članka kriza znači izniman, neočekivan i iznenadan prirodni događaj ili događaj izazvan ljudskim djelovanjem izvanredne naravi ili razmjera unutar ili izvan Unije sa znatnim izravnim ili neizravnim učincima na područje cestovnog prometa ili na gospodarstvo ili dobrobit građana Unije, **uključujući njihovu sigurnost**, zbog kojeg je bitno narušeno normalno funkcioniranje društva i zbog kojeg je poduzimanje hitnih mjera od javnog interesa.

## Amandman 50

### Prijedlog direktive Članak 3. – stavak 1.

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Države članice najkasnije do [dana donošenja + **2 godine**] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba. Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

*Izmjena*

1. Države članice najkasnije do [dana donošenja + **1 godina**] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba. Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

## Amandman 51

### Prijedlog direktive Prilog I. – tablica

*Tekst koji je predložila Komisija*

1. Najveće dopuštene dimenzije vozila iz članka 1. stavka 1. točke (a)		
1.1 Najveća duljina		
	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
	– prikolica	12,00 m
	– zglobno vozilo	16,50 m
	– cestovni vlak	18,75 m
	– zglobni autobus	18,75 m
	– autobus s dvije osovine	13,50 m
	– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
	– autobus + prikolica	18,75 m
1.2 Najveća širina		
	(a) sva vozila osim vozila iz podtočke (b)	2,55 m
	(b) nadogradnja klimatiziranih vozila ili klimatiziranih kontejnera ili izmjenjivih sanduka koje prevoze vozila	2,60 m
1.3 Najveća visina		
	– svako vozilo:	4,00 m
	– vozila ili skupovi vozila u intermodalnom prijevozu jednog ili više kontejnera standardne vanjske visine od 9'6'' (visoki kontejneri)	4,30 m

1.4 Pokretna nadogradnja i standardni spremnici za teret, kao što su kontejneri, uključeni su u dimenzije navedene pod točkama 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. i 4.4.		
1.4.a Ako se na autobus pričvrste dijelovi koje je moguće ukloniti, npr. krovna kutija za skije, njegova duljina, uključujući i dodatke, ne smije prelaziti najveću duljinu utvrđenu točkom 1.1.		
1.5 Svako vozilo ili svaki skup vozila mora biti u stanju okrenuti se po pojasu vanjskog polumjera od 12,50 m i unutarnjeg polumjera od 5,30 m.		
1.5.a Dodatni zahtjevi za autobuse		
	Dok je vozilo u mirovanju, ucrtavanjem crte na tlu određuje se okomita ravnina tangencijalna na bok vozila i okrenuta van kruga. Kod zglobnih vozila dva kruta dijela moraju biti poravnata s ravninom.	
	Kad se vozilo kreće pravocrtno i ulazi u kružni pojas opisan u točki 1.5., ni jedan njegov dio ne smije izlaziti van te okomite ravnine za više od 0,60 m.	
1.6 Najveća udaljenost između osi glavnog nosača sedla i stražnjeg dijela poluprikolice	12,00 m	
1.7 Najveća udaljenost izmjerena paralelno u odnosu na uzdužnu os cestovnog vlaka od krajnje prednje vanjske točke teretnog prostora iza kabine vučnog vozila do krajnje stražnje vanjske točke prikolice tog skupa vozila, umanjena za udaljenost između stražnjeg dijela vučnog vozila i prednjeg dijela prikolice	15,65 m	
1.8 Najveća udaljenost izmjerena paralelno u odnosu na uzdužnu os cestovnog vlaka od krajnje prednje vanjske točke teretnog prostora iza kabine vučnog vozila do krajnje stražnje vanjske točke prikolice navedenog skupa vozila	16,40 m	
2. Najveća dopuštena masa vozila		
2.1 Vozila koja čine skup vozila		
2.1.1	Dvoosovinska prikolica	18 tona
2.1.2	Troosovinska prikolica	24 tone

2.2 Skupovi vozila				
	2.2.1	Cestovni vlakovi s pet ili šest osovina		
		(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom prikolicom	40 tona
		(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom prikolicom	40 tona
	2.2.2	Zglobna vozila s pet ili šest osovina		
		(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
		(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
		(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	<b>42 tona</b>
		(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tona
	2.2.3	Cestovni vlakovi s četiri osovine koji se sastoje od dvoosovinskog motornog vozila i dvoosovinske prikolice		36 tona
	2.2.4	Zglobna vozila s četiri osovine koja se sastoje od dvoosovinskog motornog vozila i dvoosovinske poluprikolice pri čemu je udaljenost između osovina poluprikolice:		
		2.2.4.1	od 1,3 m do 1,8 m	36 tona
2.2.4.2		veća od 1,8 m	36 tona	

		Ako nije prekoračena najveća dopuštena masa motornog vozila (18 tona) ni najveće dopušteno opterećenje dvostruke osovine poluprikolice (20 tona) i ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., najveća dopuštena masa iz točke 2.2.4.2. povećava se za 2 tone.
	U slučaju skupova vozila, uključujući vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.2. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.	
	U slučaju skupova vozila koja čine vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1. i 2.2.2. povećavaju se za 4 tone.	
	U slučaju skupova vozila koja čine vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.	

### 2.3 Motorna vozila

2.3.1	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
2.3.2	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
2.3.3	Troosovinska motorna vozila	25 tona
2.3.4	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili	32 tona



	čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	
2.3.6	Peterosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona
U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u točkama 2.3.1., 2.3.3. i 2.3.4. pododjeljka 2.3. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone.		
2.4 Troosovinski zglobni autobusi		28 tona
U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, <b>najveća dopuštena masa</b> od 28 tona <b>propisana u pododjeljku 2.4. povećava</b> se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju vozila s nultim emisijama, najveća dopuštena masa od 28 tona propisana u pododjeljku 2.4. povećava se za 2 tone.		
Najveće dopušteno osovinsko opterećenje vozila iz članka 1. stavka 1. točke (b)		
3.1 Jednostruke osovine		
	Jednostruka nepogonska osovina	10 tona
3.2 Dvostruke osovine prikolica i poluprikolica		
Ukupno opterećenje nijedne dvostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za		

	sljedeće udaljenosti (d) između osovina:	
3.2.1	udaljenost manja od 1 m ( $d < 1,0$ )	11 tona
3.2.2	udaljenost od 1,0 m do ispod 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tona
3.2.3	od 1,3 m do ispod 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tona
3.2.4	udaljenost od 1,8 m ili veća ( $1,8 \leq d$ )	20 tona
3.3 Trostruke osovine prikolica i poluprikolica		
	Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:	
3.3.1	udaljenost od 1,3 m ili manja ( $d \leq 1,3$ )	21 tonu
3.3.2	udaljenost veća od 1,3 m do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 tone
3.4 Pogonska osovina		
3.4.1	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3. i 2.4. koja ne odlikuju nulte emisije	11,5 tona
3.4.2	Pogonska osovina vozila s nultim emisijama iz točaka 2.2.1. i 2.2.2.	12,5 tona
3.4.3	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	12,5 tona
3.5 Dvostruke osovine motornih vozila		
	Ukupno opterećenje nijedne dvostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:	
3.5.1	udaljenost manja od 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tona
3.5.2	udaljenost od 1,0 m do ispod 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tona
3.5.3	1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tona

	ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	19 tona
4. Srodne karakteristike vozila iz članka 1. stavka 1. točke (b)		
4.1 Sva vozila		
	U međunarodnom prometu opterećenje pogonske osovine ili pogonskih osovine vozila ili skupa vozila ne smije biti manje od 25 % ukupne mase natovarenog vozila ili skupa vozila.	
4.2 Cestovni vlakovi		
	Udaljenost između stražnje osovine motornog vozila i prednje osovine prikolice ne smije biti manja od 3,00 m.	
4.3 Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku		
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovine vozila.	
4.4 Poluprikolice		
	Vodoravno izmjerena udaljenost između osi glavnog nosača sedla i bilo koje točke u prednjem dijelu poluprikolice ne smije biti veća od 2,04 m.	

*Izmjena*

1. Najveće dopuštene dimenzije vozila iz članka 1. stavka 1. točke (a)
1.1 Najveća duljina

	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
	– prikolica	12,00 m
	– zglobno vozilo	16,50 m
	– cestovni vlak	18,75 m
	– zglobni autobus s tri osovine	18,75 m
	– zglobni autobus s četiri osovine	<b>21,00 m</b>
	– autobus s dvije osovine	13,50 m
	– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
	– autobus + prikolica	18,75 m
1.2 Najveća širina		
	(a) sva vozila osim vozila iz podtočke (b)	2,55 m
	(b) nadogradnja klimatiziranih vozila ili klimatiziranih kontejnera ili izmjenjivih sanduka koje prevoze vozila	2,60 m
1.3 Najveća visina		
	– sva vozila	4,00 m
	– vozila ili skupovi vozila u intermodalnom prijevozu jednog ili više kontejnera standardne vanjske visine od 9'6" (visoki kontejneri)	4,30 m
1.4 Pokretna nadogradnja i standardni spremnici za teret, kao što su kontejneri, uključeni su u dimenzije navedene pod točkama 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. i 4.4.		
1.4.a Ako se na autobus pričvrste dijelovi koje je moguće ukloniti, npr. krovna kutija za skije, njegova duljina, uključujući i dodatke, ne smije prelaziti najveću duljinu utvrđenu točkom 1.1.		

1.5 Svako vozilo ili svaki skup vozila mora biti u stanju okrenuti se po pojasu vanjskog polumjera od 12,50 m i unutarnjeg polumjera od 5,30 m.		
1.5.a Dodatni zahtjevi za autobuse		
	Dok je vozilo u mirovanju, ucrtavanjem crte na tlu određuje se okomita ravnina tangencijalna na bok vozila i okrenuta van kruga. Kod zglobnih vozila dva kruta dijela moraju biti poravnata s ravninom.	
	Kad se vozilo kreće pravocrtno i ulazi u kružni pojas opisan u točki 1.5., ni jedan njegov dio ne smije izlaziti van te okomite ravnine za više od 0,60 m.	
1.6 Najveća udaljenost između osi glavnog nosača sedla i stražnjeg dijela poluprikolice	12,00 m	
1.7 Najveća udaljenost izmjerena paralelno u odnosu na uzdužnu os cestovnog vlaka od krajnje prednje vanjske točke teretnog prostora iza kabine vučnog vozila do krajnje stražnje vanjske točke prikolice tog skupa vozila, umanjena za udaljenost između stražnjeg dijela vučnog vozila i prednjeg dijela prikolice	15,65 m	
1.8 Najveća udaljenost izmjerena paralelno u odnosu na uzdužnu os cestovnog vlaka od krajnje prednje vanjske točke teretnog prostora iza kabine vučnog vozila do krajnje stražnje vanjske točke prikolice navedenog skupa vozila	16,40 m	
2. Najveća dopuštena masa vozila		
2.1 Vozila koja čine skup vozila		
2.1.1	Dvoosovinska prikolica	18 tona
2.1.2	Troosovinska prikolica	24 tone
2.2 Skupovi vozila		
2.2.1	Cestovni vlakovi s pet ili šest osovina	
	(a) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom prikolicom	40 tona

		(b) troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom prikolicom	40 tona
2.2.2	Zglobna vozila s pet ili šest osovina		
	(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	<b>44 tone</b>
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tona
2.2.3	Cestovni vlakovi s četiri osovine koji se sastoje od dvoosovinskog motornog vozila i dvoosovinske prikolice		36 tona
2.2.4	Zglobna vozila s četiri osovine koja se sastoje od dvoosovinskog motornog vozila i dvoosovinske poluprikolice pri čemu je udaljenost između osovina poluprikolice:		
	2.2.4.1	od 1,3 m do 1,8 m	36 tona
	2.2.4.2	veća od 1,8 m	36 tona
		Ako nije prekoračena najveća dopuštena masa motornog vozila (18 tona) ni najveće dopušteno opterećenje dvostruke osovine poluprikolice (20 tona) i ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., najveća dopuštena masa iz točke 2.2.4.2. povećava se za 2 tone.	

<p>U slučaju skupova vozila, uključujući <b>motorna</b> vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.2. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.</p>
<p>U slučaju skupova vozila koja čine <b>motorna</b> vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1. i 2.2.2. povećavaju se za 4 tone.</p>
<p>U slučaju skupova vozila koja čine <b>motorna</b> vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.</p>
<p><b><i>U slučaju skupova vozila, uključujući prikolice ili poluprikolice s tehnologijom s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.</i></b></p>
<p><b><i>Ako se na jedan skup vozila primjenjuje više od jednog gore navedenog povećanja za skupove vozila, ta se povećanja primjenjuju kumulativno.</i></b></p>

### 2.3 Motorna vozila

2.3.1	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
2.3.2	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
2.3.3	Troosovinska motorna vozila	25 tona
2.3.4	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača	32 tona

	pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	
2.3.6	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona
U slučaju <b>motornih</b> vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u točkama 2.3.1., 2.3.3. i 2.3.4. pododjeljka 2.3. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju <b>motornih</b> vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone.		
2.4 Troosovinski zglobni autobusi		28 tona
<b>2.5 Četveroosovinski zglobni autobusi</b>		<b>32 tone</b>
U slučaju <b>motornih</b> vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, <b>najveće dopuštene mase propisane u pododjeljcima 2.4. i 2.5. povećavaju</b> se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju <b>motornih</b> vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene <b>mase propisane u pododjeljcima 2.4. i 2.5. povećavaju</b> se za 2 tone.		
3. Najveće dopušteno osovinsko opterećenje vozila iz članka 1. stavka 1. točke (b)		
3.1 Jednostruke osovine		
	Jednostruka nepogonska osovina	10 tona
3.2 Dvostruke osovine prikolica i poluprikolica		



	Ukupno opterećenje nijedne dvostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:	
3.2.1	udaljenost manja od 1 m ( $d < 1,0$ )	11 tona
3.2.2	udaljenost od 1,0 m do ispod 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tona
3.2.3	od 1,3 m do ispod 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tona
3.2.4	udaljenost od 1,8 m ili veća ( $1,8 \leq d$ )	20 tona
<b>3.3 Trostruke osovine prikolica i poluprikolica</b>		
	Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:	
3.3.1	udaljenost od 1,3 m ili manja ( $d \leq 1,3$ )	21 tonu
3.3.2	udaljenost veća od 1,3 m do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 tone
<b>3.4 Pogonska osovina</b>		
3.4.1	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3. i 2.4. koja ne odlikuju nulte emisije	11,5 tona
3.4.2	Pogonska osovina vozila s nultim emisijama iz točaka 2.2.1. i 2.2.2.	12,5 tona
3.4.3	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	12,5 tona
<b>3.4.4</b>	<b><i>Troosovinski autobusi s nultim emisijama</i></b>	<b><i>12,5 tona</i></b>
<b>3.5 3.5 Dvostruke osovine motornih vozila</b>		
	Ukupno opterećenje nijedne dvostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:	
3.5.1	udaljenost manja od 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tona

	3.5.2	udaljenost od 1,0 m do ispod 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tona
	3.5.3	1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tona
		ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona. <i>U slučaju vozila s nultim emisijama, najveći zbroj masa osovina po dvostrukoj osovini povećava se za 1 tonu.</i>	19 tona
<b>3.6 Trostruka osovina motornih vozila</b>			
<i>Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:</i>			
	3.6.1	<i>udaljenost manja od 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i>	<i>21 tona</i>
	3.6.2	<i>1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i>	<i>24 tone</i>
4. Srodne karakteristike vozila iz članka 1. stavka 1. točke (b)			
4.1 Sva vozila			
	U međunarodnom prometu opterećenje pogonske osovine ili pogonskih osovina vozila ili skupa vozila ne smije biti manje od 25 % ukupne mase natovarenog vozila ili skupa vozila.		
4.2 Cestovni vlakovi			
	Udaljenost između stražnje osovine motornog vozila i prednje osovine prikolice ne smije biti manja od 3,00 m.		
4.3 Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku			
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog ili peterosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima)		

	između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.
4.4 Poluprikolice	
	Vodoravno izmjerena udaljenost između osi glavnog nosača sedla i bilo koje točke u prednjem dijelu poluprikolice ne smije biti veća od 2,04 m.