C/2025/1019

27.2.2025.

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)

(C/2025/1019)

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. ([1]),

— 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.

([1]) SL C, C/2024/895, 6.2.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Stajalište Europskog parlamenta usvojeno u prvom čitanju 12. ožujka 2024. radi donošenja Direktive (EU) 2024/… 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 nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([2]),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Direktivom Vijeća 96/53/EZ ([3]) 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 „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” ([4]) jasno je navedeno da je za ostvarenje cilja europskog zelenog plana ([5]), 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 Uniji.

(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.

(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.*** **[Am. 1]**

([1]) SL C,, str.
([2]) SL C,, str.
([3]) SL L 235, 17.9.1996., str. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(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 ([6]) i Uredbu (EU) 2019/2144 ([7]) 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 ([8]) 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.

(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 voznih 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. **[Am. 2]**

(7) Kako bi se osiguralo zajedničko razumijevanje i ujednačena provedba odredaba ove Direktive u unutarnjem i međunarodnom prometu, potrebno je pojasniti da ~~se nacionalna~~***trenutačno postoje posebna*** odstupanja***, često na temelju bilateralnih dogovora između susjednih država članica,*** od određenih najvećih dopuštenih masa i ograničenja dimenzija određenih vrsta ~~vozila u nacionalnom prometu ne primjenjuju automatski na~~***specijaliziranih*** vozila ~~u prekograničnom prometu~~***koja obavljaju prijevoz, koja bi trebalo zadržati sve dok ne utječu na međunarodno tržišno natjecanje***. **[Am. 3]**

(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

([6]) 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.) i 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.).

([7]) 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.).

([8]) 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.).

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.*** **[Am. 4]**

(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 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***~~, uključujući pružanje jasnih informacija~~ 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*** ~~t~~e praćenje ***i evaluaciju*** učinaka uporabe EMS-ova na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju~~,~~ kao i ~~o okolišnom utjecaju~~***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.*** **[Am. 5]**

(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. **[Am. 6]**

(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. Države članice trebale bi redovito pratiti i procjenjivati učinkovitost i utjecaj ispitivanja novih tehnologija i novih koncepata na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu i modalnu suradnju, kao i okolišne učinke u prometnom sustavu, primjerice na modalni udio.

(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. **[Am. 7]**

(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 ~~obliku~~***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.*** **[Am. 8]**

(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, energetskoj i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se ~~konkretno~~***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***~~za kad se predviđa da će se udio~~ teških vozila s nultim emisijama ~~znatno povećati na oko 50 % registracija svih novih teških vozila~~***na tržište***. 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 utvrđenima u Prilogu I. Direktivi 96/53/EZ, kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti. **[Am. 9]**

(13) Dokaz o usklađenosti vozila s vrijednostima utvrđenima u Direktivi 96/53/EZ trebao bi sadržavati sveobuhvatne informacije u skladu s ažuriranim pravilima Unije o jedinstvenim postupcima i tehničkim specifikacijama homologacije vozila. Stoga bi upućivanja na primjenjiva pravila Unije trebalo ažurirati kako bi se uključilo posebno upućivanje na Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2021/535 ([9]). Informacije koje bi trebalo uključiti u dokaz o usklađenosti trebalo bi dodatno uskladiti s najvećim dopuštenim masama iz Direktive 96/53/EZ. Kontrola intermodalne prirode prijevoza, kako je definirano u članku 2., može biti posebno zahtjevna u nekontejnerskom prijevozu. Kako bi se osiguralo da se dodatna dopuštena masa teških vozila u intermodalnim prijevoznim djelatnostima koristi na odgovarajući način, prijevoznici moraju dostaviti dokaz o intermodalnoj prirodi svoje djelatnosti. Platforme za digitalne podatke o prijevozu uspostavljene u skladu s Uredbom (EU) 1056/2020 Europskog parlamenta i Vijeća ([10]) („platforme za eFTI") prikladan su alat jer uključuju zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u člancima 3. i 7. Direktive 92/106/EEZ. Stoga bi upotreba platforme za eFTI trebala biti obvezna za evidentiranje i stavljanje na raspolaganje relevantnih informacija o prijevozu u pogledu načina prijevoza tereta.

([9]) 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.).

([10]) Uredba (EU) 1056/2020 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.).

(14) Potencijal transportera vozila ~~s otvorenom nadogradnjom~~***, 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. **[Am. 10]**

(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 uračunavati 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”***. **[Am. 11]**

(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.

(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. **[Am. 12]**

(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. **[Am. 13]**

(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~~***automatskih*** sustava u transeuropskoj mreži cestovnog prometa***, uključujući one certificirane u 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. **[Am. 14]**

(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 zajedničke zahtjeve ***u pogledu takvih programa*** kako bi se zajamčila usklađenost i interoperabilnost širom ~~EU-a~~***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. **[Am. 15]**

(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 (EU) 2015/413 o prekograničnoj provedbi. **[Am. 16]**

(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. **[Am. 17]**

(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*** ~~trebao bi se~~ dodatno olakšati dopuštanjem dodatne visine ***i duljine*** cestovnih vozila za prijevoz ~~visokih~~***tih*** kontejnera. **[Am. 18]**

(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. **[Am. 19]**

(20) Europski parlament i Vijeće trebalo bi redovito izvješćivati o rezultatima provjera usklađenosti koje provode nadležna tijela država članica, o uvođenju i upotrebi provedbenih alata i sustava praćenja, posebno u kontekstu procjene operativnih, sigurnosnih i okolišnih učinaka upotrebe težih i/ili duljih vozila, uključujući modularne skupove vozila. 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, 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***. **[Am. 20]**

(22) Kako bi se osiguralo da su sustavi praćenja koje države članice trebaju uspostaviti za procjenu učinaka EMS-ova i pokusna ispitivanja u skladu s minimalnim usklađenim zahtjevima, Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi dopune Direktive 96/53/EZ u pogledu određivanja minimalnih skupova podataka i/ili pokazatelja učinkovitosti koji se trebaju uključiti u te sustave praćenja. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ([11]) Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(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 ([12]). **[Am. 21]**

(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 CO2 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. **[Am. 22]**

(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) Kako bi se u područje primjene Uredbe (EU) 2020/1056 dodale informacije koje se traže na temelju Direktive 96/53/EZ, tu je uredbu potrebno izmijeniti.

([11]) SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

([12]) 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.).

(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.

(27) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima ([13]), 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_2 i M_3 i njihovih prikolica kategorije O te motornih vozila kategorija N_2 i N_3 i njihovih prikolica kategorija O_3 i O_4, kako su klasificirane u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća (*);";

   (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.).";"

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,";

([13]) SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

(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 ***ili djelomično*** pogoni alternativnim gorivom i koje je homologirano u okviru Uredbe (EU) 2018/858;” **[Am. 23]**

(f) u petnaestoj alineji, pod definicijom „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.).”;”

(g) iza definicije „otpremnika” umeće se sljedeća definicija:

„— ‚platforma za eFTI’ znači platforma za informacije o prijevozu tereta uspostavljena u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća (*),”;

_____

(*) Uredba (EU) 2020/1056 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta (SL L 249, 31.7.2020., str. 33.).”;”

(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 ***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 ~~prijevozom~~***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. **[Am. 24]**

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." **[Am. 25]**

(c) umeće se sljedeći stavak 4.a:

„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) 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~~***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);***

(da) 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.

~~Države članice obavješćuju Komisiju~~ Ako na ~~svojem državnom području~~***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.***" **[Am. 26]**

(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 ***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 prijevoznoj industriji***. Konkretno, pokusna razdoblja s europskim modularnim sustavima dopuštaju se u trajanju od ~~najviše~~ pet godina ***i mogu se produljiti 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. **[Am. 27]**

Države članice uspostavljaju sustav praćenja i procjenjuju utjecaj pokusnih ispitivanja iz prvog podstavka na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu i modalnu suradnju, kao i okolišne učinke u prometnom sustavu, uključujući učinke na modalnu raspodjelu.";

(e) umeće se sljedeći stavak 5.a:

„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~~***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."; **[Am. 28]**

(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;

(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;

(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. **[Am. 29]**

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. **[Am. 30]**

2. Komisija ~~može donijeti~~***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. **[Am. 31]**

Članak 4.b

1. Ako država članica u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) dopusti unutar svojeg državnog područja promet skupovima vozila čija najveća masa prelazi ograničenja utvrđena u točki 2.2.1. ili 2.2.2. 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, pod uvjetom da najveća dopuštena masa takvih skupova vozila ne prelazi 44 tone.

2. Odstupajući od stavka 1., ograničenje mase od 44 tone iz stavka 1. može se prekoračiti ako država članica dopusti veću masu tih skupova vozila kad sudjeluju u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti.

3. S obzirom na očekivani porast broja vozila s nultim emisijama, ovaj se članak primjenjuje do 31. prosinca 2034.";"

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.).";"

(aa) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Kod vozila koja imaju dokaz o 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.";* [Am. 32]**

(b) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Srednji stupac dokaza o usklađenosti koji se odnosi na mase mora prema potrebi sadržavati norme o masama koje su na snazi unutar Unije za predmetno vozilo.";

(c) umeće se sljedeći stavak 7.:

„7. Da bi se prijevozna djelatnost smatrala intermodalnim prijevoznom djelatnošću za potrebe ove Direktive, otpremnik ili, ako se razlikuje od otpremnika, poduzeće koje organizira intermodalnu prijevoznu djelatnost osigurava da se dokumenti iz članaka 3. i 7. Direktive 92/106/EEZ, prema potrebi, evidentiraju i stave na raspolaganje na platformi za eFTI u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056. Takve informacije trebaju biti dostupne nadležnim tijelima na istoj platformi za eFTI na kojoj su evidentirane informacije o prijevozu, u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056.".

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 točki 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 točkom 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 točki 1.1. Priloga I. dok su utovareni, do ukupno 20,75 metara, pri čemu se teret mora pričvrstiti ~~odobrenim~~ sredstvima ***kao što su prilagodljiva pričvrsna 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 ~~prva osovina~~***sve osovine*** vozila koje se prevozi ~~nalazi~~***nalaze*** na konstrukciji ~~prikolice~~***vozila***. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se ~~zadnja~~***najmanje jedna*** osovina vozila koje se prevozi nalazi na ~~konstrukciji prikolice~~***stražnjem dijelu vozila***.". **[Am. 33]**

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 točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetsku učinkovitost ~~i~~***,*** 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. **[Am. 34]**

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 te najveća dopuštena osovinska opterećenja tih vozila utvrđeni su u točkama 2.2., 2.3., 2.4., 3.4.2. i 3.4.3. 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. 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. **[Am. 35]**

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 slučaju vozila ili skupova vozila koji obavljaju intermodalnu prijevoznu djelatnost, najveća duljina utvrđena*** u točki 1.1. Priloga I. ***za zglobno vozilo***, podložno, ~~kad je to~~***ako je*** primjenjivo, članku 9.a stavku 1. i članku 10.b stavku 2., ~~i~~***iznosi 18,00 m, a*** 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~~***iznosi 13,50 m***.". **[Am. 36]**

10.a 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.”. **[Am. 37]**

11. članak 10.d mijenja se kako slijedi:

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

„1. Države članice poduzimaju specifične mjere radi ~~identificiranja~~***otkrivanja*** 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~~***usklađenost*** sa zahtjevima ove Direktive***, uključujući usklađenost sa zahtjevima za posebne dozvole. Te***~~.~~ ~~Navedene se~~ mjere ~~mogu poduzeti uz pomoć~~***uključuju uspostavu*** automatiziranih sustava postavljenih na cestovnoj infrastrukturi ~~ili pomoću opreme namijenjene mjerenju~~ ~~mase koja je ugrađena u vozila~~***kojima se kao minimum osigurava uvođenje*** u skladu ~~sa stavkom 4~~***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.***

~~Ako država članica odluči postaviti automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, dužna je osigurati barem postavljanje takvih~~***Osim upotrebe automatskih*** sustava ~~u transeuropskoj cestovnoj prometnoj mreži utvrđenoj u Uredbi (EU) 1315/2013~~ (*)***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, ~~ako se~~ ***države članice mogu se koristiti certificiranim automatskim sustavima*** za ~~utvrđivanje kršenja ove Direktive i~~ određivanje sankcija ~~upotrebljavaju automatski sustavi, takvi~~***u slučaju kršenja ove Direktive. Certificirani*** automatski sustavi ~~moraju biti certificirani. Ako se automatski sustavi upotrebljavaju samo u svrhu identifikacije, ne moraju biti certificirani~~***povezuju se s jedinstvenom nacionalnuom 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***. **[Am. 38]**

2. Svaka država članica svake kalendarske godine provodi najmanje šest provjera mase po milijunu voznih kilometara vozila ili skupova vozila koji se koriste za prijevoz robe i koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive na svojem državnom području, neovisno o zemlji u kojoj su takva vozila registrirana ni zemlji u kojoj su takva vozila stavljena u promet. Odgovarajući broj provjera mora se obavljati noću.”;

(*) Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).”

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

„5. Komisija donosi provedbene akte s detaljnim odredbama kojima se osiguravaju jednaki uvjeti za provedbu pravila o interoperabilnosti i kompatibilnosti navedenih u stavku 4.”;”

12. umeće se sljedeći 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~~***Države članice moraju*** osigurati da su ~~njezini~~***njihovi*** programi IAP-a usklađeni s Direktivom 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća (*). Konkretno, država 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 (**). ***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. ~~Ako država članica provodi programe~~***Pri provedbi programâ*** IAP-a u skladu sa stavkom 1.~~, dužna je~~ ***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.

~~4. Uspostava programa IAP-a u državi članici ne smije dovesti do diskriminatornih ni nerazmjernih ograničenja slobodnog kretanja robe i usluga ni neopravdano ometati funkcioniranje unutarnjeg tržišta.~~ **[Am. 39]**

_____

(*) Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

(**) Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 od 2. veljače 2022. o dopuni Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (SL L 122, 25.4.2022., str. 1.).”

12.a 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.” **[Am. 40]**

13. u članku 10.f stavku 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) otpremnik prijevozniku kojemu povjerava prijevoz kontejnera ili izmjenjivog sanduka preda izjavu u kojoj su navedene masa i visina kontejnera ili izmjenjivog sanduka koji se prevozi; i;”

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 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~~***certificiranih*** za izravnu provjeru poštovanja propisa; **[Am. 41]**

(d) provedbi i učinkovitosti programa IAP-a uspostavljenih u skladu s člankom 10.da;

(e) broju nacionalnih dozvola izdanih za izvanredni prijevoz u skladu s člankom 4. stavkom 3. i njihovu trajanju (jednokratne ili dugoročne dozvole);

(f) rezultatima procjena provedenih u skladu s člankom 4. stavkom 4.a točkom (d) i člankom 4. stavkom 5.

Te se informacije raščlanjuju po godini.

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 ~~provedbi~~***usklađenosti sa zahtjevima iz*** ove Direktive najkasnije ~~13~~***12*** mjeseci nakon primitka informacija od svih država članica. To izvješće treba sadržavati informacije o relevantnim kretanjima u dotičnim područjima. **[Am. 42]**

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~~***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 [~~PO please insert date of entry into force of this Directive~~***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. **[Am. 43]**

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. 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. **[Am. 44]**

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." **[Am. 45]**

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:~~***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 CO2 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." **[Am. 46]**

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 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.*** **[Am. 47]**

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.*** **[Am. 48]**

Ako kriza utječe na nekoliko država članica, Komisija 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***, uključujući njihovu sigurnost,*** zbog kojeg je bitno narušeno normalno funkcioniranje društva i zbog kojeg je poduzimanje hitnih mjera od javnog interesa." **[Am. 49]**

19. Prilog I. zamjenjuje se tekstom u Prilogu ovoj Direktivi;

20. u Prilogu III. riječi „Direktive 76/114/EEZ" zamjenjuju se riječima „Priloga II. Provedbenoj uredbi (EU) 2021/535".

Članak 2.

Izmjene Uredbe (EU) 2020/1056

U članku 2. stavku 1. točki (a) Uredbe (EU) 2020/1056 umeće se sljedeća točka (vi):

„vi. članku 6. stavku 7. Direktive Vijeća 96/53/EZ (*);”

(*) Direktiva Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. 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 (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.).”

Članak 3.

Prenošenje

1. Države članice najkasnije do [dana donošenja + ~~2 godine~~***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. **[Am. 50]**

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

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

Članak 5.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u …,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednica	*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 ***s tri osovine***	18,75 m
	— ***zglobni autobus s četiri osovine***	***21,00 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	
	— 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	~~42~~**44** tone
		(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili 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.	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 ***motorna*** 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 ***motorna*** 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 ***motorna*** vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.			
	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.			
	Ako se na jedan skup vozila primjenjuje više od jednog gore navedenog povećanja za skupove vozila, ta se povećanja primjenjuju kumulativno.			

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 pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
	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 ***motornih*** 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 ***motornih*** vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone.		
2.4.	Troosovinski zglobni autobusi		28 tona
2.5	***Četveroosovinski zglobni autobusi***		***32 tone***
	U slučaju ***motornih*** vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, ~~najveća dopuštena masa~~ ***najveće dopuštene mase propisane*** ~~od 28 tona propisana~~ u ***pododjeljcima*** ~~pododjeljku~~ 2.4. ***i 2.5. povećavaju*** ~~povećava~~ se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
	U slučaju ***motornih*** vozila s nultim emisijama, ~~najveća dopuštena~~ ***najveće dopuštene mase propisane*** ~~masa od 28 tona propisana~~ u ***pododjeljcima*** ~~pododjeljku~~ 2.4. ***i 2.5. povećavaju*** ~~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 ($d < 1,0$)	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.	udaljenost 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 ≤ 1,3)	21 tona
	3.3.2.	udaljenost veća od 1,3 m do 1,4 m (1,3 < d ≤ 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
	3.4.4.	***Troosovinski 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 ≤ d < 1,3)	16 tona
	3.5.3.	udaljenost od 1,3 m do ispod 1,8 m (1,3 ≤ 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. ***U slučaju vozila s nultim emisijama, najveći zbroj masa osovina po dvostrukoj osovini povećava se za 1 tonu.***	19 tona
3.6	***Trostruka osovina motornih vozila***		
	Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:		
	3.6.1.	***udaljenost manja od 1,3 m (d < 1,3)***	***21 tona***
	3.6.2.	***1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***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 ***ili peteroosovinskog*** 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. **[Am. 51]**		