

Bruxelles, 26. studenoga 2025.  
(OR. en)

15611/25

---

---

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

---

---

**TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850**

## **NAPOMENA**

---

Od: Glavno tajništvo Vijeća  
Za: 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 – opći pristup

---

### **I. UVOD**

1. Komisija je 11. srpnja 2023. podnijela navedeni prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću u sklopu paketa za ekologizaciju prometa.
2. Prijedlog 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, dalje u tekstu „Direktiva o masi i dimenzijama za određena cestovna vozila”, ima tri cilja: (a) bolje osigurati slobodno i učinkovito kretanje robe i pošteno tržišno natjecanje, (b) pružiti dostatne poticaje sektoru za poticanje ulaganja u tehnologije s nultom stopom emisija i (c) osigurati učinkovitije i dosljednije izvršavanje novih i postojećih pravila.

## **II. RAD U DRUGIM INSTITUCIJAMA**

3. Europski parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) odborom odgovornim za taj prijedlog, a Rosu Mariju SERRANO SIERRA (S&D, ES) izvjestiteljicom. Europski parlament donio je svoje stajalište u prvom čitanju na plenarnoj sjednici 12. ožujka 2024.
4. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje o Prijedlogu na 578. plenarnoj sjednici održanoj 27. travnja 2023. Odbor regija donio je svoje mišljenje o Prijedlogu na 159. plenarnoj sjednici 31. siječnja 2024.

## **III. RAD U VIJEĆU I NJEGOVIH PRIPREMNIH TIJELIMA**

5. Radna skupina za kopneni promet započela je s radom 24. srpnja 2023. tijekom španjolskog predsjedanja općim predstavljanjem Prijedloga i razmatranjem procjene učinka. Otkako je Prijedlog predstavljen, Vijeće je raspravljalo o tri izvješća o napretku – prvi put tijekom španjolskog predsjedanja 4. prosinca 2023. (ST 15663/23), drugi put tijekom belgijskog predsjedanja 18. lipnja 2024. (ST 10214/24) i treći put tijekom poljskog predsjedanja 5. lipnja 2025. (ST 9156/25).
6. Radna skupina za kopneni promet nastavila je raditi na Prijedlogu i tijekom danskog predsjedanja, 4. srpnja, 18. rujna, 15. i 31. listopada te 13. studenoga 2025.

## **IV. RAD NA KOMPROMISNOM TEKSTU**

7. Iako je uzelo u obzir rad prethodnih predsjedništava, predsjedništvo se ponovno vratilo na Prijedlog Komisije i radilo na temelju njega. Rad je bio usmjeren na očuvanje glavnih ciljeva, pri čemu je opći cilj bio pojednostavniti Direktivu i istodobno poduprijeti uvođenje vozila s nultim emisijama. Predsjedništvo iznosi rješenja za preostala sporna pitanja.
8. U nastavku se navodi sveobuhvatan pregled i objašnjavaju se izmjene Prijedloga Komisije s ciljem postizanja općeg pristupa.

9. Članak 1. stavak 3., koji se odnosi na upotrebu zglobnih autobusa i posebnih skupova vozila za prijevoz putnika, mijenja se kako bi se državama članicama omogućilo da nastave upotrebljavati određene skupove vozila.
10. Mogućnost odstupanja od mase i dimenzija utvrđenih u Prilogu osigurana je za vozila namijenjena za prijevoz komadnog tereta obuhvaćena posebnim dozvolama [članak 4. stavak 3.], vozila koja obavljaju djelatnosti koje ne utječu znatno na međunarodno tržišno natjecanje u sektoru prijevoza [članak 4. stavak 4.] i europske modularne sustave (EMS) [članak 4. stavak 4.a]. U članku 4.b, i u skladu s ciljevima predložene izmjene da se pruže poticaji za uvođenje vozila s nultim emisijama i intermodalne prijevozne djelatnosti, predsjedništvo predlaže da se motornim vozilima s nultim emisijama ili skupovima vozila koji sudjeluju u intermodalnim prijevoznim djelatnostima dopusti prelazak granica čak i ako premašuju najveće dopuštene mase utvrđene u Prilogu, pod uvjetom da im masa nije veća od onoga što je dopušteno s objiju strana granice.
11. Što se tiče prijevoza komadnog tereta i jezičnih zahtjeva za vozače [članak 4. stavak 3.], države članice mogu zahtijevati posebne mjere kako bi osigurale učinkovitu komunikaciju s vozačem.
12. Uvedena je mogućnost da države članice dopuste dodatnih do 1380 metara prikolicama koje pružaju namjenske usluge organiziranog prijevoza [članak 4. stavak 4.aa], a dodana je i nova uvodna izjava [(11.c)] u kojoj se objašnjavaju razlozi za to.
13. Maksimalno razdoblje za pokusno ispitivanje EMS-ova iz članka 4. stavka 5. produljuje se na sedam godina.
14. Državama članicama daje se dovoljno vremena za uspostavu funkcije „sve na jednom mjestu” iz članka 4.a.
15. Člankom 7. uvodi se mogućnost da države članice ograniče upotrebu određenih cesta ili građevinskih objekata na temelju zabrinutosti u pogledu sigurnosti na cestama i karakteristika infrastrukture.

16. Zbog zabrinutosti u pogledu učinka koji bi dodatna masa mogla imati na infrastrukturu, člankom 10.d uvedene su promjene u vezi s izvršenjem. U prvom stavku pojašnjava se da države članice mogu upotrebljavati automatske sustave ugrađene u cestovnu infrastrukturu mreže TEN-T ili opremu namijenjenu mjerenju mase koja je ugrađena u vozila. Od 1. prosinca 2029. vozila s nultim emisijama trebala bi moći daljinski dostavljati pouzdane podatke o masi s pomoću opreme namijenjene mjerenju mase koja je ugrađena u vozila, uz mogućnost upotrebe pametnog tahografa. Pojediniosti o tome utvrdit će se u provedbenom aktu.
17. U članku 10.k pojašnjava se da u slučaju kriza koje utječu na nekoliko država članica Komisija može donijeti provedbene akte samo na zahtjev dotičnih država članica.
18. Predsjedništvo također predlaže određena administrativna pojednostavnjenja jer više ne zahtijeva sustav praćenja za pokusna ispitivanja EMS-ova [članak 4. stavci 5. i 5.a] ni upotrebu EFTI-ja kako bi se dokazalo da se određena prijevozna djelatnost smatra intermodalnom prijevoznom djelatnošću [članak 6. stavak 7.]. Budući da su programi „politike inteligentnog pristupa” imali ograničenu dodanu vrijednost, predloženi članak 10.da izbrisan je.
19. U Prilogu su uvedene izmjene koje odražavaju potporu uvođenju vozila s nultim emisijama, uzimajući pritom u obzir zabrinutosti država članica u pogledu trošenja infrastrukture:
  - a. dodano je dodatnih 0,90 metara za zglobna vozila koja uključuju motorno vozilo s nultim emisijama kako bi se omogućilo više prostora za ugradnju tehnologije s nultim emisijama (pododjeljak 1.1.);
  - b. izbrisan je redak koji se odnosi na dodatnu visinu pri prijevozu visokih kontejnera jer većina država članica ima poteškoće s podvožnjacima (pododjeljak 1.3.);
  - c. uvedena je razlika u dodatnoj dopuštenoj masi za peteroosovinska i šesteroosovinska vozila s nultim emisijama (2 odnosno 4 tone) (pododjeljak 2.2);

- d. u točki 2.3.6. najveća dopuštena masa za tu posebnu vrstu kratkih, ali teških vozila smanjena je na 34 tone, dok su za vozila s nultim emisijama zadržane dodatne 2 tone. Dodan je novi redak u kojem se za dvoosovinske autobuse s nultim emisijama dopušta povećanje od 0,50 tona (pododjeljak 2.3.);
- e. uklonjena je dodatna masa za pogonske osovine vozila s nultim emisijama jer većina država članica smatra da je vrlo teška pogonska osovina previše štetna za infrastrukturu (pododjeljak 3.4.);
- f. dodan je pododjeljak 3.6. za trostruke osovine motornih vozila jer taj tip vozila ima posebne značajke;
- g. budući da postoje posebni slučajevi, dodan je jedan redak za peterosovinska motorna vozila i još jedan redak s formulom kojom se definira udaljenost između osovina za skupove vozila čija je masa veća od 42 tone (pododjeljak 4.3.).

## V. ZAKLJUČCI

- 20. S obzirom na navedeno, Vijeće (promet, telekomunikacije i energetika) poziva se da na sastanku 4. prosinca 2025. postigne dogovor o općem pristupu o kompromisnom tekstu priloženom ovoj napomeni.

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**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora<sup>1</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

---

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

<sup>2</sup> SL C, C/2024/1982, 18.3.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) Direktivom Vijeća 96/53/EZ<sup>3</sup> utvrđuju se najveće dopuštene mase i dimenzije teških vozila na cestama Unije kako bi se osigurali sigurnost na cestama i neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta te potaknula energetska i operativna učinkovitost prijevoza i smanjile emisije stakleničkih plinova u prijevozu. Evaluacija Direktive 96/53/EZ pokazala je da se njezini ciljevi u pogledu sigurnosti na cestama, unutarnjeg tržišta i zaštite okoliša postižu samo djelomično te da je potrebno prilagoditi njezine odredbe kako bi se uzeo u obzir tehnološki razvoj i promicale inovacije, odgovorilo na promjene na tržištu prijevoza i doprinijelo Unijinim prioritetima politike u pogledu dekarbonizacije prometa.
- (2) U komunikaciji Komisije naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti<sup>4</sup> jasno je navedeno da je za ostvarenje cilja europskog zelenog plana<sup>5</sup>, konkretno smanjenje emisija stakleničkih plinova u prometu od 90 % do 2050., potrebno da svi načini prometa postanu održiviji, da održive alternative budu dostupnije u multimodalnom sustavu prometa te da se uvedu pravi poticaji za prelazak na prometni sustav s nultom stopom onečišćenja u EU-u.
- (3) Pojednostavnjenjem i pojašnjenjem pravila o masama i dimenzijama teških vozila u cestovnom prijevozu potrebno je riješiti problem energetske i operativne neučinkovitosti prekograničnog prijevoza, pružiti potrebne poticaje prijevoznicima za uvođenje tehnologija s nultim emisijama i istodobno olakšati upotrebu postojećih rješenja za uštedu energije te dodatno poduprijeti intermodalni prijevoz tereta. Kako bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju moguću mjeru, spriječilo narušavanje tržišnog natjecanja i smanjili rizici za cestovnu sigurnost i nastanak štete na cestovnoj infrastrukturi, trebalo bi uskladiti određene zahtjeve koji se odnose na upotrebu težih i duljih vozila te ojačati provedbu važećih pravila.

---

<sup>3</sup> SL L 235, 17.9.1996., str. 59.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

- (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.
- (5) Vrste teških vozila i njihove mase definirane su s obzirom na zakonodavstvo Unije o homologaciji i nadzoru tržišta vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, posebno s obzirom na Uredbu (EU) 2018/858<sup>6</sup> i Uredbu (EU) 2019/2144<sup>7</sup> Europskog parlamenta i Vijeća. Stoga je poželjno ažurirati upućivanja na te relevantne pravne akte kako bi se osigurala jasnoća primjenjivog zakonodavnog okvira.
- (6) Odredbama Direktive 96/53/EU dopunjuje se Direktiva Vijeća 92/106/EEZ<sup>8</sup> u pogledu promicanja i podupiranja rasta intermodalnog prijevoza. Definicija intermodalne prijevozne djelatnosti trebala bi se stoga uskladiti s terminologijom iz Direktive 92/106/EEZ kako bi se za kamione, prikolice i poluprikolice u intermodalnom prijevozu dopustila ista dodatna masa kao za cestovna vozila koja prevoze kontejnere ili izmjenjive sanduke i koja se koriste u intermodalnom kontejnerskom prijevozu. Time će se cestovni prijevoznici potaknuti i na intermodalni nekontejnerski prijevoz.

---

<sup>6</sup> Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

<sup>7</sup> Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.).

<sup>8</sup> Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica (SL L 368, 17.12.1992., str. 38.).

- (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.
- (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 za vozače, kao što je tečnost na nacionalnom jeziku dotične države članice. Države članice trebale bi razmotriti mogućnost da od cestovnih prijevoznika zatraže upotrebu drugih komunikacijskih alata, ponajprije digitalne prirode, kako bi se osigurala učinkovita komunikacija između vozača i kontrolnih tijela. Od cestovnih prijevoznika moglo bi se, na primjer, zatražiti da organiziraju dežurnu liniju koju vozač može nazvati za pomoć ako ga zaustave kontrolna tijela te da osiguraju da je ta dežurna linija dostupna dok vozač vozi, među ostalim i noću i vikendom. 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.

- (9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza te istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture, ako se upotrebljavaju u odgovarajućoj fizičkoj i operativnoj domeni. 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 omogućili širi 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 poštuju nacionalni uvjeti za EMS-ove kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajednička najviša ograničenja za EMS-ove u tim državama članicama.
- (10) Državama članicama trebalo bi i dalje dopustiti da privremeno provode pokusna ispitivanja. Naime, zbog novih tehnologija koje omogućuju punjenje u pokretu, kao što su solarne ploče, pantografi i električne ceste, ili postupno uvođenje EMS-ova u državama članicama, može biti neizbježno prekoračenje najveće dopuštene mase i dimenzija u ispitnom okruženju, uključujući prekogranične dionice cestovne mreže. Stoga bi državama članicama trebalo i dalje biti dopušteno provoditi takva pokusna ispitivanja i ispitivati kompatibilnost novih tehnologija i koncepata preko granica. Privremenu i inovativnu prirodu pokusnih ispitivanja potrebno je potvrditi propisivanjem najduljeg mogućeg razdoblja za njihovo provođenje. Istodobno, kako bi se olakšalo inoviranje, broj pokusnih ispitivanja novih tehnologija i inovativnih programa ne bi trebalo ograničavati.

- (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.
- (11.a) Prekogranični promet između država članica u kojem su dopuštene veće mase od onih iz Priloga I. može poboljšati učinkovitost i smanjiti emisije CO<sub>2</sub> jer se tako smanjuje ukupni broj prijeđenih kilometara. Takav bi prijevoz i dalje trebao biti dopušten pod uvjetom da se poštuju nacionalni uvjeti država članica za ta viša ograničenja i da ih obavljaju motorna vozila s nulnim emisijama ili vozila koja sudjeluju u intermodalnim prijevoznim djelatnostima. Time se ne bi trebalo dovoditi u pitanje pravo država članica da u skladu s člankom 4. odstupe od ograničenja za masu i dimenzije utvrđenih u Prilogu I.
- (11.b) Države članice trebale bi moći dopustiti posebne prijevozne djelatnosti koje se obavljaju u okolnostima u kojima ih obično ne obavljaju vozila iz drugih država članica i dopustiti da takve prijevozne djelatnosti odstupaju od standardnih masa i dimenzija vozila jer takav posebni prijevoz ne utječe znatno na međunarodno tržišno natjecanje u sektoru prijevoza. Kako bi se omogućila neometana suradnja među državama članicama koje su na to pristale, treba razjasniti koncept i upotrebu posebnih vozila, osobito u kontekstu proširenja takvih prijevoznih djelatnosti na međunarodni promet. Očiti su primjeri prijevozne djelatnosti povezane sa šumskim radovima i šumarstvom, prijevoz koji vrše skupovi vozila s više od šest osovina i lokalni autobusni prijevoz.

- (11.c) Kako bi se poduprla operativna učinkovitost i promicala rješenja koja doprinose ograničavanju utjecaja cestovnog prometa na okoliš, države članice trebale bi moći odobriti dodatnu duljinu za zglobna vozila koja se upotrebljavaju za organizirani prijevoz, pod uvjetom da su ispunjeni preostali parametri iz Priloga I., posebno njegova pododjeljka 1.5. Zahvaljujući većoj duljini zglobnih vozila koja se koriste za redoviti organizirani prijevoz na fiksnoj logističkoj ruti može se znatno povećati utovarni kapacitet, posebno za paletiziranu robu, i tako smanjiti broj potrebnih putovanja.
- (11.d) Kako bi se ostvarila zelena tranzicija u sektoru cestovnog prometa, ključno je da postoje poticaji za vozila s nultim emisijama. Države članice potiču se da usklade svoja nacionalna ograničenja mase tako da se potiču vozila s nultim emisijama, a da se pritom ne ometa prekogranični promet.
- (11.e) Iako se Direktivom dopuštaju odstupanja od najvećih dopuštenih masa i dimenzija, države članice i dalje mogu, zbog razloga povezanih sa sigurnošću cestovnog prometa ili obilježjima infrastrukture, ograničiti prometovanje nekih vozila na određenim dijelovima svoje cestovne mreže.
- (12) *Briše se.*
- (13) *Briše se.*
- (14) Potencijal transporterera vozila s otvorenom nadogradnjom za smanjenje potrošnje energije poboljšanjem njihove aerodinamike vrlo je ograničen. Zbog razlika među nacionalnim pravilima o stršenju tereta iz transporterera 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 transporterera vozila s otvorenom nadogradnjom kako bi se osiguralo pravilno ispunjavanje tih ciljeva.

- (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.
- (16) Slično potrebi za dodatnim prostorom, postojeći standardi nisu prikladni ni za kompenzaciju dodatne mase teških vozila s nultim emisijama, posebno u prijevozu na velike udaljenosti. Potrebno je predvidjeti dodatnu masu i dodatno osovinsko opterećenje za skupove vozila s nultim emisijama, kao i za najuobičajenija vozila za prijevoz putnika u Uniji. Lakše tehnologije i bolja aerodinamika povećat će učinkovitost pogonskih sustava s nultim emisijama (omogućujući, na primjer, veći domet i dulji vijek trajanja baterija) jer će se smanjiti njihova potrošnja energije. Kako bi se pružili dodatni poticaji za uvođenje teških vozila s nultim emisijama, promicao tehnološki razvoj i oprema vozila poboljšane aerodinamike, emisijske jedinice za dodatnu masu trebalo bi odvojiti od mase tehnologije s nultim emisijama.
- (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 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.

- (17.a) Kako bi se osigurala djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba te poboljšala usklađenost vozila koja imaju veću masu jer imaju ugrađenu tehnologiju s nultim emisijama, vozila bi informacije o trenutnoj ukupnoj masi skupa vozila trebala slati iz tehnologije ugrađene u vozilo, kao što je ugrađeni sustav za praćenje mase (OBMM), putem namjenske komunikacijske opreme kratkog dometa (DSRC). Države članice mogu upotrebljavati te informacije za identificiranje vozila koja možda premašuju ograničenja mase, no ovom se Direktivom države članice ne obvezuje na upotrebu DSRC-a u provedbi. Taj je alat dopuna drugim provedbenim alatima. Kako bi se osiguralo da se takvi zahtjevi mogu ispuniti, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti kako bi se omogućilo slanje podataka provedbenim tijelima.
- (17.b) Budući da bi uvođenje bilo kakvih izmjena u vezi s tahografom moglo biti složeno, a naknadna ugradnja OBMM-a u vozila skupa za prijevoznike, taj bi se zahtjev trebao primjenjivati samo na vozila opremljena OBMM-om od 1. prosinca 2029. Ne dovodeći u pitanje Uredbu 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ni pravo država članica da reguliraju zahtjeve povezane s masom za nacionalni promet, ovom se Direktivom ne predviđa naknadna ugradnja OBMM-a. Osim toga, Komisija bi datum 1. prosinca 2029. trebala moći odgoditi za najviše 18 mjeseci ako to bude potrebno kako bi se osigurala mogućnost slanja podataka o masi.
- (18) *Briše se.*
- (19) *Briše se.*
- (20) Europski parlament i Vijeće trebalo bi redovito obavješćivati o rezultatima provjera usklađenosti koje provode nadležna tijela država članica. Te bi informacije koje dostave države članice trebale omogućiti Komisiji da prati tržišna kretanja i usklađenost s Direktivom 96/53/EZ. Kako bi se državama članicama olakšalo dostavljanje potrebnih informacija Komisiji te osigurala ujednačenost i usporedivost podataka, čime bi se omogućilo praćenje usklađenosti i evaluacija učinkovitosti Direktive 96/53/EZ u cjelini, poželjno je da Komisija uspostavi jedinstveni format za izvješćivanje prilagođen korisnicima.

(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, u Direktivu 96/53/EZ treba 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 klauzula trebala bi se primjenjivati samo ako to zahtijeva javni interes i pod uvjetom da se time ne ugrožava sigurnost na cestama te ne dovodeći u pitanje posebno zakonodavstvo koje se primjenjuje u kontekstu vojnog prijevoza i pojačanog odvratanja i odgovora.

(22) *Briše se.*

- (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 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>9</sup>.
- (24) Uzimajući u obzir brojne izmjene Priloga I. Direktivi 96/53/EZ koje se odnose na potrebu za dodatnim poticajima za uvođenje teških vozila s nultim emisijama, potrebu za usklađivanjem najveće mase 5-osovinskih motornih vozila i potrebu za promicanjem intermodalnog prijevoza, primjereno je zamijeniti taj prilog radi jasnoće.
- (25) *Briše se.*
- (26) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, odnosno osiguravanje sigurnosti na cestama, poticanje održivog i učinkovitog prijevoza i promicanje funkcioniranja unutarnjeg tržišta, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prekogranične prirode cestovnog prijevoza i problema koji se namjeravaju riješiti ovom Direktivom oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

---

<sup>9</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.).

- (27) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima<sup>10</sup>, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.
- (28) Direktivu 96/53/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

*Članak 1.*  
*Direktiva 96/53/EZ*

Direktiva 96/53/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 1. mijenja se kako slijedi:
  - (a) u stavku 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) dimenzije motornih vozila kategorija M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> i njihovih prikolica kategorije O te motornih vozila kategorija N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i njihovih prikolica kategorija O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, kako su klasificirane u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća\*;;”;

---

<sup>10</sup> SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Sve vrijednosti za mase navedene u Prilogu I. vrijede kao prometne norme i stoga se odnose na uvjete nosivosti, a ne na proizvodne norme, koje su utvrđene Uredbom (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća\*\*.”;

---

\* Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

\*\* Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1.).”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Ova se Direktiva ne primjenjuje na zglobne autobuse koji se sastoje od više od jednog zglobnog dijela, na skupove vozila koji se sastoje od motornog vozila s priključenom prikolicom namijenjenom za prijevoz putnika ni na skupove vozila koji se sastoje od motornog vozila s priključenom poluprikolicom namijenjenom za prijevoz putnika.”;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u drugoj alineji definicija „prikolice” zamjenjuje se sljedećim:

„– „prikolica” znači vozilo kako je definirano u članku 3. stavku 17. Uredbe (EU) 2018/858,”;

(b) u trećoj alineji definicija „poluprikolice” zamjenjuje se sljedećim:

„– „poluprikolica” znači vozilo kako je definirano u članku 3. stavku 33. Uredbe (EU) 2018/858,”;

(c) iza definicije „skupa vozila” umeće se sljedeća definicija:

„– „europski modularni sustav” znači motorno vozilo ili skup vozila spojen na jednu ili više prikolica ili poluprikolica pri čemu ukupan skup premašuje najveću dopuštenu duljinu i smije premašiti najveće dopuštene mase utvrđene u Prilogu I., ali pri čemu pojedinačno motorno vozilo, prikolice i poluprikolice ne prelaze mase ni dimenzije utvrđene u Prilogu I.”;

(d) iza definicije „klimatiziranog vozila” umeće se sljedeća definicija:

„– „transporter vozila” znači skup vozila koji je izrađen ili trajno prilagođen za prijevoz jednog ili više drugih vozila.”;

(e) u četrnaestoj alineji definicija „vozila s pogonom na alternativna goriva” zamjenjuje se sljedećim:

„– „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.”;

(f) u petnaestoj alineji, u definiciji „intermodalne prijevozne djelatnosti”, točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) postupanja u kombiniranom prijevozu definirana u članku 1. Direktive Vijeća 92/106/EEZ\*; ili”;

---

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

(h) drugi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Sve najveće dopuštene dimenzije navedene u Prilogu I. provjeravaju se u odnosu na odgovarajuće deklarirane vrijednosti za određeno vozilo u opisnom dokumentu priloženom EU homologaciji tipa vozila kao cjeline, sastavljenom u skladu s Prilogom I. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683\*, bez pozitivnih tolerancija.”;

---

\* Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.).”;

3. članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. dodaje se sljedeća točka (c):

„(c) vozila ili skupova vozila za međunarodni prijevoz robe ili putnika čije karakteristike nisu u skladu s Prilogom I.”

(b) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće mase i/ili dimenzije može se dopustiti prometovanje samo na temelju posebnih dozvola koje izdaju nadležna tijela ili na temelju sličnih uvjeta koji se dogovaraju na pojedinačnoj osnovi s tim nadležnim tijelima ako ta vozila ili skupovi vozila prevoze komadni teret ili su namijenjeni za prijevoz takvog 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 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 piktoograma u odnosu na tekst. Države članice ne nameću obvezu da vozač mora poznavati službeni jezik ili jezike država članica u kojima se prijevoz odvija. Međutim, države članice mogu zahtijevati druge mjere za osiguravanje učinkovite komunikacije između vozača i kontrolnih tijela, uključujući digitalne komunikacijske alate.

4. Države članice mogu dopustiti da na njihovu državnom području prometuju vozila ili skupovi vozila za prijevoz kojima se obavljaju određene nacionalne ili međunarodne prijevozne djelatnosti koje ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u sektoru prijevoza čak i ako masa ili dimenzije tih vozila ili skupova vozila odstupaju od onih utvrđenih u odjeljcima 1., 2. i 4. Priloga I.

Smatra se da prijevozne djelatnosti ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u sektoru 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 okolnostima u kojima ih obično ne obavljaju vozila iz drugih država članica;

(b) država članica koja dopušta obavljanje prijevoznih djelatnosti na svojem državnom području s pomoću vozila ili skupova vozila čija masa i/ili 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.”;

(c) umeću se sljedeći stavci 4.aa i 4.a:

„4.aa Države članice mogu dopustiti prometovanje na svojem državnom području zglobnim vozilima koja se upotrebljavaju za organizirani prijevoz u nacionalnim ili međunarodnim prijevoznim djelatnostima čije dimenzije odstupaju od onih utvrđenih u pododjeljku 1.1. Priloga I. ako dodatna duljina nije veća od 1380 metara.

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

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 poštuju nacionalne uvjete, uključujući najveću dopuštenu masu i dimenzije određene za europske modularne sustave u nacionalnom prometu.

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

(d) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. 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 sedam godina. Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.”;

(f) stavak 7. briše se;

4. umeću se sljedeći članci 4.a i 4.b:

*„Članak 4.a*

1. Države članice uspostavljaju i upravljaju elektroničkim informacijskim i komunikacijskim sustavom koji ima barem sljedeće funkcije kojima se može dobiti „sve na jednom mjestu“:

(a) jedinstvenu nacionalnu ulaznu točku preko koje se podnosi zahtjev za posebnu dozvolu ili sličan aranžman kako je utvrđeno u članku 4. stavku 3. u standardiziranom formatu;

(b) jedinstvenu nacionalnu pristupnu točku preko koje se mogu dobiti informacije o tome što je potrebno za podnošenje zahtjeva za posebne dozvole ili slične aranžmane kako je utvrđeno u članku 4. stavku 3. te informacije potrebne za planiranje ruta na jasan, pristupačan i transparentan način;

(ba) jedinstvenu nacionalnu pristupnu točku za informacije o najvećim dopuštenim masama i dimenzijama u državi članici na temelju članka 4. stavka 2. točke (a), članka 4. stavka 4. i članka 4.b, ako je relevantno;

(c) jedinstvenu nacionalnu pristupnu točku preko koje operatori europskih modularnih sustava mogu dobiti informacije iz članka 4. stavka 4.a točaka (a) i (b), ako je relevantno.

Nacionalne ulazne točke „sve na jednom mjestu“ i nacionalne pristupne točke mogu se objediniti u jedinstvenu, javno dostupnu internetsku stranicu koja služi kao jedinstvena ulazna točka i omogućuje korisnicima interakciju s relevantnim nacionalnim ili regionalnim tijelom za donošenje odluka, bez potrebe za višestrukim aplikacijama.

2. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se određuju minimalni elementi obrasca 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.

#### Članak 4.b

1. Ako država članica na temelju članka 4. stavka 2. točke (a) dopusti unutar svojeg državnog područja promet skupovima vozila čija najveća masa prelazi ograničenja utvrđena u odjeljcima 2. ili 3. ili pododjeljku 4.3 Priloga I., ne smije na svojem državnom području odbiti ni zabraniti skupove vozila iz međunarodnog prometa čija je masa u skladu s vrijednostima utvrđenima za nacionalni prijevoz robe, ako ti skupovi vozila uključuju motorna vozila s nultim emisijama ili ako ti skupovi vozila sudjeluju u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti.”;

5. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice moraju poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale da vozila iz članka 1. koja su u skladu s ovom Direktivom imaju jedan od sljedećih dokaza:

(a) kombinaciju sljedećih dviju pločica:

i. „proizvođačeve propisane pločice” izrađene i istaknute u skladu s Prilogom II. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2021/535\*,

ii. pločice s dimenzijama, u skladu s Prilogom III. ovoj Direktivi, izrađene i istaknute u skladu s Prilogom II. Provedbenoj uredbi (EU) 2021/535;

(b) jedinstvenu pločicu, izrađenu i istaknutu u skladu s Prilogom II. Provedbenoj uredbi (EU) 2021/535, koja sadržava podatke o dvjema pločicama iz točke (a) ovog stavka;

(c) jedinstven dokument koji izdaju nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano ili pušteno u promet. Taj dokument mora imati iste rubrike i sadržavati iste podatke kao pločice iz točke (a). Mora stajati na mjestu koje je lako dostupno za kontrolu te mora biti prikladno zaštićen.”;

---

\* Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/535 od 31. ožujka 2021. o utvrđivanju pravila za primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu jedinstvenih postupaka i tehničkih specifikacija za homologaciju tipa vozila te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na opće konstrukcijske karakteristike i sigurnost (SL L 117, 6.4.2021., str. 1.).

(b) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Srednji stupac dokaza o usklađenosti koji se odnosi na mase prema potrebi sadržava norme o masama koje su na snazi unutar Unije za dotično vozilo.”;

5.a članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Ova Direktiva ne isključuje primjenu odredaba o cestovnom prometu koje su na snazi u svakoj državi članici koja dopušta ograničenje mase i/ili dimenzija vozila na određenim cestama ili građevinskim objektima, na temelju zabrinutosti u pogledu sigurnosti na cestama i karakteristika infrastrukture, bez obzira na državu registracije takvih vozila ili državu u kojoj su takva vozila stavljena u promet.

To uključuje mogućnost nametanja lokalnih ograničenja na najveće dopuštene dimenzije i/ili masu vozila koja se mogu koristiti na posebnim područjima ili posebnim cestama na kojima infrastruktura nije pogodna za dugačka i teška vozila, kao što su središta grada, mala sela ili prirodna područja koja su od posebnog značaja.”;

6. članak 8.b mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. S ciljem poboljšavanja njihove energetske učinkovitosti, vozila ili skupovi vozila opremljeni aerodinamičnim napravama koje ispunjavaju zahtjeve utvrđene u stavcima 2. i 3., i koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858, smiju premašiti najveće duljine predviđene u pododjeljku 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi kako bi bilo mjesta za dodavanje takvih naprava na stražnji dio vozila ili skupova vozila. Vozila ili skupovi vozila opremljeni takvim napravama moraju biti u skladu s pododjeljkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu eventualno prekoračenje najveće duljine nikad ne smije značiti povećanje utovarne duljine tih vozila ili skupova vozila.

2. Aerodinamične naprave iz stavka 1. prije stavljanja na tržište moraju biti homologirane u skladu s pravilima o homologaciji u okviru Uredbe (EU) 2018/858 i Provedbene uredbe (EU) 2021/535.”;

(b) stavak 5. briše se;

7. umeće se sljedeći članak 8.c:

*„Članak 8.c*

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

Prepust ili sredstvo za pričvršćivanje tereta na transporterima vozila ne smiju stršiti u odnosu na teret. Teret smije stršiti ispred vučnog vozila najviše 0,50 metara, pod uvjetom da se prva osovina vozila koje se prevozi nalazi na konstrukciji prikolice. Teret smije stršiti straga najviše 1,50 metara, pod uvjetom da se zadnja osovina vozila koje se prevozi nalazi na konstrukciji prikolice i da stražnja osovina vozila koje se prevozi ne strši izvan sredstva za pričvršćivanje tereta.”;

8. članak 9.a mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u pododjeljku 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 pododjeljkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najvećih duljina ne smije značiti povećanje nosivosti tih vozila.

2. Vozila iz stavka 1. prije stavljanja na tržište moraju biti homologirana u skladu s pravilima o homologaciji u okviru Uredbe (EU) 2018/858 i Provedbene uredbe (EU) 2021/535.”;

(b) stavak 3. briše se;

9. članak 10.b zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 10.b*

1. Najveće dopuštene mase vozila s pogonom na alternativna goriva ili s nultim emisijama utvrđene su u pododjeljcima 2.2., 2.3. i 2.4. Priloga I.

Dodatna masa koju iziskuju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije određuje se na temelju dokumentacije koju proizvođač podnosi za homologaciju dotičnog vozila. Ta dodatna masa navodi se u službenom dokazu koji je potreban u skladu s člankom 6.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 10.h kako bi ovu Direktivu dopunila ažuriranjem popisa alternativnih goriva iz članka 2. koja iziskuju dodatnu masu. Posebno je važno da Komisija prije donošenja tih delegiranih akata postupa u skladu sa svojom uobičajenom praksom i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim iz država članica.

2. Najveća dopuštena duljina zglobnih vozila, ako uključuju motorna vozila s nultim emisijama, utvrđena u pododjeljku 1.1. Priloga I. može se premašiti za najviše 0,90 metara da se napravi mjesta za ugradnju tehnologije s nultim emisijama. Takva vozila ili skupovi vozila s nultim emisijama moraju biti u skladu s pododjeljcima 1.5. i 1.6. Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najveće dopuštene duljine nikad ne smije značiti povećanje utovarne duljine tih skupova vozila, kako bi se osigurala kompatibilnost poluprikolica sa zahtjevima za intermodalne prijevozne djelatnosti.

Dodatna duljina koju iziskuju vozila s nultim emisijama određuje se na temelju dokumentacije koju proizvođač podnosi za homologaciju dotičnog vozila. Ta dodatna duljina navodi se u službenom dokazu koji je potreban u skladu s člankom 6.”;

10. članak 10.c zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.c

Najveće duljine utvrđene u pododjeljku 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 pododjeljku 1.6. Priloga I. mogu se premašiti za 0,150 metara 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.”;

11. članak 10.d mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„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. Te se mjere mogu poduzeti s pomoću automatskih sustava ugrađenih u cestovnu infrastrukturu transeuropske mreže cestovnog prometa u skladu s Uredbom (EU) 2024/1679\*.

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

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

Ne dovodeći u pitanje pravo Unije 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 identifikacije, ne moraju biti certificirani.

1.a Kako bi imala pravo na dodatnu masu koja se odobrava vozilima s nultim emisijama u točkama 2.2.1. i 2.2.2. Priloga I., vozila u koja je ugrađena oprema OBMM usklađena sa zahtjevima iz Provedbene uredbe Komisije 2025/2161 i koja su prvi put registrirana od 1. prosinca 2029. moraju moći provedbenim tijelima na cesti daljinski dostavljati pouzdane podatke o masi skupova vozila u prometu. Države članice mogu upotrebljavati dostavljene informacije samo za identifikaciju vozila koja potencijalno premašuju najveću dopuštenu masu.

1.b U svrhu slanja podataka iz stavka 1.a može se upotrebljavati pametni tahograf kako je definiran u Uredbi (EU) br. 165/2014.

1.c Komisija može donijeti provedbene akte ako je to potrebno kako bi se omogućilo slanje podataka iz stavka 1.a provedbenim tijelima. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

1.d Komisija može donijeti delegirane akte u skladu s člankom 10.h kojima se datum iz stavka 1.a odgađa za 18 mjeseci ako je to nužno kako bi se osiguralo da novoregistrirana vozila mogu daljinski slati podatke o masi.

2. Svaka država članica svake kalendarske godine na svojem državnom području provodi primjeren broj provjera mase vozila ili skupova vozila koji se koriste za prijevoz robe i obuhvaćeni su područjem primjene ove Direktive, neovisno o zemlji u kojoj su takva vozila registrirana i zemlji u kojoj su stavljeni u promet.”;

---

\* Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 (SL L, 2024/1679, 28.6.2024.).

(b) u stavku 5. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„5. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe za osiguravanje jednakih uvjeta za provedbu pravila o interoperabilnosti i kompatibilnosti navedenih u stavku 4.”;

12. *Briše se.*

13. *Briše se.*

14. članak 10.g zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.g

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

- (a) broju provjera provedenih tijekom prethodne dvije kalendarske godine;
- (b) broju otkrivenih pretovarenih vozila ili skupova vozila;
- (c) broju automatskih sustava postavljenih u cestovnoj infrastrukturi na temelju članka 10.d stavka 1. te o tome jesu li namijenjeni isključivo za identifikaciju ili su certificirani za izravno izvršenje propisa;

(d) briše se;

(e) broju nacionalnih dozvola izdanih za izvanredni prijevoz na temelju članka 4. stavka 3. i njihovu trajanju (jednokratne ili dugoročne dozvole).

Te se informacije raščlanjuju po godini.

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.

3. Komisija provedbenim aktima uspostavlja standardni obrazac za izvješćivanje u elektroničkom obliku koji države članice trebaju upotrebljavati za podnošenje informacija iz stavka 1. Komisiji. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.”;

15. u članku 10.h stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ovlašt za donošenje delegiranih akata iz 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.”;

16. u članku 10.i dodaje se sljedeći stavak 4.:

„4. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 8. Uredbe (EU) br. 182/2011.”;

17. članak 10.j briše se;

18. umeće se sljedeći članak 10.k:

*„Članak 10.k*

U slučaju krize, ako je to od javnog interesa i ako se time ne ugrožava sigurnost na cestama, države članice mogu odobriti privremene iznimke od primjene ograničenja mase i dimenzija vozila u nacionalnom prometu utvrđenih u Prilogu I. u trajanju od najviše dva mjeseca, što se može produljiti samo ako kriza potraje.

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

Ako kriza utječe na nekoliko država članica, Komisija na zahtjev dotičnih država članica može donijeti provedbene akte kako bi za vozila koja prometuju između država članica zahvaćenih krizom utvrdila privremene iznimke od primjene ograničenja mase i dimenzija utvrđenih u Prilogu I. Takva iznimka ne smije vrijediti dulje od šest mjeseci i može se obnoviti samo ako je kriza još aktualna. Takvi se provedbeni akti donose u skladu s postupkom iz članka 10.i stavka 4.

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.

Ovaj se članak primjenjuje ne dovodeći u pitanje posebno zakonodavstvo koje se primjenjuje na vojni prijevoz u slučaju pojačanog odvrćanja i pripravnosti.”;

19. Prilog I. zamjenjuje se Prilogom ovoj Direktivi;
20. u Prilogu III. riječi „Direktive 76/114/EEZ” zamjenjuju se riječima „Priloga II. Provedbenoj uredbi (EU) 2021/535”.

[...]

[...]

### *Članak 3.*

#### *Prenošenje*

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

*Članak 4.*

*Stupanje na snagu i primjena*

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

Članak 4.a stavak 1. primjenjuje se od [*umetnuti datum: četiri godine nakon završetka razdoblja prenošenja*].

*Članak 5.*

*Adresati*

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu

*Za Europski parlament*

*Predsjednik/Predsjednica*

*Za Vijeće*

*Predsjednik/Predsjednica*

PRILOG

NAJVEĆE MASE I DIMENZIJE TE SRODNE KARAKTERISTIKE VOZILA

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
	U slučaju zglobnih vozila koja uključuju motorna vozila s nultim emisijama, najveća dopuštena duljina predviđena u pododjeljku 1.1. može se premašiti za 0,90 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
1.4. Pokretna nadogradnja i standardni spremnici za teret, kao što su kontejneri, uključeni su u dimenzije navedene u pododjeljcima 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 u pododjeljku 1.1.	
1.5. Svako motorno 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 pododjeljku 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 tog 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 ili troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom prikolicom	40 tona	
		(b) troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom prikolicom	40 tona	
	2.2.2.	(a) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom ili troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom poluprikolicom	40 tona	
		(b) troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona	
		(c) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom ili troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone	
		(d) troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone	
	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.	jednaka ili veća od 1,3 m, a manja od ili jednaka 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 tone

	2.2.4.2.	veća od 1,80 m (1,80 m < d)	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 koji uključuju motorna vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u točkama 2.2.1. i 2.2.2. pododjeljka 2.2. povećavaju se za 4 tone.		
	U slučaju skupova vozila koji uključuju motorna vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u točkama 2.2.1. (a), 2.2.2. (a), (c) i (d), 2.2.3. i 2.2.4. pododjeljka 2.2. povećavaju se za 2 tone.		
<b>2.3. Motorna vozila</b>			
	2.3.1.	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
	2.3.2.	Dvoosovinski autobusi	19,50 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 9,50 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	32 tone

		svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,50 tona	
2.3.6.		Peteroosovinska motorna vozila s najmanje dvije upravljačke osovine i s najmanje jednom pogonskom osovinom opremljenom 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 9,50 tona	34 tone
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 točkama 2.3.1., 2.3.3., 2.3.4., 2.3.5. i 2.3.6. pododjeljka 2.3. povećavaju se za 2 tone.			
U slučaju dvoosovinskih autobusa s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u točki 2.3.2. pododjeljka 2.3. povećavaju se za 0,50 tona.			
2.4. Troosovinski zglobni autobusi			28 tona
U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveća dopuštena masa od 28 tona propisana u pododjeljku 2.4. povećava 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.			
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 ( $d < 1$ )		11 tona

	3.2.2.	jednaka ili veća od 1 m, a manja od 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 tona
	3.2.3.	jednaka ili veća od 1,30 m, a manja od 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 tona
	3.2.4.	jednaka ili veća od 1,80 m ( $1,80 \text{ m} \leq d$ )	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 manja od 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tona
	3.3.2.	jednaka ili veća od 1,30 m, a manja od 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 tone
3.4. Pogonska osovina			
	3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz pododjeljaka 2.2., 2.3. i 2.4.	11,5 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 ( $d < 1$ )	11,5 tona
	3.5.2.	jednaka ili veća od 1 m, a manja od 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 tona
	3.5.3.	jednaka ili veća od 1,30 m, a manja od 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	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 9,50 tona	19 tona

3.6 Trostruke osovine motornih vozila			
	Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:		
	3.6.1.	udaljenost manja od 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tona
	3.6.2.	jednaka ili veća od 1,30 m, a manja od 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 tone
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 motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.		
	Najveća dopuštena masa peterosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od četverostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila, ako je masa veća od 32 tone.		
	Ako je najveća dopuštena masa skupa vozila, kako je određena u pododjeljku 2.2., veća od 42 tone, ona ne smije biti veća od mase izračunane prema sljedećoj formuli: $\text{masa u tonama} \leq 2,7 \times A + 13,5$ pri čemu je A udaljenost u metrima između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina skupa 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.

---