



HRVATSKI SABOR
Odbor za europske poslove



KLASA: 022-03/23-01/147
URBROJ: 6521-31-23-1
Zagreb, 23. studenoga 2023.

D.E.U. br. 23/021

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET I
INFRASTRUKTURU**
Pero Ćosić, predsjednik

Poštovani predsjedniče Odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje na razmatranje Odboru pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2023. godinu:

Stajalište Republike Hrvatske
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) 445

koje je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom KLASA: 022-03/23-07/458, URBROJ: 50301-21/06-23-2 na sjednici održanoj 14. studenoga 2023.

Predmetni Prijedlog direktive je Europska komisija objavila 11. srpnja 2023., u sklopu inicijative „Revizija Direktive o masama i dimenzijama“ iz Programa rada za 2023., te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim Vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 15. prosinca 2023.

S poštovanjem,

PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Hajduković

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2023) 445
- COM (2023) 445

Na znanje: Informacijsko-dokumentacijska služba (INFODOK)

PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

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

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic

Brojčana oznaka dokumenta:

2023/0265(COD)

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta) i ustrojstvena jedinica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Ustrojstvena jedinica: Uprava za cestovni promet, cestovnu infrastrukturu i inspekciju

Nadležna služba u MVEP (Sektor za COREPER I):

Služba za promet, energetiku i okoliš

Nadležna radna skupina Vijeća EU:

Radna skupina za kopneni promet

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Revizija 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 (u daljnjem tekstu: Direktiva 96/53/EZ) jedna je od ključnih mjera u prelasku na prometni sustav s nultom stopom onečišćenja u Europskoj uniji (u daljnjem tekstu: EU) i promicanju inovacija u tom sektoru.

Promjenama u članku 4. omogućilo bi se državama članicama da težim i višim vozilima omoguće prometovanje u nacionalnom i međunarodnom prijevozu. Kako se u brodskom prijevozu sve više koriste povišeni kontejneri, koji na standardnim poluprikolicama premašuju najveću dopuštenu visinu vozila od 4 metra, predloženo je da se dozvoli maksimalna visina vozila od 4.30 metara. Za vozila koja prevoze nedjeljiv teret, a premašuje maksimalno dozvoljene dimenzije, omogućilo bi se jednostavnije dobivanje dozvole za nacionalni i međunarodni prijevoz. Novim člankom 4.a. države članice mogu dozvoliti prometovanje težih i duljih vozničkih jedinica tzv. europskih modularnih sustava (dulji i/ili teži skupovi standardnih

jedinica vozila, eng. *European Modular Systems*, u daljnjem tekstu: EMS) u nacionalnom i međunarodnom prijevozu na način da će države članice napraviti plan cestovne infrastrukture pogodne za prometovanje EMS vozila.

Člankom 8.a. usklađuju se propisi za tipno odobrenje aerodinamičnih dodataka na stražnjoj strani teških teretnih vozila. Vozila s otvorenim teretnim prostorom nemaju mogućnosti poboljšanja aerodinamičkih svojstva da bi se smanjila potrošnja goriva. Stoga se člankom 8.c. usklađuju pravila vezana za duljinu tereta koji može premašiti duljinu vozila na prednjoj strani vozila za 0,5 metara, a na stražnjoj strani za 1,5 metara. Na taj se način omogućuje prijevoz veće količine tereta po voznoj jedinici. U članku 9.a. i 10.b. vozila s nultom emisijom mogu biti duža i teža. Povećanjem dimenzija kabine utječe se na bolju aerodinamiku vozila i time manju potrošnju energije, a povećanjem najveće dozvoljene mase kompenzira se nosivost s obzirom na težinu baterija.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Direktivom 96/53/EZ utvrđuju se najveće dopuštene mase i dimenzije teških gospodarskih vozila koja prometuju unutar EU-a. Utvrđivanjem tih zajedničkih standarda Direktivom 96/53/EZ se nastojalo osigurati da teška vozila ne prekoračuju ograničenja i da tako ne ugrožavaju cestovnu sigurnost, infrastrukturu ni okoliš te da se cestovni prijevoznici mogu ravnopravno natjecati na unutarnjem tržištu. Naknadnim ciljanim izmjenama Direktive 96/53/EZ nastojalo se poboljšati energetska i operativnu učinkovitost cestovnog prijevoza. Navedeno je učinjeno uvođenjem određenih odstupanja od najveće dopuštene mase i dimenzija vozila te skupova vozila kako bi se potaknulo uvođenje pogonskih sklopova na alternativna goriva, poboljšala aerodinamika vozila i osigurala interoperabilnost s drugim načinima prijevoza.

Evaluacijom je utvrđeno da su ciljevi Direktive 96/53/EZ samo djelomično ostvareni. Direktiva je olakšala prekogranični promet i uklonila neke tehničke prepreke, ali su zbog nacionalnih odstupanja i dvosmislenosti određenih odredaba nastala različita nacionalna pravila i prakse zbog čega je unutarnje tržište postalo rascjepkano, posebno u pogledu upotrebe težih teških vozila i EMS vozila. Zbog mnoštva nacionalnih pravila i odstupanja te bilateralnih dogovora nekih DČ nastala je pravna nesigurnost u pogledu pravila koja se primjenjuju na prekogranični prijevoz te je provedba postala neučinkovita i nedosljedna. Direktiva je imala vrlo ograničen učinak na održivost jer su se poticaji za uvođenje vozila s pogonom na alternativna goriva, uključujući vozila s nultim emisijama (npr. dodatna masa zbog ugradnje tehnologija s nultom stopom emisija) i aerodinamične naprave (npr. dodatna duljina zbog ugradnje aerodinamičkih dodataka), činili nedostatnima. Direktivom 96/53/EZ se usto nije u potpunosti uspjelo učinkovito promicati intermodalni prijevoz, uglavnom zbog unutarnjih i vanjskih nedosljednosti Direktive 96/53/EZ, uključujući neusklađenost s Direktivom Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica.

U skladu s europskim zelenim planom i ciljevima unutarnjeg tržišta EU-a, cilj je ove inicijative poboljšati energetska i operativnu učinkovitost cestovnog prijevoza teškim vozilima te

osigurati slobodno kretanje robe i pošteno natjecanje na unutarnjem tržištu cestovnog prijevoza. Navedeno bi se trebalo postići: (a) uklanjanjem prepreka uvođenju vozila s nulnim emisijama i uređaja za uštedu energije te poticanjem intermodalnog prijevoza; (b) usklađivanjem pravila o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama teških vozila u prekograničnom prijevozu i (c) poboljšanjem provedbe pravila. Revidiranom direktivom osigurat će se stabilan i prikladniji regulatorni okvir kojim se uzimaju u obzir posebne potrebe različitih vrsta prijevoza uz istodobno osiguravanje visoke razine sigurnosti, zaštite infrastrukture i potrebe za smanjenjem emisija stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari u prijevozu.

Status dokumenta:

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 (u daljnjem tekstu: Prijedlog direktive) predstavljen je 14. srpnja 2023. godine na sastanku Radne skupine za kopneni promet. Od predstavljanja Prijedloga direktive na sastancima Radne skupine za kopneni promet raspravljalo se o tri kompromisna prijedloga španjolskog predsjedništva. Španjolsko predsjedništvo planira donošenje općeg pristupa na sastanku Vijeća ministara prometa (TTE promet) 4. prosinca 2023. godine.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska podržava Prijedlog direktive. Radi se o prijedlogu s promjenama ograničenog opsega bez značajnijih otvorenih pitanja te nemamo prijedloga poboljšanja teksta.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

-

Stajališta DČ i EK:

-

Sporna/otvorena pitanja za DČ i EK:

-

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ i EK:

-

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta: Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama („Narodne novine“ broj: 85/16, 24/17, 70/19, 60/20, 79/23) prenose se odredbe Direktive 96/53/EZ u nacionalno zakonodavstvo te će stoga biti potrebno pristupiti izmjenama i dopunama navedenog pravilnika.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Provedba Prijedloga direktive neće utjecati na proračun Republike Hrvatske.



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 11.7.2023.
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

Ovo obrazloženje priloženo je Prijedlogu direktive o izmjeni Direktive 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 Zajednice¹ (dalje u tekstu „Direktiva o masama i dimenzijama”).

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Sektor cestovnog prometa neophodan je za olakšavanje trgovine i mobilnosti, povezivanje poduzeća i potrošača širom EU-a te promicanje gospodarskog rasta i zapošljavanja. Prijevoz robe koji on omogućuje važan je za mnoge industrije, uključujući proizvodnju, građevinarstvo i maloprodaju. Od ključne je važnosti i za odgovor na hitne situacije. Sektor je pokazao koliko je nezaobilazan za dopremu osnovnih potrepština i humanitarne pomoći te osobnu mobilnost u kriznim situacijama kao što su pandemija bolesti COVID-19 i ruski agresivni rat protiv Ukrajine.

Cestovni promet ima ključnu ulogu u sustavu prijevoza tereta jer se više od tri četvrtine (77,4 %) robe prevozi kopnenim putem unutar EU-a². Međutim, sa sobom nosi određene društveno-gospodarske učinke i učinke na okoliš, uključujući emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka i onečišćenje bukom, prometne gužve, rizike za cestovnu sigurnost te trošenje i uništavanje cestovne infrastrukture. Teška vozila kao što su kamioni i autobusi odgovorna su za 28 % emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu (6 % ukupnih emisija EU-a) i izvor su znatnih emisija dušikovog oksida (na njih se 2020. odnosilo 34 % emisija dušikova oksida u cestovnom prometu). Ujedno ispuštaju druge onečišćujuće tvari u zrak, kao što su lebdeće čestice³.

Direktivom 96/53/EZ utvrđuju se najveće dopuštene mase i dimenzije teških vozila koja prometuju cestama EU-a i prevoze robu ili putnike. Izvorno je osmišljena kako bi se osiguralo slobodno kretanje robe i pošteno tržišno natjecanje na jedinstvenom tržištu, poboljšala sigurnost na cestama i spriječila šteta na cestovnoj infrastrukturi. Ti izvorni ciljevi trebali su se postići tako da se osigura da teška vozila ne prekorače ograničenja i tako ugroze cestovnu sigurnost ili cestovnu infrastrukturu, da se teška vozila koja ispunjavaju zahtjeve mogu slobodno kretati unutar EU-a te da se cestovni prijevoznici mogu ravnopravno natjecati u pogledu nosivosti svojih vozila. Najnovijim naknadnim izmjenama Direktive, donesenima 2015. i 2019.⁴, u Direktivu su uvedeni okolišni aspekti u cilju smanjenja potrošnje energije i emisija stakleničkih plinova te promicanja intermodalnog prijevoza, pri čemu se roba prevozi

¹ SL L 235, 17.9.1996., str. 59.

² [Statistička knjižica 2022. \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg_13_3_10&plugin=1)

³ [Preglednik nacionalnih podataka o emisijama onečišćujućih tvari u zrak za 2005.–2020.](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=sdg_13_3_10&plugin=1)

⁴ Direktiva (EU) 2015/719 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. 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 (SL L 115, 6.5.2015., str. 1.), Odluka (EU) 2019/984 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. lipnja 2019. o izmjeni Direktive Vijeća 96/53/EZ u pogledu roka za provedbu posebnih pravila o najvećoj dopuštenoj duljini za kabine s poboljšanim aerodinamičkim radnim značajkama, boljom energetsom učinkovitošću i poboljšanim sigurnosnim značajkama (SL L 164, 20.6.2019., str. 30.) i Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

u standardiziranim teretnim jedinicama (kao što su kontejneri) različitim vrstama prijevoza. To je učinjeno uvođenjem pravila kojima se dopuštaju veće mase i/ili dimenzije energetske učinkovite i manje onečišćujućih vozila kako bi se potaknulo uvođenje pogonskih sklopova na alternativna goriva (uključujući one koje odlikuju nulte emisije), poboljšala aerodinamika vozila i osigurala interoperabilnost s drugim načinima prijevoza.

Evaluacija Direktive provedena 2022. pokazala je da je Direktiva djelotvorna u promicanju sigurnosti na cestama, zaštiti cestovne infrastrukture i olakšavanju upotrebe cestovnih vozila u intermodalnom kontejnerskom prijevozu, ali ne i kad je riječ o jednakim tržišnim uvjetima i aspektima dekarbonizacije.

Uzrok rascjepkanosti tržišta duljih i težih vozila te nedjelotvorne i nedosljedne provedbe uglavnom su nedostaci u Direktivi. Neka su pravila u Direktivi nejasna, a neka nedostaju, zbog čega je nastalo mnoštvo nacionalnih pravila i zahtjeva, različitih tumačenja i načina kontrole. To ometa slobodno kretanje teških vozila unutar EU-a, narušava tržišno natjecanje i dovodi do pada operativne i energetske učinkovitosti te je glavni uzrok nedovoljne uspješnosti Direktive u pogledu njezinih ciljeva osiguravanja slobodnog i učinkovitog kretanja robe i poštenog tržišnog natjecanja.

Kad je riječ o aspektima dekarbonizacije, uvođenje vozila s nultim emisijama u vozni park teških vozila trenutačno ide vrlo sporo. U floti kamiona u EU-u (težih od 3,5 tona) i dalje prevladavaju motori na fosilna goriva, pri čemu 96,3 % kamiona u EU-u ima dizelske motore, a samo 0,7 % njih motore s unutarnjim izgaranjem na alternativna goriva (prirodni plin i UNP). Udio kamiona na električno punjenje, što uključuje električna vozila i hibridna vozila na punjenje, iznosi samo 0,2 %. Godišnja registracija kamiona s nultim emisijama porasla je s 0,6 % 2016. na 7 % 2020. Kreće se u pravom smjeru, ali nedovoljno brzo da bitno doprinese postizanju cilja europskog zelenog plana⁵, konkretno smanjenju emisija stakleničkih plinova iz prometa za 90 % do 2050.

Europskim okvirnim programima za istraživanje i inovacije podupiru se teška vozila s niskim i nultim emisijama, aerodinamične značajke i energetska učinkovitost, i to posebnim partnerstvima od 2007. s Europskom inicijativom za zelene automobile u okviru Sedmog okvirnog programa, Europskom inicijativom za zelena vozila u okviru programa Obzor 2020. i, trenutačno, inicijativom Ususret cestovnom prijevozu s nultom stopom emisija u okviru programa Obzor Europa. Određeni projekti doveli su do nekih inovacija, kao što su prikolice s vlastitim pogonom i nultim emisijama i poboljšana aerodinamika⁶.

Sporo uvođenje teških vozila s nultim emisijama i rješenja za uštedu energije ima više temeljnih uzroka, pri čemu su nedostaci Direktive samo dijelom razlog tome. Direktivom se ne pružaju dostatni poticaji za taj sektor kako bi se potaknula ulaganja u tehnologije s nultim emisijama, kao što je potrebno odstupanje ukupne mase ili dimenzija kako bi se uračunala masa i/ili veličina relevantne tehnologije i osigurala barem ista nosivost kao kod konvencionalnih teških vozila na fosilna goriva.

Ovim se prijedlogom nastoje riješiti tri utvrđena problema: i. nisku stopu uvođenja teških vozila s nultim emisijama; ii. rascjepkanost tržišta duljih i težih vozila i iii. nedjelotvornu i nedosljednu provedbu. Njegovi su glavni ciljevi ukloniti prepreke i osigurati veće poticaje za

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>) i TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

uvođenje tehnologija s nultom stopom emisija i uređaja za uštedu energije u sektoru teških vozila, dodatno olakšati intermodalni prijevoz, pojasniti pravila o upotrebi duljih i/ili težih vozila u prekograničnom prometu te učiniti provedbu djelotvornom i učinkovitom.

U Komunikaciji Komisije „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”⁷ revizija Direktive o masama i dimenzijama utvrđena je kao jedna od ključnih mjera kojima se može djelotvorno potaknuti potražnja za vozilima s nultim emisijama i promicati modalna suradnja. To može pomoći u prelasku na prometni sustav s nultom stopom onečišćenja u EU-u i promicanju inovacija u tom sektoru.

Ovaj je prijedlog važan dio niza mjera potrebnih za zeleni cestovni promet. Kako bi se djelotvorno potaknulo uvođenje teških vozila s nultim emisijama, usporedno se mora postavljati infrastruktura za punjenje i opskrbu gorivom⁸, moraju se utvrditi stroži standardi za emisije CO₂ za teška vozila⁹, mora se uvesti sustav naplate cestovnih naknada na temelju emisija CO₂ iz teških vozila te uključiti cestovni promet u sustave trgovanja emisijama. Djelotvornost Direktive u promicanju intermodalnog prijevoza tereta u velikoj mjeri ovisi o dostupnosti i kapacitetu drugih vrsta prijevoza. Direktivu stoga treba dopuniti drugim modalnim i intermodalnim zakonodavnim inicijativama koje se zajednički donose u okviru paketa za ozelenjivanje prijevoza tereta, posebno mjerama za bolje upravljanje i koordiniranje međunarodnim željezničkim prometom i inicijativom o zajedničkoj metodologiji za izračun emisija stakleničkih plinova poduzeća. Planiranom revizijom Direktive Vijeća 92/106/EEZ¹⁰ (dalje u tekstu „Direktiva o kombiniranom prijevozu”) ojačat će se i učinci ovog prijedloga na promicanje rasta intermodalnog prijevoza.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Revizija Direktive o masama i dimenzijama u skladu je s drugim zakonodavnim inicijativama čiji je cilj smanjenje emisija iz prometa, poboljšanje energetske i operativne učinkovitosti prekograničnog prijevoza i promicanje intermodalne suradnje. Konkretno, postižu se sinergije s trima drugim inicijativama Komisije:

- (a) Prijedlogom revizije Direktive Vijeća 92/106/EEZ¹¹ (dalje u tekstu „Direktiva o kombiniranom prijevozu”), koji je usmjeren na poticanje intermodalnog prijevoza;
- (b) Prijedlogom uredbe o usklađenom okviru za emisije stakleničkih plinova iz usluga prijevoza tereta i putnika (tzv. inicijativa „CountEmissionsEU”), čiji je cilj uspostava usklađene metodologije za mjerenje emisija stakleničkih plinova od vrata do vrata u prijevozu, a koju bi prijevoznici mogli primijeniti za praćenje i uspoređivanje svojih usluga prijevoza s referentnim mjerilima;
- (c) Prijedlogom uredbe o planiranju i upravljanju željezničkim kapacitetima, čiji je cilj poboljšati pouzdanost, točnost i dostupnost željezničkih usluga optimizacijom upotrebe željezničke infrastrukture i poboljšanjem njezine multimodalne integracije.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ COM(2021) 559 final.

⁹ COM(2023) 88 final.

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

Iako te inicijative obuhvaćaju različite modalne i intermodalne aspekte regulatornog okvira za kopneni promet, međusobno se nadopunjuju u ostvarivanju učinkovitijeg i održivijeg sustava kopnenog prijevoza.

Osim toga, kako se Direktivom 1999/62/EZ (Direktiva o eurovinjeti¹²) rješava potreba za internalizacijom vanjskih troškova cestovnog prometa i propisuju načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, to će dodatno ojačati poticaje predviđene Direktivom o masama i dimenzijama za brže uvođenje teških vozila s nultim emisijama i širu uporabu energetski učinkovitih prikolica i poluprikolica, čemu će pridonijeti i uključivanje cestovnog prometa u trgovanje emisijama¹³.

Prijedlog je u skladu i s Prijedlogom revizije Uredbe 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. 1315/2013¹⁴. Ima za cilj, među ostalim, modernizaciju cestovne mreže poboljšanjem standarda kvalitete, uključujući ugradnju mehanizama za mjerenje mase u cestovnu infrastrukturu. Oni su potrebni za bolju kontrolu poštovanja najveće dopuštene mase iz Direktive o masama i dimenzijama.

U kontekstu usklađivanja karakteristika teškog cestovnog teretnog vozila sa stanjem i sposobnošću cestovne infrastrukture, pravila Prijedloga direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2010/40/EU o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza¹⁵ kad je riječ o formatu i dostupnosti podataka o ograničenjima mase, duljine, širine i visine relevantna su i usklađena s ovom inicijativom.

Nadalje, Direktivom (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (Direktiva o prekograničnom izvršavanju zakonodavstva)¹⁶ nastoji se povećati sigurnost na cestama i osigurati jednako postupanje prema vozačima, konkretno rezidentnim i nerezidentnim prekršiteljima. Komisija je u ožujku 2023. donijela zakonodavni Prijedlog¹⁷ o izmjeni Direktive o prekograničnom izvršavanju zakonodavstva kojim se njezino područje primjene proširuje na druge prometne prekršaje protiv sigurnosti na cestama. Jedan je od njih „korištenje preopterećenog vozila”. Mehanizam predviđen Direktivom mogao bi se stoga upotrijebiti za identifikaciju prekršitelja i olakšavanje njihova kažnjavanja zbog kršenja pravila Direktive o masama i dimenzijama.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

U širem smislu ovaj je Prijedlog u skladu s općim ciljevima zelene i digitalne transformacije gospodarstva EU-a, a posebno s akcijskim planom za postizanje nulte stope onečišćenja, jer se njime olakšava uvođenje teških vozila s nultim emisijama¹⁸. Dosljedan je i pridonosi dugoročnom cilju postizanja klimatske neutralnosti do 2050. kako je utvrđeno u Komunikaciji

¹² Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

¹³ COM(2021) 551 final

¹⁴ COM(2021) 812 final

¹⁵ COM(2021) 813 final

¹⁶ SL L 68, 13.3.2015., str. 9.

¹⁷ COM(2023) 126.

¹⁸ COM(2021) 400 final

o europskom zelenom planu¹⁹, kao i obvezi EU-a da do 2030. smanji neto emisije stakleničkih plinova za 55 % u odnosu na 1990. kako je utvrđeno u Europskom zakonu o klimi²⁰. Predviđena revizija stoga je u skladu s paketom „Spremni za 55 %”²¹, koji predviđa smanjenje ovisnosti o fosilnim gorivima i brže uvođenje infrastrukture za alternativna goriva. Kad je riječ o energetskej učinkovitosti, prijedlog je odgovor na plan REPowerEU za 2022.²², čiji je glavni cilj smanjiti ovisnost o ruskim fosilnim gorivima zbog ruskog agresivnog rata protiv Ukrajine te ubrzati zelenu tranziciju, među ostalim na vozila s nultim emisijama, kako je navedeno u prijedlogu.

Razvidne su i sinergije između ove inicijative i Uredbe (EU) 2019/1242, kojom se postavljaju standardi za emisije CO₂ iz teških vozila²³. Njome se utvrđuju zahtjevi za proizvođače teških vozila s učinkovitijom potrošnjom goriva i nultim emisijama. Prijedlogom revizije Uredbe, koji je Komisija donijela 14. veljače 2023.²⁴, područje primjene proširuje se na gotovo sva novoregistrirana teška vozila s certificiranim emisijama CO₂ i utvrđuju nove ciljne vrijednosti emisija CO₂ od 2030. Kako bi se ciljne vrijednosti zaista i ostvarile i što prije postigli ciljevi ozelenjivanja, standarde za CO₂ za teška vozila potrebno je dopuniti poticajnim mjerama usmjerenima na potražnju, posebno u okviru revizije Direktive o masama i dimenzijama. Time će se uvesti prikladni poticaji za prijevoznike da ulažu u čišća teška vozila.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova predložene direktive o izmjeni članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Poboljšanje opće i okolišne učinkovitosti cestovnog prometa je uz sigurnost na cestama ključni cilj zajedničke prometne politike.

U skladu s člankom 91. stavkom 1. EU je ovlašten uspostaviti zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet između država članica ili preko državnog područja jedne ili više država članica.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

EU je već nadležan za utvrđivanje ograničenja dimenzija i mase teških vozila u prekograničnom prometu, što se vidi u donesenoj Direktivi o masama i dimenzijama. Direktivom se istodobno državama članicama dopušta da većim i/ili težim vozilima dopuste putovanje na vlastitom državnom području na temelju vlastitih posebnih potreba i okolnosti.

Unatoč cilju Direktive u smislu usklađivanja tehničkih standarda, postoje nedostaci koji dovode do različitih tumačenja i nedosljedne provedbe u državama članicama. To dovodi do mnoštva nacionalnih zahtjeva, što koči cilj stvaranja jedinstvenog europskog prometnog prostora. Potrebno je djelovanje EU-a kako bi se uklonile te prepreke i osigurao učinkovit i održiv prijevoz i poštenu uvjeti za sve na unutarnjem tržištu.

¹⁹ COM(2019) 640 final

²⁰ COM(2020) 80 final

²¹ COM(2021) 550 final

²² COM(2022) 230 final

²³ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

²⁴ COM(2023) 88 final.

Osim toga, Direktivom se nije djelotvorno promicalo usvajanje alternativnih goriva, tehnologija za uštedu energije i intermodalnog prijevoza. S obzirom na potrebu za dekarbonizacijom i tehnološki razvoj, potrebno je dodatno djelovanje EU-a kako bi se potaknulo i ubrzalo uvođenje teških vozila s nultim emisijama, promicale inovacije, povećala kompatibilnost s drugim načinima prijevoza i pridonijelo ciljevima ozelenjivanja.

Revizijom Direktive ne ograničava se mogućnost država članica da donose mjere kojima se uzimaju u obzir lokalne okolnosti i prijevoz na njihovu državnom području. Javno savjetovanje pokazalo je jasnu potporu djelovanju EU-a u cilju poticanja prekogranične suradnje, osiguravanja neometanog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i poboljšanja okolišne učinkovitosti prometnog sektora.

Evaluacija Direktive potvrdila je njezinu dodanu vrijednost u utvrđivanju standarda EU-a za masu i dimenzije teških vozila koja prometuju prekogranično. Međutim, utvrđeni su i nedostaci kao što su rupe u zakonu i zastarjeli standardi koji ometaju tehnološki napredak i napredak s dekarbonizacijom. Bez koordiniranog djelovanja EU-a države članice trebale bi djelovati pojedinačno, što bi dovelo do rascjepkanosti tržišta, narušavanja tržišnog natjecanja i diskriminirajuće prakse. Nadalje, nacionalne inicijative same po sebi nisu dovoljne za rješavanje problema na razini EU-a i postizanje ciljeva dekarbonizacije.

Stoga je djelovanje EU-a neophodno za djelotvorno rješavanje tih pitanja, osiguravanje usklađenog funkcioniranja unutarnjeg tržišta, promicanje okolišne učinkovitosti i stabilnost potrebnu cestovnim prijevoznicima i proizvođačima teških vozila pri dugoročnom planiranju.

- **Proporcionalnost**

Prijedlogom se uspostavlja prava ravnoteža između djelotvornog postizanja željenih ciljeva usklađivanja, dekarbonizacije i provedbe i osiguravanja da predložene mjere ne prelaze ono što je potrebno za rješavanje utvrđenih problema ili ostvarivanje cilja politike.

Prijedlogom se doprinosi poboljšanju energetske i operativne učinkovitosti prekograničnog prijevoza i djelotvornoj provedbi propisa. Prijevoznicima se ne nameću znatni troškovi. Predviđeni su jedino početni troškovi ulaganja za države članice. Tim postupnim i učinkovitim načinom postizanja ciljeva omogućit će se neometana „zelena” tranzicija nadležnih tijela i prijevoznika.

Uspostavit će se prava ravnoteža između određivanja minimalnih standarda dekarbonizacije i provedbe primjenjivih pravila na razini EU-a te pružanja fleksibilnosti državama članicama u usvajanju ambicioznijih rješenja, posebno u pogledu provjere provedbe pravila.

Proporcionalnost prijedloga temelji se na pomnoj procjeni svih opcija politike analiziranih u priloženoj procjeni učinka (za više pojedinosti vidjeti odjeljke 7.4. i 8.1. izvješća o procjeni učinka)²⁵.

²⁵ Izvješće o procjeni učinka priloženo Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 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, SWD(2023) 445.

- **Odabir instrumenta**

Budući da se prijedlogom Direktiva o masama i dimenzijama mijenja na nekoliko mjesta, budući pravni instrument trebao bi biti direktiva. Time se državama članicama omogućuje ciljano usklađivanje i određeni stupanj fleksibilnosti kako bi se uzele u obzir nacionalne posebnosti.

S obzirom na to da izmijenjena Direktiva zadržava svoju strukturu i da izmjene ne utječu na njezinu bit, preinaka nije potrebna.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2022. pokrenula *ex post* evaluaciju uspješnosti Direktive o masama i dimenzijama na temelju njezine djelotvornosti, učinkovitosti, relevantnosti, usklađenosti i dodane vrijednosti EU-a. Evaluacija i procjena učinka revizije Direktive provedene su usporedno, pri čemu su se slijedila načela Komisije za bolju regulativu²⁶.

U evaluaciji su ispitani učinci Direktive u pogledu osiguravanja slobodnog kretanja robe, poboljšanja energetske učinkovitosti, smanjenja emisija stakleničkih plinova i ublažavanja rizika za sigurnost na cestama. Ocijenjeno je i koja pravila dobro funkcioniraju, a koja ne i zašto. Evaluacijom je obuhvaćeno razdoblje od rujna 1997. do 31. prosinca 2021.

Glavni su zaključci evaluacije kako slijedi:

- (1) Direktivom se namjeravao postići viši stupanj regulatorne usklađenosti, ali se suprotno tome pojavilo mnoštvo nacionalnih i bilateralnih odstupanja, zajedno s administrativnim, tehničkim i sigurnosnim zahtjevima kojima se uređuje promet težih i/ili duljih vozila.
- (2) Korištenje teških vozila s pogonom na alternativna goriva i poboljšana aerodinamika još nisu polučili zamjetno povećanje energetske učinkovitosti cestovnog prometa ni smanjenje emisija stakleničkih plinova.
- (3) Provedba pravila znatno se razlikuje među državama članicama u pogledu broja kontrola, djelotvornosti u otkrivanju povreda te alata i načina kontrole.
- (4) Ograničenja prekograničnog prijevoza težim i/ili duljim vozilima smatraju se glavnim izvorom operativnih i energetske neučinkovitosti te dovode do nepotrebnog administrativnog opterećenja i troškova cestovnih prijevoznika.
- (5) Postoje određene unutarnje nedosljednosti u pravilima Direktive o masama i dimenzijama, a uzrok im je uglavnom to što se Direktivom nastoje uravnotežiti više ciljeva koje se nastoji postići dok se istodobno priznaju razlike među državama članicama u pogledu infrastrukturnih standarda i operativnih uvjeta.
- (6) Postojanje dodane vrijednosti EU-a prepoznato je u trenutku odobrenja Direktive, a ondašnja obrazloženja i dalje su uvjerljiva jer su Direktivom osigurani jednaki uvjeti za sve cestovne prijevoznike.

²⁶ SWD(2021) 305 final Bolja regulativa (europa.eu)

- (7) Ciljevi Direktive i dalje su relevantni. Ciljevi poboljšanja energetske i operativne učinkovitosti prijevoza, olakšavanja intermodalnog prijevoza i osiguravanja poštenog tržišnog natjecanja uz istodobnu zaštitu sigurnosti na cestama i infrastrukture i dalje odražavaju sadašnje i buduće potrebe te se dobro uklapaju u politički cilj razvoja pravednog, sigurnog, održivog i otpornog prometnog sustava u EU-u.

Glavni je zaključak evaluacije da je Direktiva bila samo djelomično uspješna u postizanju ciljeva jačanja unutarnjeg tržišta, poboljšanja energetske i operativne učinkovitosti cestovnog prijevoza, doprinosa sigurnosti na cestama i zaštite cestovne infrastrukture. S jedne strane, zajedničkim tehničkim standardima za teška vozila omogućene su učinkovitije, sigurnije i pravednije prekogranične prijevozne djelatnosti na unutarnjem tržištu EU-a. S druge strane, velik broj nacionalnih odstupanja i zahtjeva koje su države članice utvrdile u skladu s Direktivom doveo je do rascjepkanosti određenih segmenata tržišta i operativnih neučinkovitosti. Dok je Direktiva pridonijela povećanju udjela intermodalnog kontejnerskog prijevoza i poboljšanju energetske i operativne učinkovitosti prijevoza u državama članicama omogućujući prijevoz duljim i težim vozilima, njezin ukupni doprinos energetske učinkovitosti teretnog prijevoza u EU-u, među ostalim uvođenjem aerodinamičnih naprava i pogonskih sklopova na alternativna goriva (uključujući pogonske sklopove s nultim emisijama), bio je vrlo ograničen. Direktiva se smatra djelotvornom u promicanju sigurnosti na cestama i smanjenju trošenja infrastrukture.

• **Savjetovanja s dionicima**

Savjetovanja s dionicima provedena su 2022. i 2023. tijekom *ex post* evaluacije i procjene učinka, u skladu s načelima bolje regulative. Primjenjivale su se metode otvorenog i ciljanog savjetovanja te razna sredstva za savjetovanje.

Ciljevi tih aktivnosti bili su sljedeći:

- (1) prikupljanje informacija i mišljenja dionika o glavnim pitanjima povezanim s provedbom Direktive, najvažnijim problemima i njihovim uzrocima te poželjnim izmjenama regulatornog okvira;
- (2) prikupljanje specijaliziranih informacija (podaci i informacije, stručna mišljenja) o određenim aspektima regulatornog okvira;
- (3) prikupljanje informacija i stajališta o mogućim učincima različitih mjera politike.

Sljedeće aktivnosti savjetovanja održane su 2022.:

- savjetovanje o pozivu na očitovanje – od siječnja do veljače 2022.,
- otvoreno javno savjetovanje – od travnja do srpnja 2022.,
- anketno ispitivanje više skupina dionika – od rujna do listopada 2022.,
- dvije radionice – jedna za dionike iz industrije, a druga za države članice, u prosincu 2022.

Osim toga, održan je niz bilateralnih i multilateralnih sastanaka s dionicima (iz sektora cestovnog, željezničkog i kombiniranog prijevoza, proizvođača kamiona, poslovnih udruženja, tijela za cestovnu infrastrukturu i nacionalnih tijela), a tijekom 2022. i u prvom tromjesečju 2023. zaprimljeno je i analizirano nekoliko dokumenata o stajalištu.

Dionici s kojima je provedeno savjetovanje uključuju: tijela za cestovnu infrastrukturu, poduzeća za cestovni prijevoz, poslovna udruženja, otpremnike, špeditere, nacionalna tijela

država članica, proizvođače teških vozila i proizvođače originalne opreme, druge relevantne dionike (iz civilnog društva, nevladinih organizacija i akademske zajednice) i javnost.

Najvažnije teme o kojima se raspravljalo u prvim trima aktivnostima savjetovanja s dionicima uglavnom su slijedile elemente evaluacijske matrice, odnosno djelotvornost u postizanju ciljeva, učinkovitost, relevantnost, usklađenost i dodanu vrijednost EU-a.

U povratnim informacijama na poziv na očitovanje opetovano je istican izostanak jedinstvenih pravila EU-a o prekograničnom prijevozu između država članica kojima se dopuštaju dulja i teža vozila u skladu s postojećom Direktivom o masama i dimenzijama. U otvorenom javnom savjetovanju ispitanici su isto istaknuli da Direktiva nije uspjela učinkovito riješiti pitanje energetske učinkovitosti cestovnog prometa. Općenito, dionici su potvrdili prvotno utvrđene probleme i njihovu europsku dimenziju te većinski podržali ciljeve revizije u pogledu dekarbonizacije, usklađivanja i provedbe propisa. U savjetovanjima s dionicima predložena su i moguća rješenja utvrđenih problema.

Dionici su u velikoj mjeri podržali mjere dekarbonizacije, kao što je povećanje najveće dopuštene mase i dimenzija teških vozila kako bi se uračunala veličina i masa tehnologija s nultom stopom emisija, kao i omogućavanje prekograničnog prijevoza težim i/ili duljim vozilima između susjednih država članica koje dopuštaju iste standarde za mase ili dimenzije na svojim državnim područjima. Istodobno, zbog zabrinutosti u pogledu učinaka na cestovnu infrastrukturu i mogućeg nepoželjnog prelaska sa željezničkog na cestovni prijevoz, nekoliko država članica i dionika željezničkog/intermodalnog prijevoza izrazilo je nesklonost odobravanju prekograničnog prijevoza na velike udaljenosti težim i/ili duljim vozilima. Sve skupine dionika bile su zadovoljne s dodatnim poticajima za ozelenjivanje, kao što je povećanje najveće dopuštene mase teških vozila s nultim emisijama bez obzira na težinu tehnologije s nultom stopom emisija i tretiranje prikolica i poluprikolica kao intermodalnih prijevoznih jedinica.

Nadležna tijela i industrija isto su pozvali na usklađivanje duljine natovarenih transportera vozila i utvrđivanje minimalne razine pregleda preopterećenih teških vozila. Dionici su ujedno uvelike podržali usklađivanje i pojednostavnjenje administrativnih postupaka koji se odnose na dozvole za prijevoz komadnog tereta.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Rad Komisije na *ex post* evaluaciji i procjeni učinka potkrijepljen je dvjema vanjskim studijama koje je proveo neovisni konzorcij pod vodstvom poduzeća Transport & Mobility Leuven i Ramboll Management Consulting. Pomogli su i Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety i pojedinačni podugovorni stručnjaci.

Važni podaci i informacije prikazani su u izvješću o provedbi²⁷ koje je pripremila Komisija uz tehničku potporu vanjskog izvođača COWI-ja.

Tijekom *ex post* evaluacije i procjene učinka redovito se provodilo savjetovanje s upravljačkom skupinom Komisije sastavljenom od stručnjaka za relevantna područja politika EU-a (okoliš, klima, energetika, unutarnje tržište, zapošljavanje).

²⁷ RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE – Izvješće o provedbi izmjena Direktive 96/53/EZ uvedenih Direktivom (EU) 719/2015, SWD(2023) 70.

Osim toga, provedeno je savjetovanje s dionicima iz industrije, uključujući subjekte koji razvijaju zelenu tehnologiju, proizvođače vozila, sektorska udruženja (iz cestovnog i željezničkog sektora), tijela nadležna za ceste i mnoge druge.

- **Procjena učinka**

Ovom prijedlogu izmjene Direktive o masama i dimenzijama priloženo je izvješće o procjeni učinka. Nacrt izvješća podnesen je Odboru za nadzor regulative 26. travnja 2023., a Odbor je 26. svibnja 2023. dao pozitivno mišljenje sa zadržkama²⁸. Izvješće je potom prilagođeno kako bi se odgovorilo na zadržke i detaljnije primjedbe Odbora. U procjeni učinka detaljno se objašnjavaju opcije politike uključene u odjeljak 5., dok se u odjeljku 6. iznosi sveobuhvatna analiza učinka svih opcija.

Osmišljene su tri opcije politike kako bi se riješili utvrđeni problemi i njihovi uzroci, s naglaskom na ciljeve dekarbonizacije, usklađivanja i provedbe propisa. Sve opcije pridonijele bi postizanju ciljeva inicijative, ali se razlikuju po djelotvornosti i učinkovitosti.

Opcija politike A (PO-A) sastoji se od sedam mjera politike, zajedničkih svim trima opcijama. Fokus joj je na uklanjanju prepreka uvođenju vozila s nultim emisijama i rješenja za uštedu energije, što se postiže odobravanjem dodatne dopuštene mase i duljine kako bi se uračunala težina i/ili veličina takvih tehnologija. Usklađuje se duljina natovarenih transportera vozila i pojašnjavaju pravila korištenja težih i/ili duljih vozila (tj. teških vozila od 44 tone i europskih modularnih sustava) u prekograničnom prijevozu te se podupiru sve vrste prijevoza, uključujući intermodalni nekontejnernski prijevoz. Opcija PO-A potiče dodatni intermodalni kontejnerski prijevoz dopuštanjem dodatne visine kako bi se visoki kontejneri mogli prevoziti u cestovnim dionicama intermodalnih prijevoznih djelatnosti. Jača se i provedba, i to utvrđivanjem minimalne razine kontrola koje provode države članice te minimalnih zahtjeva za države članice koje su voljne provesti politike inteligentnog pristupa kako bi se osigurala usklađenost i interoperabilnost predmetnih programa širom EU-a.

Područje primjene opcije politike B (PO-B) šire je od opcije PO-A. Obuhvaća sedam zajedničkih mjera politike uz dodatne mjere kojima se pružaju veći poticaji za uvođenje vozila s nultim emisijama, konkretno povećanjem ograničenja mase teških vozila s nultim emisijama s trenutačne 42 (što se smatra nedostatnim kad se uzme u obzir masa nekih postojećih tehnologija s nultim emisijama) na 44 tone, neovisno o težini tehnologije s nultom stopom emisija. Ako tehnologije s nultom stopom emisija postanu lakše i manje, ovom će mjerom prijevoznici imati na raspolaganju dodatnu nosivost. PO-B dodatno olakšava intermodalni prijevoz razvrstavanjem kamiona, prikolica i poluprikolica kao intermodalnih prijevoznih jedinica s istom dodatnom dopuštenom masom od 4 tone kao kod cestovnih vozila koji prevoze kontejnere ili izmjenjive sanduke. U okviru opcije PO-B predviđa se i veća usklađenost administrativnih zahtjeva koji se odnose na izdavanje dozvola za prijevoz komadnog tereta vozilima mase i dimenzija većih od ograničenja utvrđenih u Direktivi. Njome se uvode i mjere kojima se provedba dodatno usmjerava i postaje učinkovitija, što se postiže mehanizmima za mjerenje mase koji će se ugraditi u cestovnu infrastrukturu. Kako bi se podržao prelazak na prijevoz s nultim emisijama, u okviru PO-B određen je ciljni datum nakon kojeg teža teška teretna vozila (44 tone) koja prema PO-A mogu prometovati u prekograničnom prijevozu moraju biti bez emisija ili se moraju koristiti za intermodalni prijevoz. PO-B nudi prednosti prijevoznicima, ali to sa sobom povlači određene troškove i regulatorne promjene u državama članicama.

²⁸ Mišljenje Odbora za nadzor regulative Direktiva o masama i dimenzijama, SEC(2023) 445.

Opcija politike C (PO-C) također uključuje sedam zajedničkih mjera politike i dodatne mjere za usklađivanje, dekarbonizaciju i provedbu propisa. Njome se operativno područje europskih modularnih sustava (EMS) proširuje na cijelo područje EU-a (nije ograničeno, kao u slučaju PO-B-a, na države članice koje dopuštaju EMS-ove u nacionalnom prijevozu), uvode se viši sigurnosni standardi i zahtjevi u pogledu kvalifikacija za promet EMS-ova, uspostavljaju se koridori za prijevoz komadnog tereta i propisuju dodatne provedbene obveze državama članicama. OP-C nudi veću operativnu učinkovitost, koristi za okoliš i provedbu pravila, ali podrazumijeva veću razinu intervencije i veće troškove država članica. Oni su povezani s održavanjem i ojačanjem cestovne infrastrukture te s dodatnim troškovima usklađivanja za prijevoznike.

Sve opcije politike zahvaćaju utvrđene probleme i njihove uzroke te pomažu u postizanju posebnih i glavnih ciljeva, ali se razlikuju po djelotvornosti i učinkovitosti.

Analiza učinkovitosti opcija politike upućuje na to da ukupne koristi iznose 20 milijardi EUR (PO-A), 80,2 milijarde EUR (PO-B), odnosno 97 milijardi EUR (PO-C) i nadmašuju ukupne troškove, koji iznose 1,9 milijardi EUR (PO-A), 6,5 milijardi EUR (PO-B), odnosno 15,1 milijardu EUR (PO-C). Najbolji omjer koristi i troškova ima PO-B (12,3), nakon čega slijede PO-A (10,7) i PO-C (6,4).

Na temelju usporedbe tri opcije politike u pogledu djelotvornosti, učinkovitosti, usklađenosti, supsidijarnosti i proporcionalnosti, u procjeni učinka se kao najprikladnija izdvaja opcija PO-B. Djelotvornija je u postizanju svih specifičnih ciljeva od opcije PO-A, s tek nešto većim troškovima, koje će u kratkoročnom razdoblju snositi tijela država članica. Opcija PO-B je nešto manje djelotvorna od opcije PO-C, posebno u pogledu provedbe i poticanja zelenijih duljih i/ili težih vozila. Međutim, čini se da je opcija PO-B izvedivija i jednostavnija za provedbu od opcije PO-C u pogledu operativnih uvjeta za prometovanje duljih i/ili težih vozila (uključujući izvanredni prijevoz) i mjera kontrole. PO-B osigurava ravnotežu između ciljeva koji se moraju ostvariti te troškova i razmjernosti intervencije, kao i jednostavnosti provedbe.

Direktiva izravno pridonosi UN-ovu 13. cilju održivog razvoja (*poduzeti hitne mjere za borbu protiv klimatskih promjena i njihovih učinaka*)²⁹ s 1,5927 milijuna tona emisija CO₂ manje u 2030. te 54,6 tisuća tona emisija CO₂ manje u 2050. Ukupno bi se od 2025. do 2050. zahvaljujući prijedlogu emisije CO₂ smanjile za 27,8 milijuna tona (1,2 % emisija CO₂ u prijevozu tereta). Procjenjuje se da će vanjski troškovi emisija CO₂, izraženi kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost, biti 3,5 milijardi EUR niži. Emisije CO₂ smanjit će se većim korištenjem teških vozila s nultim emisijama, prelaskom na intermodalni prijevoz i smanjenjem broja putovanja (zbog povećanja korisnog tereta). Direktiva pridonosi i 3. cilju održivog razvoja (*osigurati zdravlje svima i promicati dobrobit u svakoj životnoj dobi*)³⁰ s 5,1 tisuću tona emisija NO_x manje u 2030. i 0,7 tisuća tona emisija NO_x manje u 2050., tisuću tona emisija lebdećih čestica manje u 2030. te 0,4 tisuće tona emisija NO_x manje u 2050., uz što ide smanjenje vanjskih troškova emisija buke od 0,7 milijardi EUR (izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost) i 411 manje smrtnih slučajeva, kumulativno za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost. Smrtni slučajevi (u prometnim nesrećama) će se smanjiti

²⁹ <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

³⁰ <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

prelaskom na intermodalni prijevoz i smanjenjem broja putovanja (zbog povećanja korisnog tereta).

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ovaj prijedlog dio je programa rada Komisije za 2022. u Prilogu II. (Inicijative u okviru REFIT-a) pod naslovom „Novi poticaj europskoj demokraciji”³¹. Ima važnu dimenziju REFIT-a u smislu pojednostavnjenja i usklađivanja tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka koje države članice primjenjuju na dulja i/ili teža vozila koja prometuju na njihovu državnom području i u prekograničnom prijevozu. Inicijativom će se smanjiti administrativno opterećenje prijevoznika koje nastaje zbog neusklađenih i skupih zahtjeva za dozvole za izvanredni prijevoz ili prijevoz komadnog tereta.

Znatno troškovno opterećenje iz postojeće Direktive o masama i dimenzijama posljedica je toga što je prijevoznicima otežan prekogranični prijevoz duljim i/ili težim vozilima između susjednih država članica premda su ona dopuštena na njihovu državnom području. Manjak jasnoće u pravilima Direktive dovodi do različitih nacionalnih tumačenja prekograničnog prijevoza tim vozilima i mnoštva različitih praksi. U nekim slučajevima prijevoznici su obvezni djelomično istovariti vozilo prije prelaska granice, dok u drugima mogu slobodno prijeći granicu na temelju bilateralnih dogovora država članica. Inicijativom će se ukloniti pravna nesigurnost u pogledu prelaska granice duljim i/ili težim vozilima (npr. transporterima automobila, EMS-ima, teškim vozilima od 44 tone) i povezano administrativno opterećenje. Osim toga, uspostavljanjem zajedničkih standarda za provedbu prekograničnih pravila povećat će se pravna sigurnost za prijevoznike, proizvođače i nadležna tijela.

Uvođenje usklađenih pravila i uvjeta za prekogranični prijevoz vozilima koja premašuju određene mase i dimenzije znači da će se inicijativom općenito pojednostavniti i poboljšati učinkovitost zakonodavstva. Smanjit će se regulatorno opterećenje prijevoznika i pridonijeti neometanom, pravednom i sigurnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta cestovnog prijevoza.

- **Primjena pristupa „jedan za jedan”**

Predmetni pristup sastoji se od kompenziranja svakog novog opterećenja za građane i poduzeća koje proizlazi iz prijedloga Komisije, što se postiže uklanjanjem ekvivalentnog postojećeg opterećenja u istom području politike.

Očekuje se da će se opcijom PO-B smanjiti administrativni troškovi cestovnih prijevoznika jer će se smanjiti vrijeme koje je potrebno za pripremu i podnošenje zahtjeva za izdavanje posebnih dozvola za prijevoz komadnog tereta (1,2 milijarde EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost), što će se omogućiti usklađivanjem obrazaca i postupaka za podnošenje zahtjeva. Za potrebe pristupa „jedan za jedan” smanjenje administrativnih troškova procjenjuje se na 71,8 milijuna EUR godišnje zbog smanjenja vremena potrebnog za pripremu i podnošenje zahtjeva za izdavanje posebnih dozvola za prijevoz komadnog tereta.

³¹ COM(2021) 645 final EUR-Lex – 52021DC0645 – EN – EUR-Lex (europa.eu)

Temeljna prava

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela, posebno ona priznata u Povelji Europske unije o temeljnim pravima³². Njime se pridonosi ostvarivanju cilja visoke razine zaštite okoliša u skladu s načelom održivog razvoja utvrđenim u članku 37. Povelje.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Očekuje se da će zbog prijedloga Komisija snositi troškove prilagodbe. Oni su povezani s uspostavom tehničkih i operativnih standarda za razmjenu informacija o prijevozu komadnog tereta i s razvojem standarda za politike inteligentnog pristupa (IAP).

Tehnički i operativni standardi za razmjenu informacija o prijevozu komadnog tereta uspostavljat će se u dva koraka. Prvo će se provesti studija kako bi se prikupili potrebni elementi i predložilo nekoliko opcija za utvrđivanje standarda. U drugom koraku će se rezultati studije upotrijebiti za izradu standarda uz pomoć stručne skupine. Procijenjeni trošak početne studije iznosi 400 000 EUR. Bit će potrebne dvije radionice uživo. Prosječni trošak dvodnevne radionice u organizaciji Komisije procjenjuje se na 30 000 EUR. Jednokratni troškovi prilagodbe stoga se procjenjuju na 460 000 EUR.

Razvoj standarda IAP-a također će se odvijati u dva koraka. U prvom koraku će se provesti studija nakon koje će uslijediti dvije radionice i izrada standarda uz pomoć stručne skupine. Procijenjeni trošak studije iznosi 400 000 EUR. Prosječni trošak dvodnevne radionice u organizaciji Komisije procjenjuje se na 30 000 EUR. Bit će potrebne dvije takve radionice uživo. Naknada za stručnjake koji sudjeluju na sastancima procjenjuje se na 5 000 EUR po sastanku. Jednokratni troškovi provedbe programa politike inteligentnog pristupa (PMc7) stoga se procjenjuju na 470 000 EUR.

5. DRUGI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Komisija će pratiti i evaluirati stvarni učinak zakonodavstva s pomoću više mjera i niza pokazatelja za mjerenje napretka u postizanju posebnih i operativnih ciljeva. Mjere praćenja uključuju redovito (svake dvije godine) dobivanje informacija od država članica o broju i vrsti (nasumičnih, ciljanih i automatiziranih) provedenih kontrola usklađenosti te broju i kategoriji otkrivenih prekršaja. Na temelju tih nacionalnih informacija Komisija će svake dvije godine pripremiti izvješće za Europski parlament i Vijeće o provedbi pravila o masama i dimenzijama teških vozila u državama članicama. Donijet će zaključke o tome provode li države članice propise ispravno i poštuju li prijevoznici pravila o masi teških vozila. Redovito izvješćivanje pomoći će i u praćenju trendova u razinama usklađenosti i djelotvornosti provedbenih aktivnosti i alata. Komisija će nastaviti surađivati sa Stručnom skupinom za mase i dimenzije, koja će joj pomoći u utvrđivanju i raspravi o slučajevima različitih tumačenja pravila EU-a o masi i dimenzijama te različitim nacionalnim zahtjevima i provedbenim praksama. Cilj je usuglasiti pristup i prema potrebi izdati smjernice. Osim toga, sustavi praćenja i informacijski sustavi koje će uspostaviti države članice pomoći će procijeniti u kojem se smjeru kreće korištenje EMS-ova i gdje ih se koristi, koliko je čest prijevoz komadnog tereta i kakvi su uvjeti prijevoza na nacionalnoj razini.

³² SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Člankom 1. mijenja se Direktiva Vijeća 96/53/EZ. Glavna pravila kojima se znatno mijenja Direktiva ili dodaju novi elementi su sljedeća:

Članak 1. stavak 1.

Članak 1. mijenja se kako bi se ažurirala upućivanja na odgovarajuće zakonodavstvo o homologaciji i nadzoru tržišta vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila.

Članak 1. stavak 2.

Članak 2. mijenja se kako bi se definicije „prikolice” i „poluprikolice” i postupci za mjerenje najvećih dopuštenih dimenzija uskladili sa zakonodavstvom o homologaciji vozila dodavanjem neophodnih definicija „europskog modularnog sustava” i „transportera vozila” i definicije „platforme za eFTI” u skladu s Uredbom (EU) 1056/2020³³.

Definicija intermodalne prijevozne djelatnosti i potrebna upućivanja na te vrste prijevoza u revidiranoj verziji Priloga I. također se mijenjaju kako bi kamioni, prikolice i poluprikolice u intermodalnom prijevozu imali istu dopuštenu masu kao 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.

Članak 1. stavak 3.

Članak 4. mijenja se kako slijedi:

- Kako bi se osigurala pravna jasnoća u pogledu prometa teških vozila mase i dimenzija većih nego u Direktivi, u stavku 1. točki (c) potvrđuje se da, ako države članice iskoriste nacionalna odstupanja dopuštena u skladu sa stavkom 2., to ne stvara automatski pravo na prekogranični prijevoz težim i/ili duljim vozilima.
- U stavku 3. uvažava se da se u prijevozu komadnog tereta može dogoditi prekoračenje mase i/ili dimenzija. Nadalje, od država članica zahtijeva se da pojednostavne i racionaliziraju postupke za izdavanje nacionalnih dozvola ili donošenje sličnih aranžmana za prijevoz komadnog tereta kako bi se administrativno opterećenje prijevoznika svelo na najmanju moguću mjeru i izbjegla kašnjenja. Ujedno se uvodi obveza suradnje država članica u pogledu zahtjeva za signalizaciju ili označivanje vozila te sprečava nastanak nerazmjernih prepreka u obliku zahtjeva u pogledu nacionalnog jezika.
- Novim stavkom 4.a utvrđuju se uvjeti za prometovanje europskih modularnih sustava (EMS), koji se mogu upotrebljavati izvan pokusnih programa obuhvaćenih stavkom 5., a da nisu ograničeni na svoju ulogu zaštitne mjere za osiguravanje poštenog tržišnog natjecanja kako je utvrđeno u članku 4. stavku 4. točki (b). Kako bi se osigurali pravedni uvjeti tržišnog natjecanja i nediskriminacije, ovim se novim

³³ 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.).

stavkom državama članicama omogućuje da odobre EMS-ove u nacionalnom i međunarodnom prijevozu ako su ispunjeni posebni uvjeti, uključujući to da su relevantne informacije stavljene na raspolaganje cestovnim prijevoznicima na jasan, pristupačan i transparentan način, konkretno putem jedinstvenog nacionalnog informacijskog i komunikacijskog sustava koji su uspostavile te države članice.

- Izmjenom stavka 5. omogućuje se proširenje zemljopisnog opsega pokusnih programa usmjerenih na ispitivanje, procjenu i postupno uvođenje novih tehnologija i sustava, uključujući EMS-ove, koji bi se mogli provoditi i preko granica, potvrđuje njihova privremena priroda i određuje razdoblje od najviše pet godina za takva pokusna ispitivanja EMS-ova. Prema novom podstavku države članice moraju uspostaviti sustav praćenja kako bi se na razini EU-a iskoristile pouke dobivene pri pokusnim ispitivanjima tehnologije te osigurala usporedivost prikupljenih informacija, uključujući učinak EMS-ova.
- Novim stavkom 5.a Komisija se ovlašćuje da za nacionalne sustave praćenja definira minimalne skupove podataka i pokazatelja uspješnosti radi praćenja upotrebe EMS-ova i pokusnih ispitivanja.

Članak 1. stavak 4.

Umeće se novi članak 4.a u skladu s kojim države članice moraju uspostaviti nacionalni elektronički informacijski i komunikacijski sustav i njime upravljati, a koji će biti jedinstvena pristupna točka na kojoj će prijevoznici moći dobiti sve informacije o prijevozu komadnog tereta, upotrebi EMS-ova u državama članicama koje ga dopuštaju te podnošenju zahtjeva za ishodenje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Kako bi se dodatno pojednostavnili administrativni postupci, utvrđuje se i da Komisija može utvrditi zajednički standardni obrazac zahtjeva za prijevoz komadnog tereta i dodatno uskladiti pravila i postupke za izdavanje dozvola.

Članak 1. stavak 5.

Novim člankom 4.b uklanjaju se umjetne prepreke prekograničnom prometovanju težih kamiona koje stoje na putu povećanju operativne, energetske i okolišne učinkovitosti cestovnog prijevoza, za koji se nastoji postići prelazak na nulte emisije. Privremeno se dopušta upotreba teških vozila s pogonom na fosilna goriva od 44 tone u međunarodnom cestovnom prijevozu između država članica koje prihvaćaju takva teža vozila u nacionalnom prijevozu. Ujedno se privremeno dopušta njihova upotreba u intermodalnom prijevozu, pri čemu je dopuštena dodatna masa. Prijelazno razdoblje takvo je da se osigura dovoljna dostupnost teških vozila s nultim emisijama na tržištu, čime se operatorima daje dovoljno vremena za obnovu voznih parkova. Datum isteka te privremene mjere povezan je s očekivanim povećanjem upotrebe vozila s nultim emisijama (očekuje se da će broj registracija takvih vozila biti približno 50 % registracija novih vozila) prema analizi u procjeni učinka priloženoj Prijedlogu Komisije o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final).

Članak 1. stavak 6.

Izmijenjenim člankom 6. stavkom 1. ažuriraju se upućivanja na primjenjiva pravila EU-a, a izmijenjenim stavkom 5. upućivanje na informacije koje moraju biti uključene u dokaz o usklađenosti usklađuje s najvećim dopuštenim masama utvrđenima u Prilogu I.

Novim stavkom 7. članka 6. zahtijeva se da organizator intermodalne prijevozne djelatnosti stavi na raspolaganje relevantne podatke o prijevozu tereta putem platforme za elektroničke informacije o prijevozu tereta (eFTI) u skladu s Uredbom (EU) 2020/1056 te da te informacije budu dostupne relevantnim tijelima.

Članak 1. stavak 7.

Izmijenjenim člankom 8.b ažuriraju se upućivanja na primjenjiva pravila EU-a o homologacijskom zakonodavstvu.

Članak 1. stavak 8.

Transporterima vozila s otvorenom nadogradnjom, koji općenito imaju ograničen potencijal za poboljšanje energetske učinkovitosti, trenutačno je u većini država članica dopušteno prekoračenje najveće dopuštene duljine pri prijevozu stršećeg tereta, što znatno povećava njihovu nosivost. Novim člankom 8.c usklađuju se pravila o stršećem teretu za ta vozila i potvrđuje zakonitost njihove upotrebe u međunarodnom prijevozu.

Članak 1. stavak 9.

U izmijenjenom članku 9.a stavku 1. pojašnjava se da prekoračenje najvećih dopuštenih duljina izduženih kabina može biti toliko da u vozilima s takvim kabinama bude mjesta za tehnologije s nultom stopom emisija, kao što su baterije i spremnici za vodik. Usto se ažurira upućivanje na primjenjiva pravila EU-a o homologacijskom zakonodavstvu iz stavka 2.

Članak 1. stavak 10.

Zamjenom članka 10.b te uključivanjem potrebnih izmjena u revidiranu verziju Priloga I. prijedlogom se utvrđuju odstupanja od najvećih dopuštenih masa i dimenzija teških vozila s nultim emisijama kako bi bilo mjesta za dodatnu masu i prostor koji zauzimaju pogonski sustav s nultim emisijama i pripadajuća oprema. Nadalje, izmjenama u Prilogu I. prijedlogom se uklanja ograničenje najveće dodatne mase teških vozila s nultim emisijama koje je dosad bilo jednako masi tehnologije s nultim emisijama.

Članak 1. stavak 11.

Članak 10.c mijenja se zbog dodavanja novog stavka u članak 10.b kako bi se pojasnilo da mogućnost najvećih duljina iz te odredbe, prema potrebi, podliježe i članku 10.b stavku 2.

Članak 1. stavak 12.

Člankom 10.d uzima se u obzir minimalno uvođenje sustava mjerenja mase u pokretu u transeuropskoj cestovnoj prometnoj mreži predviđeno u Komisijinu Prijedlogu uredbe o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže. Time se osigurava vanjska usklađenost dvaju pravnih instrumenata i doprinosi provedbi kako je propisana u tom članku. Usto, člankom 10.d stavkom 2. utvrđuje se minimalna razina kontrola usklađenosti koje trebaju provoditi države članice, uključujući kontrole noću.

Članak 1. stavak 13.

Novim člankom 10. da utvrđuju se minimalni zajednički uvjeti za dobrovoljno uvođenje programa politike inteligentnog pristupa u državama članicama i osigurava njihova usklađenost s pravnim okvirom utvrđenim u Direktivi 2010/40/EU, posebno u pogledu razmjene relevantnih podataka u stvarnom vremenu. Dodatno se pojašnjava da su ti programi osmišljeni za bolju provedbu prometnih pravila i da ne bi smjeli dovesti do diskriminatornih ni nerazmjernih ograničenja slobodnog kretanja robe i usluga koja ometaju funkcioniranje unutarnjeg tržišta.

Članak 1. stavak 14.

Izmjenom članka 10.f i uključivanjem potrebnih izmjena u Prilog I. najveća visina vozila ili skupova vozila koji prevoze kontejnere standardne vanjske visine od 9'6'' (visoki kontejneri) povećava se kako bi se dodatno olakšao razvoj intermodalnog prijevoza.

Članak 1. stavak 15.

U članku 10.g navode se informacije koje su potrebne za odgovarajuću i redovitu evaluaciju učinkovitosti Direktive, evaluaciju njezina učinka na sustav prijevoza u cjelini te praćenje pokusnih ispitivanja i programa u državama članicama kako bi se osiguralo da to donosi korist za EU, a da se pritom državama članicama ne stvara nepotrebno ni neopravdano opterećenje. Komisija će uvesti standardni obrazac za izvješćivanje u elektroničkom obliku kako bi se državama članicama olakšale obveze izvješćivanja i osigurala usporedivost dostavljenih informacija.

Članak 1. stavak 16.

U članku 10.h stavku 2. pojašnjava se da ovlast za donošenje delegiranih akata koja je dodijeljena Komisiji na temelju te odredbe obuhvaća i delegirane akte iz članka 4. stavka 5.a.

Članak 1. stavak 17.

U novom stavku 4. u članku 10.i navodi se upućivanje na postupak koji bi Komisija trebala slijediti za donošenje provedbenih akata koji se odmah primjenjuju i koji su primjereni u slučaju hitnosti.

Članak 1. stavak 18.

Članak 10.j briše se jer je Komisija objavljivanjem predmetnog izvješća već ispunila svoju obvezu iz tog članka.

Članak 1. stavak 19.

Člankom 10.k uvodi se odredba za izvanredne situacije kako bi se državama članicama osigurala potrebna fleksibilnost u kriznim situacijama, uključujući one izvan EU-a. Na temelju odredbe za izvanredne situacije, pojedinačne države članice privremeno mogu odobriti izuzeća od pravila utvrđenih u Direktivi, što može učiniti i Komisija donošenjem provedbenih akata koji se odmah primjenjuju ako izvanredna situacija utječe na više od jedne države članice.

Članak 1. stavak 20.

Prilog I. zamjenjuje se kako bi se uvele potrebne promjene određenih vrijednosti za pojedine vrste teških vozila, uključujući prethodno navedene vrijednosti koje se odnose na članke 2. i 10.b te članak 10.f stavak 1., te kako bi se vrijednosti u Prilogu pojasnile. Promjene vrijednosti odnose se na dodatnu visinu vozila koja prevoze visoke kontejnere, najveću masu 5-osovinskih motornih vozila te fiksni iznos dodatne mase i dodatnog osovinskog opterećenja vozila s nultim emisijama.

Članak 1. stavak 21.

Prilog III. mijenja se kako bi se ažuriralo upućivanje na primjenjiva pravila EU-a.

Članak 2.

U članak 2. stavak 1. točku (a) Uredbe (EU) 2020/1056 umeće se nova alineja vi. radi primjene ove Uredbe na zahtjeve u pogledu regulatornih informacija utvrđene u članku 6. stavku 6. Direktive 96/53/EZ.

Članak 3.

U članku 3. navodi se rok u kojem su države članice obvezne prenijeti izmijenjenu Direktivu u nacionalna zakonodavstva.

Članak 4.

U članku 4. navodi se rok stupanja na snagu izmijenjene Direktive, odnosno dvadeset dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

U članku 5. izmijenjena Direktiva upućuje se državama članicama.

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 nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora³⁴,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija³⁵,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Direktivom Vijeća 96/53/EZ³⁶ 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”³⁷ jasno je navedeno da je za ostvarenje cilja europskog zelenog plana³⁸, 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

³⁴ SL C , , str.

³⁵ SL C , , str.

³⁶ SL L 235, 17.9.1996., str. 59.

³⁷ COM(2020) 789 final.

³⁸ COM(2019) 640 final.

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.
- (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) 2018/858³⁹ i Uredbu (EU) 2019/2144⁴⁰ 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/EEZ⁴¹ 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.
- (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.

³⁹ 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 uredbi (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.).

⁴⁰ 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.).

⁴¹ 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.).

- (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 imenovala država članica, 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, država članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Država 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.
- (9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova, neophodno je ukloniti nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih država 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, uključujući pružanje jasnih informacija o masama i ograničenjima dimenzija EMS-ova i o dijelovima cestovne mreže koji su u skladu sa specifikacijama takvih vozila te praćenje učinaka uporabe EMS-ova na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju, kao i o okolišnom utjecaju europskih modularnih sustava na prometni sustav, uključujući utjecaje na modalni udio.
- (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. Država 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.

- (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.
- (12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se konkretno potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija, potrebno je od 2035. postupno prestati s korištenjem takvih težih kamiona s pogonom na fosilna goriva, za kad se predviđa da će se udio teških vozila s nultim emisijama znatno povećati na oko 50 % registracija svih novih teških vozila. Nakon postupnog prestanka korištenja teži kamioni trebali bi i dalje biti dopušteni u nacionalnom prometu, dok bi u međunarodnom prometu trebali biti u skladu s najvećim dopuštenim masama utvrđenima u Prilogu I. Direktivi 96/53/EZ, kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznj djelatnosti.
- (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) 2021/535⁴². 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 Vijeća⁴³ („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

⁴² 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.).

⁴³ 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.).

i stavljanje na raspolaganje relevantnih informacija o prijevozu u pogledu načina prijevoza tereta.

- (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.
- (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 kako bi se zajamčila usklađenost i interoperabilnost širom EU-a, posebno u pogledu dostupnosti i formata relevantnih podataka koji se razmjenjuju. Programi bi trebali pomoći da se osigura da odgovarajuće vozilo prevozi odgovarajući teret na odgovarajućoj cesti u

pravo vrijeme kako bi utjecaj na okoliš, infrastrukturu, ljudsko zdravlje i sigurnost te društvo bio minimalan. Pri uspostavi takvih programa trebali bi se upotrebljavati napredni inteligentni prometni sustavi kao što su komunikacija između vozila i infrastrukture, komunikacija između vozila i mreže, razmjena podataka u stvarnom vremenu i daljinsko praćenje kako bi se osigurao siguran i neometan promet teških vozila, pri čemu ne bi smjelo doći do nerazmjernih ni diskriminirajućih prometnih ograničenja.

- (19) Kako bi se promicao rast multimodalnog sustava prijevoza, kontejnerski prijevoz trebao bi se dodatno olakšati dopuštanjem dodatne visine cestovnih vozila za prijevoz visokih kontejnera.
- (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.
- (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 2016.⁴⁴ 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 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

⁴⁴ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

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 Vijeća⁴⁵.

- (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.
- (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 objašnjenjima⁴⁶, 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 M₂ i M₃ i njihovih prikolica kategorije O te motornih vozila kategorija N₂ i N₃ i njihovih prikolica kategorija O₃ i O₄, kako su klasificirane u članku 4. Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća*;;”;
- (b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

⁴⁵ 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.).

⁴⁶ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

„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.”;
- (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, 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 „otpremnik” 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 se administrativno opterećenje svodi na najmanju moguću mjeru i izbjegavaju nepotrebna kašnjenja.

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

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

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

(a) prijevozne djelatnosti na državnom području određene države članice obavljaju posebna vozila ili posebni skupovi vozila u prilikama kada te djelatnosti obično ne obavljaju vozila iz drugih država članica, npr. kod djelatnosti vezanih uz šumske radove i šumarstvo;

(b) država članica koja dopušta obavljanje prijevoznih djelatnosti na svojem državnom području pomoću vozila ili skupova vozila čije dimenzije odstupaju od onih utvrđenih u Prilogu I. također dopušta prometovanje europskih modularnih sustava na temelju stavka 4.a kako bi se postigla barem utovarna duljina dopuštena u toj državi članici i kako bi svaki prijevoznik mogao uživati jednake uvjete tržišnog natjecanja.”;

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

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

(c) kako bi se omogućio prekogranični promet, države članice osiguravaju povezivost dijela mreže otvorenog za promet europskih modularnih sustava na svojem državnom području s cestovnom mrežom susjednih država članica također otvorenoj za promet europskih modularnih sustava;

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

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

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

(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 pet godina. Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

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 praćenja koje uspostavljaju države članice kako je navedeno u stavku 4.a točki (d) i stavku 5. ovog članka.”;

(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.

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

„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.).”;

(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 članka 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.

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

- (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, energetska učinkovitost i sigurnosne performanse. Prostor dobiven prekoračenjem maksimalnih duljina dopuštenih na temelju ovog članka može se iskoristiti i za ugradnju tehnologije s nultom stopom emisija. Vozila ili skupovi vozila opremljeni takvim kabinama moraju biti u skladu s točkom 1.5. Priloga I. ovoj Direktivi, pri čemu prekoračenje najvećih duljina ne smije značiti povećanje nosivosti tih vozila.

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 postupi 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.

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:

(11) „Članak 10.c

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

(13) 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. Navedene se mjere mogu poduzeti uz pomoć automatiziranih sustava postavljenih na cestovnoj infrastrukturi ili pomoću opreme namijenjene mjerenju mase koja je ugrađena u vozila u skladu sa stavkom 4.

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

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

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

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:
- (c) „5. Komisija donosi provedbene akte s detaljnim odredbama kojima se osiguravaju jednaki uvjeti za provedbu pravila o interoperabilnosti i kompatibilnosti navedenih u stavku 4.”;
- (14) 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 osigurati da su njezini 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**.

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

- (a) definirati kriterije za odobravanje pristupa teškim vozilima, uključujući, među ostalim, masu, duljinu, tehničke specifikacije i usklađenost vozila s posebnim sigurnosnim standardima;
- (b) dati prednost upotrebi naprednih inteligentnih prometnih sustava za poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti te smanjenje zagušenja u cestovnom prometu na koji utječu programi IAP-a;

(c) uspostaviti sveobuhvatan informacijski i komunikacijski sustav za obavješćivanje operatora teških vozila o zahtjevima programa IAP-a, postupcima podnošenja zahtjeva i svim ažuriranjima ili promjenama programa IAP-a.

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

* 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.).”;

(15) 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”;

(16) 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 za izravnu provjeru poštovanja propisa;
- (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 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.”;

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

„2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 5.a i članka 10.b stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [*PO please insert date of entry into force of this Directive*]. 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.”;

(18) u članku 10.i dodaje se sljedeći stavak 4.:

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

(19) članak 10.j briše se;

(20) 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.

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 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.”;

(21) Prilog I. zamjenjuje se tekstem u Prilogu ovoj Direktivi;

(22) 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] 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*

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 Strasbourgu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

1.2. Predmetna područja politike

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

1.4.2. Specifični ciljevi

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole

2.2.2. Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika

2.2.3. Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak**
- 3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva**
 - 3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje*
 - 3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje*
 - 3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva*
 - 3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa*
 - 3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom*
 - 3.2.5. Doprinos trećih strana*
- 3.3. Procijenjeni učinak na prihode**

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

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.

1.2. Predmetna područja politike

Mobilnost i promet

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

novo djelovanje

novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja⁴⁷

produženje postojećeg djelovanja

spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći su ciljevi ove inicijative poboljšati energetska i operativna učinkovitost cestovnog prijevoza u širem kontekstu ambicioznijih ciljeva EU-a u području okoliša i klime do 2030. i klimatske neutralnosti EU-a do 2050. te osigurati slobodno kretanje robe i pošteno natjecanje na unutarnjem tržištu cestovnog prijevoza.

1.4.2. Specifični ciljevi

Specifični cilj

Tri su specifična cilja ove inicijative:

1. uklanjanje prepreka uvođenju vozila s nultim emisijama i uređaja za uštedu energije te poticanje intermodalnog prijevoza;
2. usklađivanje pravila o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama teških vozila u prekograničnom prijevozu;
3. poboljšanje provedbe prekograničnih pravila, među ostalim za potrebe sigurnosti na cestama.

Pri postizanju tih ciljeva mora se očuvati ravnoteža između zahtjeva u pogledu održavanja infrastrukture i sigurnosti na cestama s jedne i smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari iz prometnog sustava s druge strane.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

⁴⁷

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točki (a) ili (b) Financijske uredbe.

Prijedlogom će se ubrzati uvođenje teških vozila s nultim emisijama i promicati rast intermodalnog prijevoza, konkretno znatnim poticajima cestovnim prijevoznicima u pogledu dodatne nosivosti teških vozila s nultim emisijama i svih vrsta vozila uključenih u intermodalni prijevoz. Konkretno, udio vozila s nultim emisijama u ukupnom voznom parku teških vozila i aktivnosti prijevoza teškim vozilima s nultim emisijama povećat će se te do 2050. doseći oko 90 % ukupnog broja tonских kilometara teških vozila s nultim emisijama. Prijedlogom će se postići i prelazak s isključivo cestovnog na intermodalni prijevoz u iznosu od oko 21 milijardu tonских kilometara 2030., odnosno 26 milijardi tonских kilometara 2050. u odnosu na polaznu vrijednost.

Usklađivanjem pravila korištenja duljih/težih vozila u prekograničnom prometu i pojednostavnjenjem postupaka za podnošenje zahtjeva za dozvole prema potrebi prijedlogom će se smanjiti administrativno opterećenje prijevoznika i poboljšati energetska i operativna učinkovitost prometa takvih vozila. Neto uštede za prijevoznike procjenjuju se na 45 milijardi EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost.

Poboljšanjem praćenja i provedbe prijedlogom će se spriječiti prometovanje teretnih i drugih teških vozila koja nisu u skladu s propisima na cestama EU-a, čime će se ukloniti rizici koje takva vozila predstavljaju za cestovnu sigurnost i spriječiti narušavanje tržišnog natjecanja.

Ukupno od 2025. do 2050. zahvaljujući prijedlogu emisije CO₂ smanjit će se za 27,8 milijuna tona (1,2 % emisija CO₂ u prijevozu tereta). Procjenjuje se da će vanjski troškovi emisija CO₂, izraženi kao sadašnja vrijednost za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost, biti 3,5 milijardi EUR niži.

Očekuje se da će se zbog prijedloga smrtnih slučajeva biti 411 manje i da će u se u skladu s tim smanjiti vanjski troškovi povezani sa smrtnim slučajevima u iznosu od otprilike 0,9 milijardi EUR, kumulativno za razdoblje 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost.

1.4.4. *Pokazatelji uspješnosti*

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Komisija će pratiti i evaluirati stvarne učinke Direktive s pomoću više mjera i niza pokazatelja za mjerenje napretka u postizanju posebnih i operativnih ciljeva.

Napredak u uklanjanju prepreka na unutarnjem tržištu mjerit će se brojem ukinutih nacionalnih zahtjeva i praćenjem smanjenja administrativnih i operativnih troškova dobivenog pojednostavnjenim postupcima izdavanja odobrenja i olakšavanjem prekograničnog prijevoza. Relevantne informacije prikupljat će se od najvažnijih dionika, uključujući udruženja prijevoznika, organizacije za izvanredni prijevoz i statističke podatke nacionalnih nadležnih tijela.

Uspjeh u poticanju uvođenja teških vozila s nultim emisijama i uređaja za uštedu energije ocjenjivat će se na temelju povećanja broja registriranih teških vozila s nultim emisijama, obujma prodaje i njihova udjela u ukupnom voznom parku teških vozila te povećanja broja teških vozila koja se prodaju s ugrađenim uređajima za uštedu energije. Relevantne informacije prikupljat će se iz statističkih podataka država članica, proizvođača automobila i udruženja prijevoznika.

Napredak u promicanju intermodalnog prijevoza pratit će se analiziranjem povećanja obujma intermodalnog prijevoza, povećanja broja prijevoznika koji sudjeluju u

intermodalnom prijevozu i povećanja obujma prijevoza visokim kontejnerima. Izvori informacija bit će sektorske organizacije, službene statistike o obujmu prema vrsti prijevoza i promjene modalnih udjela u prijevozu tereta. Relevantni podaci mogu se prikupljati i na platformama za eFTI, koje sadržavaju informacije o prijevozu tereta.

Naposljetku, poboljšanja učinkovitosti provedbe procijenit će se evaluacijom provedbenih mjera. Podaci o broju inspekcijskih pregleda, otkrivenim povredama, omjeru otkrivenih povreda i provedenih kontrola, izrečenim kaznama i stopama usklađenosti te broju i vrstama ugrađenih sustava mjerenja mase u pokretu prikupljali bi se od nacionalnih tijela, posebno tijela zaduženih za provedbu. Uvid u dosljednost i učinkovitost provedbenih mjera može se dobiti i od dionika.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative

Planira se da će predložena direktiva stupiti na snagu 2025.

Kad je riječ o aktivnostima usklađivanja i praćenja, predviđeno je sljedeće: i. utvrđivanje minimalnih administrativnih i sigurnosnih zahtjeva za prijevoz komadnog tereta i ii. utvrđivanje zajedničkih načela za dobrovoljnu provedbu politika inteligentnog pristupa. Za te će se dvije aktivnosti od 2025. do 2027. provoditi pripreme aktivnosti. Za svaku aktivnost ugovorit će se vanjska studija i organizirati radionice sa stručnjacima u tom području. Za razdoblje 2025.–2027. bit će potrebna financijska sredstva za dvije studije i četiri radionice sa stručnjacima.

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.

Ex post evaluacijom Direktive potvrđena je dodana vrijednost djelovanja EU-a u uspostavi zajedničkih standarda za teška vozila koja prometuju cestama u EU-u. Međutim, nedostaci Direktive, uključujući rupe u zakonu i zastarjele standarde, otežavaju široko uvođenje tehnologija dekarbonizacije i poboljšanja operativne učinkovitosti u prekograničnom prometu. Izostanak koordiniranog djelovanja EU-a značio bi dodatnu rascjepkanost tržišta, narušavanje tržišnog natjecanja i diskriminirajuće načine kontrole. Sve to umanjilo bi poticaje za uvođenje vozila s nultim emisijama i energetski učinkovite tehnologije. Inicijative na nacionalnoj, lokalnoj i sektorskoj razini neće biti dovoljne za rješavanje problema na razini EU-a i njihovih glavnih uzroka ni za uočljiv doprinos postizanju ciljeva dekarbonizacije. Djelovanje EU-a stoga je potrebno kako bi se osigurala jasnoća pravila prekograničnog prijevoza duljim/težim vozilima, stvorili veći poticaji za uvođenje teških vozila s nultim emisijama i rast intermodalnog prijevoza te osigurala učinkovitija i dosljednija prekogranična provedba važećih pravila.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Izvorna Direktiva donesena 1996. izmijenjena je 2002. Direktivom 2002/7/EZ te 2015. Direktivom (EU) 2015/719. Revizijom iz 2002. usklađene su najveće dopuštene dimenzije autobusa u nacionalnom i međunarodnom prometu kako bi se omogućio neometan cestovni prijevoz putnika unutar EU-a. Revizijom iz 2015. dopuštena su određena odstupanja od najveće dopuštene mase i dimenzija vozila i

skupova vozila kako bi se potaknulo uvođenje pogonskih sklopova na alternativna goriva, poboljšala aerodinamika vozila i osigurala interoperabilnost s drugim načinima prijevoza. Glavna je svrha tih odstupanja smanjenje emisija stakleničkih plinova te poboljšanje sigurnosti na cestama i udobnosti vozača u komercijalnom (teretnom) prijevozu.

Međutim, u evaluaciji 2022. utvrđeno je da postojeća Direktiva, premda učinkovita u promicanju sigurnosti na cestama, zaštiti cestovne infrastrukture i olakšavanju upotrebe cestovnih vozila u intermodalnom kontejnerskom prijevozu, ne osigurava pošteno tržišno natjecanje niti potiče uporabu tehnologija i uređaja koji štede energiju ili imaju nultu stopu emisija.

U evaluaciji je zaključeno da su poticaji za poboljšanje energetske učinkovitosti cestovnog prijevoza i smanjenje emisija stakleničkih plinova nedovoljni i da ne odražavaju implikacije upotrebe novih tehnologija s nultim emisijama u praksi, koje mogu biti veće mase i zauzimati više prostora od tehnologija motora s unutarnjim izgaranjem. Nacionalna odstupanja kojima se dopušta prometovanje duljih i/ili težih vozila dovela su usto do mnoštva različitih pravila, što ometa neometan prekogranični promet teških vozila u EU-u i dovodi do pada operativne i energetske učinkovitosti. Zbog te kombinacije zahtjeva na razini EU-a i nacionalnih zahtjeva, uz bilateralne sporazume i pravne nesigurnosti, provedba je nedjelotvorna i nedosljedna, posebno u prekograničnom prijevozu.

Ti su nalazi potvrdili: da je potrebno ukloniti regulatorne i tehničke prepreke i osigurati veće poticaje za uvođenje tehnologija s nultom stopom emisija i uređaja za uštedu energije u sektoru teških vozila; da je potrebno dodatno olakšati intermodalni prijevoz; da je potrebno uskladiti i pojasniti pravila o upotrebi duljih i/ili težih teških vozila u prekograničnom prijevozu; da provedba treba biti djelotvorna, učinkovita i dosljedna u cijelom EU-u.

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

Prijedlog je u skladu s višegodišnjim financijskim okvirom. Financijska sredstva EU-a bit će potrebna kako bi se pokrili operativni troškovi povezani s aktivnostima potpore razvoju zajedničkih standarda za dopuštanje izvanrednog prijevoza i usklađenoj provedbi programa politike inteligentnog pristupa širom EU-a.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Utjecaj ovog prijedloga na proračun vrlo je ograničen. Sastoji se od financiranja standardnih aktivnosti vanjske pomoćne analize i savjetovanja sa stručnjacima koje su potrebne za utvrđivanje zajedničkih tehničkih zahtjeva kojima se osigurava dosljedna primjena pravila za sektor teških vozila u EU-u.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

ograničeno trajanje

na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG

financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

neograničeno trajanje

provedba s početnim razdobljem od GGGG do GGGG

nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna⁴⁸

Izravno upravljanje koje provodi Komisija

putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije

putem izvršnih agencija

Podijeljeno upravljanje s državama članicama

Neizravno upravljanje povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile

međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)

EIB-u i Europskom investicijskom fondu

tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe

tijelima javnog prava

tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva

tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva

osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.

Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.

Napomene

⁴⁸

Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Zadaće će izravno provoditi Glavna uprava za mobilnost i promet u skladu s godišnjim ciklusom planiranja i praćenja, uključujući izvješćivanje o rezultatima u okviru godišnjeg izvješća o radu Glavne uprave za mobilnost i promet.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Odjel za politiku cestovnog prometa Glavne uprave za mobilnost i promet (GU MOVE) pratit će prenošenje i provedbu predložene Direktive. Rashodi će se izvršavati u okviru izravnog upravljanja, u cijelosti primjenjujući odredbe Financijske uredbe i Odluke Komisije C(2007)5858 od 5. prosinca 2007. o nadoknadi troškova vanjskih stručnjaka pozvanih na sastanke, kao i svih revizija tih pravila. Financijska sredstva osigurat će se putem javne nabave i u obliku nadoknade troškova stručnjacima. Strategija kontrole postupaka nabave i dodjele bespovratnih sredstava u Glavnoj upravi za mobilnost i promet uključuje posebne *ex ante* pravne, operativne i financijske kontrole postupaka te potpisivanja ugovora i sporazuma. Osim toga, rashodi za nabavu robe i usluga prema potrebi podliježu *ex ante* financijskim kontrolama.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Potencijalni pružatelji usluga iz okvirnih ugovora smatraju se niskorizičnim ugovarateljima. Potencijalni rizici stoga bi bili obuhvaćeni postojećim mehanizmima Financijske uredbe i ublaženi skupom unutarnjih kontrola Glavne uprave za mobilnost i promet (sustavne *ex ante* pravne i financijske kontrole, *ex post* revizije rashoda kako je definirano u godišnjim planovima revizije). Kad je riječ o nadoknadi troškova stručnjaka, ključne kontrole kojima se ublažavaju inherentni rizici povezani s točnošću i valjanošću zahtjeva provode se upotrebom AGM-a, internetskog alata za planiranje, organizaciju i obradu nadoknade troškova sastanaka na kojima sudjeluju vanjski stručnjaci. Uspostavit će se i odgovarajuće kontrole kako bi se ublažio mogući rizik od sukoba interesa.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

S obzirom na ograničeno područje primjene i iznos financijskih sredstava EU-a te na to da se primatelji sredstava EU-a smatraju niskorizičnima, očekuje se da se zbog inicijative troškovi kontrole neće povećati u odnosu na već postojeće troškove kontrole Glavne uprave za mobilnost i promet. Očekuje se da će rizik od pogreške u trenutku plaćanja i zaključenja ostati manji od 2 %.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.

Primjenjivale bi se Komisijine redovite mjere za sprečavanje i zaštitu, konkretno:

– Osoblje Komisije provjerava plaćanja za sve zatražene usluge prije izvršavanja plaćanja, uzimajući u obzir ugovorne obveze, ekonomska načela i dobru financijsku ili upravljačku praksu. Odredbe o sprečavanju prijevara (nadzor, zahtjevi izvješćivanja itd.) bit će uključene u sve sporazume o dodjeli bespovratnih sredstava i ugovore koje Komisija sklapa s primateljima plaćanja.

– U borbi protiv prijevara, korupcije i drugih nezakonitih aktivnosti odredbe Uredbe (EU, Euratom) br. 883/2013 o istragama koje provode Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) i Ured europskog javnog tužitelja (EPPO) osnovan Uredbom Vijeća (EU) 2017/1939 primjenjuju se bez ograničenja.

Komisija usto provodi opsežnu strategiju za borbu protiv prijevara, CAFS, koja je trenutačno u postupku revizije.

GU MOVE donio je revidiranu strategiju za borbu protiv prijevara (AFS) 2020. Strategija GU-a MOVE temelji se na Komisijinoj strategiji za borbu protiv prijevara i posebnoj unutarnjoj procjeni rizika kako bi se utvrdila područja koja su najizloženija prijevarama, već uspostavljene kontrole i mjere potrebne za poboljšanje kapaciteta GU-a MOVE za sprečavanje, otkrivanje i ispravljanje prijevara.

Ugovornim odredbama koje se primjenjuju na javnu nabavu osigurava se da službe Komisije, uključujući OLAF, mogu provoditi revizije i provjere na licu mjesta na temelju standardnih odredbi koje je preporučio OLAF.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. ⁴⁹	zemalja EFTA-e ⁵⁰	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata ⁵¹	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1.	02 20 04 01	Dif.	NE	NE	NE	NE
7.	20 02 06 02	Dif.	NE	NE	NE	NE

⁴⁹ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁵⁰ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁵¹ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	1.	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	----	---

GU MOVE			2025.	2026.	2027.	UKUPNO
• Odobrena sredstva za poslovanje						
Proračunska linija ⁵² 02 20 04 01	Obveze	1a	0,400	0,400		0,800
	Plaćanja	2a	0,200	0,400	0,200	0,800
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe ⁵³						
Proračunska linija		(3)				
UKUPNA odobrena sredstva za GU MOVE	Obveze	= 1a + 1b + 3	0,400	0,400		0,800
	Plaćanja	= 2a + 2b + 3	0,200	0,400	0,200	0,800

⁵² Prema službenoj proračunskoj nomenklaturi.

⁵³ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,400	0,400		0,800
	Plaćanja	(5)	0,200	0,400	0,200	0,800
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)				
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	= 4 + 6	0,400	0,400		0,800
	Plaćanja	= 5+ 6	0,200	0,400	0,200	0,800

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7.	„Administrativni rashodi”
---	-----------	---------------------------

U ovaj se odjeljak unose „administrativni proračunski podaci”, koji prethodno moraju biti uneseni u [prilog zakonodavnom financijskom izvještaju](#) (Prilog 5. Odluci Komisije o internim pravilima za izvršenje dijela „Komisija” općeg proračuna Europske unije), koji se unosi u DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2025.	2026.	2027.	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			UKUPNO
GU: MOVE								
• Ljudski resursi								
• Ostali administrativni rashodi			0,060	0,070				0,130
UKUPNO GU MOVE	Odobrena sredstva		0,060	0,070				0,130

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)		0,060	0,070				0,130
--	-----------------------------------	--	-------	-------	--	--	--	--------------

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		2025.	2026.	2027.	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	0,400	0,460	0,070	0,930
	Plaćanja	0,200	0,460	0,270	0,930

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate				2025.	2026.	2027.	UKUPNO				
		Vrsta ⁵⁴		Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj
↓		SPECIFIČNI CILJ ⁵⁵ – usklađivanje pravila o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama teških vozila u prekograničnom prijevozu.									
– Rezultat	Završno izvješće o studiji	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800	
– Rezultat	Broj radionica i sastanaka stručnjaka	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130	
Međubroj za specifični cilj br. 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930	
UKUPNO					3	0,460	3	0,470	6	0,930	

⁵⁴ Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁵⁵ Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.

Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	2025.	2026.	2027.		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
--	-------	-------	-------	--	--	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira							
Ljudski resursi							
Ostali administrativni rashodi		0,060	0,070				0,130
Međubroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira		0,060	0,070				0,130

Izvan NASLOVA 7.⁵⁶ višegodišnjeg financijskog okvira							
Ljudski resursi							
Ostali administrativni rashodi							
Međubroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira							

UKUPNO		0,060	0,070				0,130
---------------	--	-------	-------	--	--	--	--------------

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

⁵⁶ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijasne linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.

Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)⁵⁷							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 xx yy zz ⁵⁸	– u sjedištima						
	– u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO							

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

⁵⁷ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁵⁸ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

U prijedlogu/inicijativi:

- može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Za inicijativu nije potrebno znatno reprogramiranje. Inicijativa se financira iz proračunske linije za potporu prometnoj politici (02.20.04.01) i proračunske linije za administrativne rashode (20 02 06 02).

- zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije, odgovarajuće iznose te instrumente čija se upotreba predlaže.

- zahtijeva reviziju VFO-a.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.

- predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁵⁹	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

⁵⁹ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.

Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:

na vlastita sredstva

na ostale prihode

navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁶⁰					
			Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	
Članak								

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

--

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

--

⁶⁰ Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.

Strasbourg, 11.7.2023.
COM(2023) 445 final

ANNEX

PRILOZI

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -
{SWD(2023) 447 final}

PRILOG

NAJVEĆE MASE I DIMENZIJE TE SRODNE KARAKTERISTIKE VOZILA

<i>1. Najveće dopuštene dimenzije vozila iz članka 1. stavka 1. točke (a)</i>		
<i>1.1. Najveća duljina</i>		
	— 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
<i>1.2. Najveća širina</i>		
	(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
<i>1.3. Najveća visina</i>		
	— 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
<i>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.</i>		
<i>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.</i>		

<i>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.</i>			
<i>1.5.a Dodatni zahtjevi za autobuse</i>			
	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.		
<i>1.6. Najveća udaljenost između osi glavnog nosača sedla i stražnjeg dijela poluprikolice</i>			12,00 m
<i>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</i>			15,65 m
<i>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</i>			16,40 m
<i>2. Najveća dopuštena masa vozila</i>			
<i>2.1. Vozila koja čine skup vozila</i>			
	2.1.1.	Dvoosovinska prikolica	18 tona
	2.1.2.	Troosovinska prikolica	24 tone
<i>2.2. Skupovi vozila</i>			
	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	40 tona

		troosovinskom poluprikolicom	
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 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 vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.2. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.			
U slučaju skupova vozila koja čine vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1. i 2.2.2. povećavaju se za 4 tone.			
U slučaju skupova vozila koja čine vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.			
2.3. Motorna vozila			
	2.3.1.	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
	2.3.2	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
	2.3.3.	Troosovinska motorna vozila	25 tona

2.3.4.	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili 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.	Peterosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona
U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u točkama 2.3.1., 2.3.3. i 2.3.4. pododjeljka 2.3. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone.		
2.4. Troosovinski zglobni autobusi		28 tona
U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, 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 ($d < 1,0$)	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 ($d \leq 1,3$)	21 tona
	3.3.2.	udaljenost veća od 1,3 m do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tone
3.4. Pogonska osovina			
	3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3. i 2.4. koja ne odlikuju nulte emisije	11,5 tona
	3.4.2.	Pogonska osovina vozila s nultim emisijama iz točaka 2.2.1. i 2.2.2.	12,5 tona
	3.4.3.	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	12,5 tona
3,5, Dvostruke osovine motornih vozila			
Ukupno opterećenje nijedne dvostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:			
	3.5.1.	udaljenost manja od 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tona
	3.5.2.	udaljenost od 1,0 m do ispod 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tona
	3.5.3.	udaljenost od 1,3 m do ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tona
		ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	19 tona
4. Srodne karakteristike vozila iz članka 1. stavka 1. točke (b)			
4.1. Sva vozila			
U međunarodnom prometu opterećenje pogonske osovine ili pogonskih osovina vozila ili skupa vozila ne smije biti manje od 25 % ukupne mase natovarenog vozila ili skupa vozila.			

<i>4.2. Cestovni vlakovi</i>	
	Udaljenost između stražnje osovine motornog vozila i prednje osovine prikolice ne smije biti manja od 3,00 m.
<i>4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku</i>	
	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.
<i>4.4. Poluprikolice</i>	
	Vodoravno izmjerena udaljenost između osi glavnog nosača sedla i bilo koje točke u prednjem dijelu poluprikolice ne smije biti veća od 2,04 m.