



2023/0265(COD)

24.11.2023

AMANDMAN 51 - 304

Nacrt izvješća
Isabel García Muñoz
(PE754.850v01-00)

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

Prijedlog direktive
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Amandman 51

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Pojednostavnjenjem i pojašnjenjem pravila o masama i dimenzijama teških vozila u cestovnom prijevozu potrebno je riješiti problem energetske i operativne neučinkovitosti prekograničnog prijevoza, pružiti potrebne poticaje prijevoznicima za uvođenje tehnologija s nultim emisijama i istodobno olakšati upotrebu postojećih rješenja za uštedu energije te dodatno poduprijeti intermodalni prijevoz tereta. Kako bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju moguću mjeru, spriječilo narušavanje tržišnog natjecanja i smanjili rizici za cestovnu sigurnost i nastanak štete na cestovnoj infrastrukturi, trebalo bi uskladiti određene zahtjeve koji se odnose na upotrebu težih i duljih vozila te ojačati provedbu važećih pravila.

Izmjena

(3) Pojednostavnjenjem i pojašnjenjem pravila o masama i dimenzijama teških vozila u cestovnom prijevozu potrebno je riješiti problem energetske i operativne neučinkovitosti prekograničnog prijevoza, pružiti potrebne poticaje prijevoznicima za uvođenje tehnologija s nultim emisijama i istodobno olakšati upotrebu postojećih rješenja za uštedu energije te dodatno poduprijeti intermodalni prijevoz tereta. Kako bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju moguću mjeru, spriječilo narušavanje tržišnog natjecanja, smanjili rizici za cestovnu sigurnost i nastanak štete na cestovnoj infrastrukturi ***te izbjegla obrnuta promjena načina prijevoza***, trebalo bi uskladiti određene zahtjeve koji se odnose na upotrebu težih i duljih vozila te ojačati provedbu važećih pravila.

Or. en

Amandman 52

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(4) Kako bi se postigli ti ciljevi, trebalo bi uspostaviti pravu ravnotežu između gospodarske učinkovitosti, okolišne održivosti, zaštite cestovne infrastrukture i aspekata sigurnosti na cestama. ***Osim toga, kako bi se postigla zakonodavna usklađenost i pravna sigurnost, ovu je***

Direktivu potrebno što više uskladiti s Uredbom o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za teška vozila i Direktivom o kombiniranom prijevozu.

Or. en

Amandman 53
Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 54
Roman Haider

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(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

Izmjena

(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 nekotejnerski prijevoz.

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.).

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 **kombinirani** nekotejnerski prijevoz.

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.).

Or. en

Obrazloženje

Suradnja i koordinacija među različitim vrstama prijevoza jedini je način ostvarenja djelotvornijeg prijevoza sve većih količina tereta i učinkovite modalne raspodjele jer su multimodalni prijevozni lanci koji se temelje na željezničkoj infrastrukturi najdjelotvorniji i najodrživiji način prijevoza robe.

Amandman 55

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(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

Izmjena

(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.

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.).

i na **kombinirani** nekontejnerski prijevoz.

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.).

Or. en

Amandman 56 **Massimiliano Salini**

Prijedlog direktive **Uvodna izjava 6.**

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

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.).

Izmjena

(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 **kombinirani** nekontejnerski prijevoz.

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.).

Or. en

Amandman 57
Colm Markey

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 7.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7 a) Države članice trebale bi uvesti pojednostavnjene postupke homologacije za specijalizirana unikatna vozila kako bi im omogućile da postanu komercijalno isplativa.

Or. en

Amandman 58
Kosma Zlotowski

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala država članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi

(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 članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi

razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola.

razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola ***koji je dostupan na najreprezentativnijim jezicima EU-a i kojemu se može pristupiti elektroničkim sredstvima komunikacije.***

Or. pl

Amandman 59 **Bergur Løkke Rasmussen**

Prijedlog direktive **Uvodna izjava 8.**

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala država članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se

Izmjena

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala država članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se

trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola.

trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola ***koji bi bio dostupan na najreprezentativnijim jezicima EU-a i kojem bi se pristupalo s pomoću sredstava elektroničke komunikacije.***

Or. en

Amandman 60

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala država članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se

Izmjena

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala država članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi surađivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se

trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola.

trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola ***koji bi bio dostupan na najreprezentativnijim jezicima EU-a i kojem bi se pristupalo s pomoću sredstava elektroničke komunikacije.***

Or. en

Obrazloženje

Države članice trenutačno nude dozvole samo na vlastitim nacionalnim jezicima. Prijevoznici koji posluju u tom sektoru na području EU-a stoga se svakodnevno suočavaju s izazovima zbog prijevoda. To je nepotrebno birokratsko opterećenje.

Amandman 61

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala države članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi

Izmjena

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovala države članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi

suradivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola.

suradivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola ***koji bi bio dostupan na svim jezicima EU-a i kojem bi se jednostavno pristupalo s pomoću sredstava elektroničke komunikacije.***

Or. en

Amandman 62

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovale države članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi

Izmjena

(8) Prijevoz komadnog tereta važan je segment tržišta, povezan sa strateškim područjima energije iz obnovljivih izvora, građevinarstva i infrastrukture, nafte i plina, teške industrije i proizvodnje električne energije. Unatoč priznatoj vrijednosti postojećih Europskih smjernica uspješne prakse u izvanrednom prijevozu, koje su donijeli stručnjaci koje su imenovale države članice, ostvaren je tek vrlo mali napredak prema pojednostavnjenju i usklađivanju pravila i postupaka za dobivanje dozvola za prijevoz komadnog tereta. Ne dovodeći u pitanje pravo država članica da uspostave potrebne uvjete kako bi osigurale siguran prijevoz komadnog tereta na svojim državnim područjima, države članice trebale bi ***usko***

suradivati kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola.

suradivati kako bi se u najvećoj ***i najboljoj*** mogućoj mjeri uskladili ti zahtjevi i tako izbjeglo umnožavanje različitih uvjeta koji služe istoj svrsi. Države članice također bi trebale osigurati da su nacionalni zahtjevi razmjerni i nediskriminirajući te bi se trebale suzdržati od propisivanja neopravdanih zahtjeva kao što je tečnost na nacionalnom jeziku. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje prijevoznika i osigurao učinkovit, pravedan i siguran prijevoz, neophodno je uspostaviti transparentan, usklađen i korisnicima prilagođen sustav za dobivanje dozvola ***koji bi bio dostupan s pomoću sredstava elektroničke komunikacije.***

Or. en

Amandman 63
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 8.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8 a) Cestovni prijevoznici za izvanredni prijevoz trebali bi na raspolaganju imati pojednostavnjeni postupak izdavanja odobrenja kako bi mogli koristiti koridore za izvanredni cestovni prijevoz. Ti bi koridori trebali djelotvorno povezivati europska industrijska središta te središnja logistička čvorišta kao što su luke. Uspostavljanjem takvih koridora bi se, među ostalim, promicalo širenje obnovljivih izvora energije jer je izvanredni prijevoz osobito potreban za širenje vjetroelektrana. Ti bi koridori trebali pratiti transeuropsku cestovnu mrežu i temeljiti se na cestovnoj mreži, kolnicima, mostovima i drugim određenim cestovnim strukturama koje se smatraju prikladnima za izvanredni prijevoz. Informacije o tim koridorima trebale bi biti javno dostupne prijevoznicima i

drugim zainteresiranim stranama. Države članice trebale bi pružati ažurirane informacije o pristupačnosti koridora za izvanredni prijevoz, primjerice u obliku prometnih izvješća o postojećim radovima na cestama, prirodnim nepogodama i gustoći prometa.

Or. en

Amandman 64

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(9) *Europski modularni sustavi (EMS), koji se često nazivaju „gigaliner” ili „monster truck” kamionima, obično su znatno dulji i teži od ostalih standardnih teških vozila. Istraživanja pokazuju da postoje sigurnosni rizici povezani s duljim i težim kamionima, osobito u slučaju sudara, pri čemu je vjerojatnost smrtnog ishoda ili teške ozljede mnogo veća nego u slučaju kraćih i lakših kamiona, a postoje i poteškoće u vezi s vidljivosti, parkiranjem i pretjecanjem. Osim toga, mogu postojati i nedovoljno istraženi negativni bihevioralni učinci prijelaza na dulje i teže kamione jer povećani stvarni i percipirani rizik odvrća ranjive sudionike u prometu, primjerice bicikliste, od korištenja infrastrukture istovremeno s takvim vozilima. S obzirom na to da su EMS-ovi često mnogo teži i dulji od standardnih kamiona, u procjeni učinka utvrđeni su i znatni troškovi povezani s potrebom za prilagodbom i održavanjem cesta, mostova, tunela, parkirališta i drugim povezanim troškovima održavanja. EMS-ovi ugrožavaju i druge održivije oblike izvancestovnog prijevoza tereta kao što je željeznički i vodeni*

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.

prijevoz zbog većeg potencijala korisnog tereta, čime se pak stvara rizik od promjene načina prijevoza u obrnutom smjeru. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni promet EMS-ova. *Ti bi uvjeti trebali uključivati odredbe o izbjegavanju tržišnog natjecanja s drugim održivijim prijevoznim sredstvima,* uključujući *željeznički i vodeni prijevoz, sigurnosne mjere kao što su poboljšano osposobljavanje vozača i upozorenja o opasnim vremenskim uvjetima, pokrivanje troškova cestovne infrastrukture,* 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, i o okolišnom utjecaju europskih modularnih sustava na prometni sustav, uključujući utjecaje na modalni udio. *Osim toga, potrebno je uvesti i zahtjeve za ograničavanje upotrebe EMS-ova na određene ceste i intermodalni prijevoz te da od određenog datuma takva vozila budu s nultim emisijama. Uzimajući u obzir navedene rizike povezane s dopuštanjem upotrebe težih i duljih vozila trebalo bi se zahtijevati da države članice podnesu obrazložen zahtjev Komisiji prije nego što se odobri prometovanje takvih vozila, a Komisija bi prije davanja odobrenja za prometovanje EMS-ova trebala ocijeniti jesu li za to ispunjeni uvjeti.*

Or. en

Amandman 65
Roman Haider

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 9.

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

(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. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni 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.

utjecaje na modalni udio.

Or. en

Obrazloženje

Given the fact that some of the terminals are not able to accommodate these vehicles, and due to the increasing importance of handling costs as road freight becomes more cost-efficient, combined transport will lose market share. In addition to their impact on modal shift huge trucks are a danger to the safety of all road users and an enormous cost driver. If 60-ton long trucks were permitted, additional costs of 4.8 billion euros would be incurred for bridge construction on the highway and expressway network in Austria alone, and another 600 million euros for restraint systems, tunnel safety and ancillary facilities. For 48-ton long trucks, the additional costs would be 160 million euro, and for 44-ton long trucks, 80 million euro.

Amandman 66

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. 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

(9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova, neophodno je ukloniti nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo

ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajedničke najniže granične vrijednosti za 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.

ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajedničke najniže granične vrijednosti za EMS-ove u tim državama članicama. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni i međunarodni promet EMS-ova, 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. *Kako bi se omogućio prelazak na dekarbonizaciju u sektoru cestovnog prijevoza u skladu s europskim zelenim planom, Komisija bi pet godina nakon donošenja ovog zakonodavnog akta trebala analizirati podatke prikupljene od europskih modularnih sustava uključenih u međunarodni promet te razmotriti, ako je to prikladno, ciljeve za EMS-ove u pogledu nulte stope emisija.*

Or. en

Obrazloženje

Koncept EMS-ova prvi se put uvodi u direktivu u okviru ove revizije. Kako bi se sveobuhvatno sagledao učinak tih vozila, trebalo bi omogućiti dovoljno vremena za praćenje i prikupljanje podataka. Komisija bi stoga trebala razmotriti ciljeve u pogledu nulte stope emisija za EMS-ove pet godina nakon donošenja ovog zakonodavnog akta.

Amandman 67
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 9.

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

(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 u državama članicama, nitko ne može bolje od njih samih procijeniti i odobriti prometovanje EMS-ova **i drugih skupova vozila velikog kapaciteta** 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 **i skupove vozila koji odstupaju od onih utvrđenih Prilogom I.** na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova **ili drugih skupova vozila velikog kapaciteta** 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

udio.

okolišnom utjecaju europskih modularnih sustava na prometni sustav, uključujući utjecaje na modalni udio.

Or. en

Amandman 68

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 9.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni i međunarodni promet EMS-ova, 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.

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. ***Jasnom definicijom EMS-ova u ovoj Direktivi jamči se da se oni sastoje od standardnih jedinica vozila kako bi ih se uskladilo s drugim prijevoznim sredstvima, osobito željeznicom.***

Or. en

Amandman 69 **Erik Bergkvist**

Prijedlog direktive **Uvodna izjava 9.**

Tekst koji je predložila Komisija

(9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova, neophodno je ukloniti nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u

Izmjena

(9) Europski modularni sustavi (EMS) dugo su se upotrebljavali i ispitivali te su se pokazali zanimljivim rješenjem za poboljšanje gospodarske i energetske učinkovitosti prijevoza uz istodobno osiguravanje sigurnosti na cestama i zaštite infrastrukture zahvaljujući tome što su ograničeni na odgovarajuće dijelove cestovnih mreža. S obzirom na nacionalne posebnosti, različite gospodarske interese, potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture, nitko ne može bolje od država članica procijeniti i odobravati prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova ***i skupova vozila velikog kapaciteta***, neophodno je ukloniti

prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajedničke najniže granične vrijednosti za EMS-ove u tim državama članicama. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni i međunarodni promet EMS-ova, 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.

nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila **i skupove vozila koji odstupaju od onih utvrđenih u Prilogu I.** 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 **ili skupova vozila velikog kapaciteta** kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova **ili skupova vozila velikog kapaciteta** 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.

Or. en

Obrazloženje

Pokazalo se da skupovi vozila velikog kapaciteta uvelike pridonose smanjenju potrošnje goriva, emisija, broja kamiona na cestama te ublažavaju problem nedostatka vozača u EU-u. Nužno je nastaviti dopuštati tu praksu među državama članicama koje su na to pristale jer neke od njih nemaju mogućnosti provoditi prekogranične prijevoze na drugi način zbog, primjerice, različitih zahtjeva u pogledu željezničkog prijevoza. Takav prijevoz odvija se već desetljećima i pritom ne utječe znatno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza.

Amandman 70

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Državama članicama trebalo bi i dalje dopustiti da privremeno provode pokusna ispitivanja. Naime, zbog novih tehnologija koje omogućuju punjenje u pokretu, kao što su solarne ploče, pantografi i električne ceste, ili postupno uvođenje EMS-ova u državama članicama, može biti neizbježno prekoračenje najveće dopuštene mase i dimenzija u ispitnom okruženju, **uključujući prekogranične dionice cestovne mreže**. Stoga bi državama članicama trebalo i dalje biti dopušteno provoditi takva pokusna ispitivanja i ispitivati kompatibilnost novih tehnologija i koncepata **preko granica**. Privremenu i inovativnu prirodu pokusnih ispitivanja potrebno je potvrditi propisivanjem najduljeg mogućeg razdoblja za njihovo provođenje. **Istodobno, kako bi se olakšalo inoviranje, broj pokusnih ispitivanja novih tehnologija i inovativnih programa ne bi trebalo ograničavati**. Države članice trebale bi redovito pratiti i procjenjivati učinkovitost i utjecaj ispitivanja novih tehnologija i novih koncepata na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu i modalnu suradnju, kao i okolišne učinke u prometnom sustavu, primjerice na modalni udio.

Izmjena

(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. Stoga bi državama članicama trebalo i dalje biti dopušteno provoditi takva pokusna ispitivanja i ispitivati kompatibilnost novih tehnologija i koncepata. Privremenu i inovativnu prirodu pokusnih ispitivanja potrebno je potvrditi propisivanjem najduljeg mogućeg razdoblja za njihovo provođenje. Države članice trebale bi redovito pratiti i procjenjivati učinkovitost i utjecaj ispitivanja novih tehnologija i novih koncepata na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu i modalnu suradnju, kao i okolišne učinke u prometnom sustavu, primjerice na modalni udio.

Or. en

Amandman 71

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Državama članicama trebalo bi i

Izmjena

(10) Državama članicama trebalo bi i

dalje dopustiti da privremeno provode pokusna ispitivanja. Naime, zbog novih tehnologija koje omogućuju punjenje u pokretu, kao što su solarne ploče, pantografi i električne ceste, ili postupno uvođenje EMS-ova u državama članicama, može biti neizbježno prekoračenje najveće dopuštene mase i dimenzija u ispitnom okruženju, uključujući prekogranične dionice cestovne mreže. Stoga bi državama članicama trebalo i dalje biti dopušteno provoditi takva pokusna ispitivanja i ispitivati kompatibilnost novih tehnologija i koncepata preko granica. Privremenu i inovativnu prirodu pokusnih ispitivanja potrebno je potvrditi propisivanjem najduljeg mogućeg razdoblja za njihovo provođenje. Istodobno, kako bi se olakšalo inoviranje, broj pokusnih ispitivanja novih tehnologija i inovativnih programa ne bi trebalo ograničavati. Države članice trebale bi redovito pratiti i procjenjivati učinkovitost i utjecaj ispitivanja novih tehnologija i novih koncepata na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu i modalnu suradnju, kao i okolišne učinke u prometnom sustavu, primjerice na modalni udio.

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 **uz mogućnost jednokratnog produljenja koje država članica opravdava Komisiji**. Istodobno, kako bi se olakšalo inoviranje, broj pokusnih ispitivanja novih tehnologija i inovativnih programa ne bi trebalo ograničavati. Države članice trebale bi redovito pratiti i procjenjivati učinkovitost i utjecaj ispitivanja novih tehnologija i novih koncepata na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu i modalnu suradnju, kao i okolišne učinke u prometnom sustavu, primjerice na modalni udio.

Or. en

Obrazloženje

Strogo ograničeno pokusno razdoblje možda ne predstavlja uvijek dovoljno vremena za određivanje razine razvoja vozila ili poticanje poduzeća na ulaganje i inovacije. Stoga bi trebalo biti dopušteno jednom produljiti pokusno razdoblje uz odgovarajuće obrazloženje.

Amandman 72

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 11.

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

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili dimenzije te upotrebu EMS-ova potrebno je, s obzirom na to da su za njih neophodne dodatne sigurnosne značajke i odgovarajuća infrastruktura, da se posebna pozornost posveti elementima kao što su transparentnost relevantnih informacija, pravna sigurnost i usklađivanje postupaka izdavanja dozvola. Stoga je potrebno da države članice uspostave jedinstveni elektronički informacijski i komunikacijski sustav koji sadržava na jasan i lako dostupan način sve relevantne informacije o operativnim i administrativnim uvjetima za prijevoz komadnog tereta i upotrebu EMS-ova. Taj nacionalni sustav usto bi trebao omogućiti prijevoznicima da dobiju informacije i elektronički u obliku **standardiziranom na razini EU-a** podnose zahtjeve za posebne dozvole za prijevoz komadnog tereta u dotičnoj državi članici. ***Te bi dozvole trebalo izdavati u elektroničkom formatu i trebalo bi biti moguće obavljati izvanredni prijevoz na temelju tog elektroničkog dokumenta. Osim toga, taj bi nacionalni sustav trebao pružati informacije o nacionalnim najvećim dopuštenim dimenzijama kao i masi vozila i skupova vozila, informacije o mogućim ograničenjima, osobito u vezi s visinom, te o minimalnim zahtjevima kada je riječ o kvalifikacijama vozača. Kako bi se osiguralo da operatori i građani mogu pristupiti svim relevantnim informacijama na jednom mjestu, Komisija bi najkasnije [6 mjeseci nakon datuma prenošenja ove Direktive] trebala uspostaviti namjenski europski internetski portal koji bi povezivao nacionalne elektroničke i komunikacijske sustave i pružao, među ostalim, jasan grafički pregled cesta na kojima je EMS-ovima dopušteno prometovanje u relevantnim državama***

Amandman 73
Kosma Zlotowski

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 74
Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 75

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji

Izmjena

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji

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

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. ***Te bi dozvole trebalo izdavati u elektroničkom formatu, a prijevoznicima bi trebalo omogućiti da obavljaju izvanredni prijevoz na temelju tog elektroničkog dokumenta.***

Or. en

Obrazloženje

Neke države članice zahtijevaju od vozača da čuvaju dozvole u vozilima samo u fizičkom obliku. Time se stvara nepotrebno administrativno i birokratsko opterećenje. Kako bi postupak bio jednostavniji i brži, vozačima bi trebalo biti dopušteno da koriste dozvole u elektroničkom obliku.

Amandman 76
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili

Izmjena

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili

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

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. ***Te bi dozvole trebalo izdavati u elektroničkom formatu i trebalo bi biti moguće obavljati izvanredni prijevoz na temelju tog elektroničkog dokumenta.***

Or. en

Amandman 77

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili dimenzije te upotrebu EMS-ova potrebno je, s obzirom na to da su za njih neophodne dodatne sigurnosne značajke i odgovarajuća infrastruktura, da se posebna pozornost posveti elementima kao što su transparentnost relevantnih informacija, pravna sigurnost i usklađivanje postupaka izdavanja dozvola. Stoga je potrebno da države članice uspostave jedinstveni

Izmjena

(11) Za prijevoz komadnog tereta vozilima ili skupovima vozila koji premašuju najveće dopuštene mase ili dimenzije te upotrebu EMS-ova potrebno je, s obzirom na to da su za njih neophodne dodatne sigurnosne značajke i odgovarajuća infrastruktura, da se posebna pozornost posveti elementima kao što su transparentnost relevantnih informacija, pravna sigurnost i usklađivanje postupaka izdavanja dozvola. Stoga je potrebno da države članice uspostave jedinstveni

elektronički informacijski i komunikacijski sustav koji sadržava na jasan i lako dostupan način sve relevantne informacije o operativnim i administrativnim uvjetima za prijevoz komadnog tereta i upotrebu EMS-ova. Taj nacionalni sustav usto bi trebao omogućiti prijevoznicima da dobiju informacije i elektronički u standardiziranom obliku podnose zahtjeve za posebne dozvole za prijevoz komadnog tereta u dotičnoj državi članici.

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. ***Te se dozvole trebaju izdavati u elektroničkom formatu.***

Or. en

Obrazloženje

Neke države članice zahtijevaju od vozača da čuvaju dozvole u vozilima samo u fizičkom obliku. Iste države članice usto izdaju dozvole koje ponekad sadržavaju više od 300 stranica i moraju se čuvati u kamionu i svim pratećim vozilima. Time se stvara pretjerano birokratsko opterećenje, troši se papir, a ni na koji način se ne pridonosi cestovnoj sigurnosti.

Amandman 78

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) ***Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz.*** Kako bi se konkretno potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija, potrebno je ***od 2035.*** postupno prestati s korištenjem ***takvih*** težih kamiona s pogonom na fosilna goriva, ***za kad se***

Izmjena

(12) Kako bi se konkretno potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija ***i promicao kombinirani prijevoz,*** potrebno je postupno prestati s korištenjem težih kamiona s pogonom na fosilna goriva. ***Zato je u prekograničnom prometu u predstojećim godinama potrebno više poticati*** vozila s nultim emisijama, ***a ne vozila s pogonom na fosilna goriva.***

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 prijevoznoj djelatnosti.

Or. en

Amandman 79
Roman Haider

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznj djelatnosti.

Or. en

Obrazloženje

Utjecaj težih kamiona na promjenu načina prijevoza i cestovnu infrastrukturu i sigurnost mora se smanjiti na najmanju moguću mjeru, stoga se ne može raspravljati o uvođenju izuzeća na nacionalnoj razini.

Amandman 80 **Peter Lundgren**

Prijedlog direktive **Uvodna izjava 12.**

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu ***težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina)*** trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetskej 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.***

Izmjena

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu ***skupova*** vozila s 5 i 6 osovina trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetskej 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 ***dodatno potaknuti povećanje udjela učinkovitijih*** teških vozila s nultim emisijama ***na tržištu. Skupovi vozila s 5 i 6 osovina koji nemaju nultu stopu emisija*** trebali bi i dalje biti dopušteni u međunarodnom prometu ***uz iste najveće dopuštene mase kao i*** vozila s nultim emisijama, ***pod uvjetom da je ciljevima utvrđenima Uredbom (EU) 2019/1242 omogućena prva registracija takvih vozila ili skupova.***

Amandman 81
Rovana Plumb

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu ***skupova*** 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 ***dodatno potaknuti povećanje udjela učinkovitijih*** teških vozila s nultim emisijama ***na tržištu. Skupovi vozila s 5 i 6 osovina koji nemaju nultu stopu emisija*** trebali bi i dalje biti dopušteni u međunarodnom prometu ***uz iste najveće dopuštene mase kao i*** vozila s nultim emisijama, ***pod uvjetom da je ciljevima utvrđenima Uredbom (EU) 2019/1242 omogućena prva registracija takvih vozila ili skupova.***

Amandman 82
Markus Ferber, Henna Virkkunen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se konkretno potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija, potrebno je ***dodatno potaknuti povećanje udjela učinkovitijih*** teških vozila s nultim emisijama ***na tržištu. Skupovi vozila s 5 i 6 osovina koji nemaju nultu stopu emisija*** trebali bi i dalje biti dopušteni u međunarodnom prometu ***uz iste najveće dopuštene mase kao i*** vozila s nultim emisijama, ***pod uvjetom da je ciljevima utvrđenima Uredbom (EU) 2019/1242 omogućena prva registracija takvih vozila ili skupova i da je stanje uvjeta koji omogućuju provedbu zadovoljavajuće.***

Or. en

Obrazloženje

Usklađivanje s Uredbom (EU) 2019/1242 o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za teška vozila kojom se utvrđuju ciljevi uvođenja novih teških vozila s nultim emisijama na tržište do 2040.

Amandman 83

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Umjetne prepreke prekograničnom

Izmjena

(12) Umjetne prepreke prekograničnom

prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se 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 prijevoznoj djelatnosti.

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 postupno prestati s korištenjem takvih težih kamiona s pogonom na fosilna goriva **u skladu s ciljevima utvrđenima Uredbom o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za teška vozila. Stoga bi postupni prestanak korištenja trebao započeti 2040. ako se ispune uvjeti koji omogućuju provedbu.** Nakon postupnog prestanka korištenja teži kamioni trebali bi i dalje biti dopušteni u nacionalnom prometu, dok bi u međunarodnom prometu trebali biti u skladu s najvećim dopuštenim masama utvrđenima u Prilogu I. Direktivi 96/53/EZ, kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti.

Or. en

Obrazloženje

Važno je da postoje poticaji za prijevoznike radi dekarbonizacije cestovnog prijevoza. Međutim, u svrhu pravne sigurnosti i zakonodavne usklađenosti vremenski raspored postupnog prestanka korištenja potrebno je što preciznije uskladiti s ciljevima utvrđenima Uredbom o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za teška vozila. Uvjeti koji omogućuju provedbu obuhvaćaju, primjerice, dostupnost infrastrukture i vozila s nultim emisijama.

Amandman 84

Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz

Prijedlog direktive Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12) Umjetne prepreke prekograničnom

(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 prijevoznoj djelatnosti.

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 **2032. ocijeniti omogućava li razvoj tehnologije na tržištima postupni prestanak korištenja** takvih težih kamiona s pogonom na fosilna goriva. Nakon postupnog prestanka korištenja teži kamioni trebali bi i dalje biti dopušteni u nacionalnom prometu, dok bi u međunarodnom prometu trebali biti u skladu s najvećim dopuštenim masama utvrđenima u Prilogu I. Direktivi 96/53/EZ, kojim se dodatna masa dopušta za vozila s nultim emisijama i vozila u intermodalnoj prijevoznoj djelatnosti.

Or. en

Amandman 85

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Potencijal transportera vozila s otvorenom nadogradnjom za smanjenje potrošnje energije poboljšanjem njihove aerodinamike vrlo je ograničen. Zbog razlika među nacionalnim pravilima o stršenju tereta iz transportera vozila narušava se tržišno natjecanje i znatno ograničava potencijal za poboljšanje operativne i energetske učinkovitosti u

Izmjena

Briše se.

međunarodnom prijevozu tim vozilima. Stoga je potrebno uskladiti pravila o stršenju tereta iz transportera vozila s otvorenom nadogradnjom kako bi se osiguralo pravilno ispunjavanje tih ciljeva.

Or. en

Amandman 86
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 87
Rovana Plumb

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Potencijal transportera vozila s **otvorenom nadogradnjom** za smanjenje potrošnje energije poboljšanjem njihove

Izmjena

(14) Potencijal transportera vozila, **od kojih većina ima otvorenu nadogradnju**, za smanjenje potrošnje energije

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.

poboljšanjem njihove aerodinamike vrlo je ograničen. Zbog **brojnih** razlika među nacionalnim pravilima o **upotrebi stršećeg** 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 **upotrebi stršećeg** tereta iz transporterera vozila kako bi se osiguralo pravilno ispunjavanje tih ciljeva.

Or. en

Amandman 88

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 14.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(14 a) Nova putnička vozila postaju sve šira pod utjecajem sve veće prodaje većih sportskih rekreativnih vozila (SUV). U okviru prava EU-a trenutačno se primjenjuje jedinstveno zakonsko ograničenje (255 cm) na širinu svih vrsta novih vozila. Taj uniformirani pristup koji se do sada primjenjivao omogućava da se prosječna širina automobila i kamioneta brzo približi ograničenju od 255 cm, a brojni modeli sportskih rekreativnih vozila i kamioneta već su široki 200 – 215 cm. Veće dimenzije vozila stvaraju određene probleme u pogledu cestovne sigurnosti, okoliša i cestovne infrastrukture jer su ranjivi sudionici u prometu izloženi sigurnosnom riziku, za izradu vozila potrebno je više materijala, povećane su emisije iz ispušne cijevi i potrošnja energije te veća masa više opterećuje cestovnu infrastrukturu. Stoga je potrebno smanjiti zakonsko ograničenje širine za kategorije vozila M₁ i N₁ u obliku izmjene Uredbe 2019/2144, a istodobno

proizvođačima omogućiti dovoljno vremena za provedbu, osobito proizvođačima vozila s nultim emisijama.

Or. en

Amandman 89
Mario Furore

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(15) Teška vozila s izduženim kabinama počela su ulaziti na tržište u kombinaciji s pogonskim sustavima bez emisija. Za pogonske sustave bez emisija potreban je, ovisno o tehnologiji, dodatni prostor koji se ne bi smio računavati u stvarnu nosivost vozila kako sektor cestovnog prometa s nultom stopom emisija ne bi bio efektivno u lošijem gospodarskom položaju. Stoga bi trebalo pojasniti da se najveće duljine izduženih kabina smiju prekoračiti koliko je potrebno da se dobije prostor potreban za smještaj tehnologije s nultom stopom emisija, kao što su baterije i spremnici za vodik, pod uvjetom da se ne ugrožava sigurnost, učinkovitost ni udobnost aerodinamičnih kabina. ***Konkretno, ako je predviđen, zahod uvijek mora biti zajamčen i ne može se ukloniti da bi se umjesto njega ugradile tehnologije s nultom stopom emisija.***

Or. it

Amandman 90
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 15.a (nova)

(15 a) Kako bi se osiguralo da kapacitet intermodalnog prijevoza za suradnju i tržišno natjecanje s cestovnim prijevozom nije ugrožen nedostatkom usklađenosti između cestovnog prijevoza s jedne i željezničkog prijevoza i unutarnjih plovnih putova s druge strane, Komisija bi trebala omogućiti da nova vozila i novi skupovi vozila budu tehnički i operativno usklađeni sa zahtjevima kombiniranog prijevoza. Komisija bi u tu svrhu trebala izmijeniti homologacijsko zakonodavstvo te riješiti, među ostalim, pitanja mase, oblika, veličine, mogućnosti postavljanja na dizalicu, otpornosti na zračne sile u željezničkom prijevozu te mogućnosti uvlačenja i sklapanja naprava koje strše na novim prikolicama.

Or. en

Amandman 91
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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

(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.

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.

Or. en

**Amandman 92
Roman Haider**

**Prijedlog direktive
Uvodna izjava 16.**

Tekst koji je predložila Komisija

(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.***

Izmjena

(16) Slično potrebi za dodatnim prostorom, postojeći standardi nisu prikladni ni za kompenzaciju dodatne mase ***alternativnog pogona*** teških vozila s nultim emisijama, posebno u prijevozu na velike udaljenosti. Potrebno je predvidjeti dodatnu masu i dodatno osovinsko opterećenje ***do mase alternativnog pogona, a najviše u okviru vrijednosti utvrđenih u točki 2.2.2 Priloga I.*** 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.

Or. en

Obrazloženje

Rail transport in general and single wagon transport in particular are characterized by a very low economic threshold, which in turn means that they are very sensitive to even small volume reductions. Across all corridors and at 44t/25.25m LHV, volume reductions of more than 30% are found in single wagon transport and of more than 13% in combined transport. The impact of the

allowance of additional transport volume on road would have an irreversible impact on the modal shift. In order to reduce the already higher external costs of road transport as much as possible compared to more ecological rail transport and to minimize the effects of heavy-duty vehicles on the road infrastructure, the extra weight allowances should be linked to the weight of the respective alternative drive.

Amandman 93

Elsi Katainen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(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 za skupove vozila s nultim emisijama, kao i za najuobičajenija vozila za prijevoz putnika u Uniji. ***Međutim, pritom ne bi trebalo povećati osovinsko opterećenje kako ne bi došlo do eksponencijalno većeg trošenja ceste.*** 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.

Or. en

Obrazloženje

Dopuštanje dodatne mase za vozila s nultim emisijama potaknut će njihovu upotrebu, a potrebno je i kako bi se uzele u obzir tehnologije veće mase. Međutim, povećanjem osovinskog opterećenja eksponencijalno se povećava trošenje ceste. Kako bi se to izbjeglo, na te kamione trebalo bi postaviti dodatne osovine ili primijeniti druga tehnička rješenja kako se ne bi povećalo osovinsko opterećenje jer će se ceste tako manje trošiti, a infrastruktura manje

oštećivati.

Amandman 94

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(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, ***uključujući motorna 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.

Or. en

Amandman 95

Dominique Riquet

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 16.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16 a) Električna vozila na baterije, vozila s gorivnim člancima i druga vozila

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

Or. en

Amandman 96

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

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

skupove vozila koja premašuju najveću dopuštenu masu i sadržavaju odstupanja na temelju posebne dozvole ili sličnog aranžmana. Time će se izbjeći neopravdane kazne i uštedjeti na administrativnim troškovima kako za prijevoznike tako i za države članice.

Or. en

Amandman 97

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, a i ako se odluče za automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, države članice trebale bi barem osigurati postavljanje takvih 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. ***Ako je to tehnički izvedivo, sustav koji su uvele države članice trebao bi prepoznavati dodatne dopuštene mase ili dimenzije izvanrednog prijevoza ako je za to izdana valjana dozvola kako se ne bi izdavale neopravdane kazne za takav***

Objasnenje

Izvanredni prijevozi premašuju standardna ograničenja mase. Ako automatski sustavi ne prepoznaju izravno dozvole za izvanredni prijevoz, prijevoznici koji obavljaju takav prijevoz mogu biti nepravedno kažnjeni. Ispravak takve vrste kazne težak je i dugotrajan postupak, osobito za strane prijevoznike. Time se uspostavljaju nepravedne prakse na jedinstvenom tržištu među državama članicama te bi stoga postojeći sustavi trebali prepoznati dozvole za izvanredni prijevoz.

Amandman 98
Kosma Zlotowski

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

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

Amandman 99
Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, a i ako se odluče za automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, države članice trebale bi barem osigurati postavljanje takvih 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. ***Postojeći sustav trebao bi prepoznavati dozvole za izvanredni prijevoz ako je izdana valjana dozvola kako se ne bi izdavale neopravdane kazne za takav prijevoz.***

Or. en

Obrazloženje

Ako automatski sustavi ne budu izravno prepoznavali dozvole za izvanredni prijevoz, prijevoznici koji obavljaju takav prijevoz bit će neopravdano kažnjeni za premašivanje

uobičajenog ograničenja mase. Ako se radi o stranom prijevozniku, ispravak takve vrste kazne težak je i dugotrajan postupak. Time se strani prijevoznici stavljaju u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju.

Amandman 100

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, a i ako se odluče za automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, države članice trebale bi barem osigurati postavljanje takvih 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 **kontrola** tijekom noćnih sati. **Osим toga, potrebno je odrediti zahtjev da vozila i skupovi vozila imaju ugrađenu opremu namijenjenu mjerenju mase koja bi bila povezana s tahografom u vozilu kako bi se olakšala provedba.**

Or. en

Amandman 101

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, a i ako se odluče za automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, države članice trebale bi barem osigurati postavljanje takvih 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. ***Sustav bi trebao prepoznavati dodatne dozvoljene mase ili dimenzije izvanrednog prijevoza ako je za to izdana valjana dozvola kako se ne bi izdavale neopravdane kazne za takav prijevoz.***

Or. en

Objasnenje

Ako automatski sustavi ne budu izravno priznavali dozvole za izvanredni prijevoz, prijevoznici za takav prijevoz bit će kažnjeni jer će premašiti standardna ograničenja mase.

Amandman 102
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 17.

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(17) Djelotvorna, učinkovita i dosljedna provedba pravila od iznimne je važnosti za osiguravanje nenarušenog tržišnog natjecanja među prijevoznicima i uklanjanje rizika za cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu koje predstavljaju vozila koja nezakonito premašuju primjenjive mase ili dimenzije. Kako bi bolje usmjeravale provjere preopterećenih vozila na cesti, a i ako se odluče za automatske sustave na cestovnoj infrastrukturi, države članice trebale bi barem osigurati postavljanje takvih 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. ***Sustav bi trebao prepoznavati dodatne dozvoljene mase ili dimenzije izvanrednog prijevoza ako je za to izdana valjana dozvola kako se ne bi izdavale neopravdane kazne za takav prijevoz.***

Or. en

Amandman 103
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 17.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(17 a) Potrebno je hitno poboljšati okvirne uvjete za vozače kamiona u vezi s obavljanjem njihova zanimanja. Nedostatak parkirnih mjesta za kamione u EU-a pridonosi pogoršavanju radnih uvjeta vozača kamiona i manjku vozača.

Kako bi se suzbile posljedice toga, Europska komisija trebala bi osmisliti koncepte vozila koji bi smanjili ovisnost vozača o opremi za udobnost na parkiralištima i omogućili ugradnju sanitarnih prostora u vozilima, što bi se odrazilo na dimenzije vozila.

Or. en

Amandman 104
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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.*

Briše se.

Or. en

Amandman 105
Kateřina Konečná

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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.

(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 *i stvaranjem potrebnih okvirnih uvjeta cestovne i željezničke infrastrukture za prijevoz tih jedinica.*

Or. en

Amandman 106

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 107

Roman Haider

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 19.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(19) Kako bi se promicao rast multimodalnog sustava prijevoza, kontejnerski prijevoz trebao bi se dodatno olakšati ***stvaranjem potrebnih okvirnih uvjeta cestovne i željezničke infrastrukture*** za prijevoz ***tih jedinica***.

Or. en

Obrazloženje

Nužno je olakšati prijevoz visokih kontejnera kako bi se potaknuo kombinirani prijevoz, no za njihovu je upotrebu potrebno prilagoditi željezničku i cestovnu infrastrukturu, primjerice potpuno uvesti krcajni profil P400.

Amandman 108

Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 19.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19 a) S obzirom na trud uložen u omogućavanje kombiniranog prijevoza u skladu s ciljevima promjene načina prijevoza, najveću dopuštenu visinu cestovnih vozila ne bi trebalo mijenjati, osobito zbog primjene standarda P400 na željezničku infrastrukturu.

Or. en

Amandman 109
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Briše se.

Or. en

Amandman 110
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 22.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(22 a) Vozila europskog modularnog sustava i dalje su relativno nova pojava u EU-u, iako se u nekim državama članicama već koriste. Kako bi se iskoristila saznanja stečena praćenjem i prikupljanjem podataka i kako bi države članice međusobno podijelile iskustva i razmijenila znanje o EMS-ovima, potrebno je uspostaviti forum za najbolje prakse u području EMS-ova koji bi se trebao održavati najmanje jednom godišnje.

Or. en

Obrazloženje

EMS-ovi se koriste u nekim državama članicama, no ne u svima. S obzirom na porast prometovanja EMS-ova i prikupljanja podataka o njima bilo bi korisno stvoriti prilike da države članice razmjenjuju iskustva, znanje i najbolje prakse o EMS-ova u obliku foruma za najbolje prakse u području EMS-ova.

Amandman 111

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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,

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

za uspostavu standardnog formata za izvješćivanje za koje su zadužene države članice *te za utvrđivanje privremenih izuzeća od primjene ograničenja mase i dimenzija u međunarodnom prometu među državama članicama pogođenima krizom*. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁵.

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.).

te za uspostavu standardnog formata za izvješćivanje za koje su zadužene države članice. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁵.

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.).

Or. en

Amandman 112

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

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.).

parlamenta i Vijeća⁴⁵.

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.).

Or. en

Amandman 113

Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka a

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – druga alineja

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

– „prikolica” znači *svako* vozilo *bez vlastitog pogona koje je konstruirano i izrađeno za vuču motornim vozilom te uključuje poluprikolice. Međutim, ako nije priključena na vučno vozilo, prikolicu se radi održavanja kretanja može pokretati bez primjene porivnih sila.*”;

Or. en

Obrazloženje

Mora se osigurati da prijevoznici koji su zainteresirani za ulaganje u motorna vozila, prikolice i poluprikolice s nultim emisijama ili takva energetska učinkovitija vozila mogu u njih ulagati bez pravnih prepreka. Zakonodavstvo o EU homologaciji vozila i dalje ne omogućava homologaciju prikolica i poluprikolica s pomoćnim pogonskim sustavom. To predstavlja vrlo ozbiljnu prepreku njihovu uvođenju na tržištu i upotrebi.

Amandman 114

Carlo Fidanza

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka aa (nova)

Direktiva 96/53/EZ
Članak 2. – nova alineja

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

umeće se sljedeća definicija:

– „tehnologija električnih prikolica” znači **tehnologija osmišljena za održavanje pomoćne opreme u prikolicama, osobito rashladne jedinice, koja može uključivati električnu osovinu s rekuperacijskim kočanjem i baterijski sklop za pohranu električne energije koju stvara električna osovina ili koja se dovodi iz pomoćnog izvora.**

Or. en

Amandman 115
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka b
Direktiva 96/53/EZ
Članak 2. – treća alineja

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

– „poluprikolica” znači **vučeno vozilo na kojem su osovina ili osovine postavljene iza težišta vozila (kada je ravnomjerno opterećeno) i koje je opremljeno spojnom napravom kojom se omogućuje prijenos vodoravnih i okomitih sila na vučno vozilo. Jedna ili više osovine mogu biti pogonske radi održavanja vučnog vozila, a doprinos pogonskoj snazi skupa vozila dopušten je pri svim brzinama. Kako bi se postigla stabilnost skupa vozila, pogonska snaga poluprikolice ne prelazi pogonsku snagu vučnog vozila pri brzinama većima od 15 km/h**”;

Or. en

Obrazloženje

Mora se osigurati da prijevoznici koji su zainteresirani za ulaganje u motorna vozila, prikolice i poluprikolice s nulnim emisijama ili takva energetska učinkovitija vozila mogu u njih ulagati bez pravnih prepreka. Zakonodavstvo o EU homologaciji vozila i dalje ne omogućava homologaciju prikolica i poluprikolica s pomoćnim pogonskim sustavom. To predstavlja vrlo ozbiljnu prepreku njihovu uvođenju na tržištu i upotrebi.

Amandman 116

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka c

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – peta alineja

Tekst koji je predložila Komisija

– „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.”;

Izmjena

– „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. ***te su tehnički i operativno usklađeni s tehnikama intermodalnog prijevoza i prekrcaja***”;

Or. en

Amandman 117

Dominique Riquet

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka c

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – peta alineja

Tekst koji je predložila Komisija

– „europski modularni sustav” znači

Izmjena

– „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.”;

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. ***te su tehnički usklađeni s kombiniranim prijevozom***”;

Or. en

Amandman 118
Dominique Riquet

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka ca (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – nova alineja

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

„– „nekontejnerski prijevoz” znači prijevoz robe ili tereta koji se ukrcava, prevozi i iskrcava pojedinačno, u rasutom stanju ili s pomoću drugih specijaliziranih metoda, bez upotrebe standardnih otpremnih kontejnera”;

Or. en

Amandman 119
Dominique Riquet

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – podstavak 2. – točka cb (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – nova alineja

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

„– „vozilo s otvorenom nadogradnjom” znači vozilo koje ima otvoreni teretni prostor ili dno bez potpuno zatvorenog ili prekrivenog tovarnog prostora.”

Or. en

Amandman 120
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – podstavak 2. – točka cc (nova)
Direktiva 96/53/EZ
Članak 2. – nova alineja

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

„– „stršenje tereta” znači situacija u kojoj se dio tereta na vozilu pruža izvan zakonskih ili dopuštenih ograničenja vozila, uključujući njegovu duljinu, širinu ili visinu.”

Or. en

Amandman 121
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka da (nova)
Direktiva 96/53/EZ
Članak 2. – trinaesta alineja

Tekst na snazi

Izmjena

(da) u trinaestoj alineji definicija

– „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe, **barem djelomično**, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti njegovom smanjenju ugljikovih spojeva i poboljšati neškodljivost prometnog sektora za okoliš i obuhvaćaju:

(a) električnu energiju koja se koristi u svim vrstama električnih vozila;

(b) vodik;

(c) prirodni plin, uključujući biometan, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom stanju (ukapljeni prirodni plin – UPP);

(d) ukapljeni naftni plin (UNP);

(e) mehaničku energiju dobivenu iz spremnika ugrađenih u vozila odnosno iz izvora ugrađenih u vozila, uključujući otpadnu toplinu;

„alternativnih goriva” zamjenjuje se sljedećim:

– „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti njegovom smanjenju ugljikovih spojeva i poboljšati neškodljivost prometnog sektora za okoliš i obuhvaćaju:

(a) električnu energiju koja se koristi u svim vrstama električnih vozila;

(b) **obnovljivi** vodik;

(e) mehaničku energiju dobivenu iz spremnika ugrađenih u vozila odnosno iz izvora ugrađenih u vozila, uključujući otpadnu toplinu;

Or. en

Direktiva 96/53/EZ

Amandman 122

Peter Lundgren

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka da (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – trinaesta alineja

Tekst na snazi

Izmjena

– „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa

(da) u trinaestoj alineji definicija „alternativnih goriva” zamjenjuje se sljedećim:

– „alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa

energijom i koji imaju potencijal doprinijeti njegovom smanjenju ugljikovih spojeva i poboljšati neškodljivost prometnog sektora za okoliš i obuhvaćaju:

- (a) električnu energiju koja se koristi u svim vrstama električnih vozila;
- (b) vodik;
- (c) prirodni plin, uključujući biometan, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom stanju (ukapljeni prirodni plin – UPP);
- (d) ukapljeni naftni plin (UNP);
- (e) mehaničku energiju dobivenu iz spremnika ugrađenih u vozila odnosno iz izvora ugrađenih u vozila, uključujući otpadnu toplinu;

energijom i koji imaju potencijal doprinijeti njegovom smanjenju ugljikovih spojeva i poboljšati neškodljivost prometnog sektora za okoliš i obuhvaćaju:

- (a) električnu energiju koja se koristi u svim vrstama električnih vozila;
- (b) vodik;
- (c) prirodni plin, uključujući biometan, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom stanju (ukapljeni prirodni plin – UPP);
- (d) ukapljeni naftni plin (UNP);
- (e) mehaničku energiju dobivenu iz spremnika ugrađenih u vozila odnosno iz izvora ugrađenih u vozila, uključujući otpadnu toplinu;

(f) ugljično neutralna goriva.

Or. en

Direktiva 96/53/EZ

Obrazloženje

„Ugljično neutralna goriva” potrebno je uključiti u definiciju „alternativnih goriva” jer bi mogla biti važan izvor energije koji bi pridonio dekarbonizaciji voznog parka za komercijalni cestovni putnički prijevoz i prijevoz tereta.

Amandman 123

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – četrnaesta alineja

Tekst koji je predložila Komisija

– „vozilo s pogonom na alternativna goriva” znači motorno vozilo koje se potpuno pogoni alternativnim gorivom i koje je homologirano u okviru Uredbe

Izmjena

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

Obrazloženje

Ovom se izmjenom definicija vozila s pogonom na alternativna goriva vraća na tekst koji je trenutačno na snazi, uz napomenu da se ova direktiva primjenjuje na sva vozila koja su trenutačno u upotrebi.

Amandman 124

Marco Campomenosi

Prijedlog direktive

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

Direktiva 95/53/EZ

Članak 2. – četrnaesta alineja

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 125

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – četrnaesta alineja

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 126
Marco Campomenosi

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka ea (nova)Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – alineja.

Tekst na snazi

„vozilo s nultim emisijama” znači teško vozilo s nultim emisijama kako je definirano u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća (1),

Izmjena

(ea) definicija „vozila s nultim emisijama” izmjenjuje se na sljedeći način:

”

„vozilo s nultim emisijama” znači teško **motorno** vozilo s nultim emisijama kako je definirano u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća (1),

”

Or. en *Direktiva 96/53/EZ*

Amandman 127

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka f

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – petnaesta alineja

Tekst koji je predložila Komisija

„intermodalna prijevozna djelatnost” znači:

(a) postupanja u kombiniranom prijevozu definirana u članku 1. Direktive Vijeća 92/106/EEZ

Izmjena

„intermodalna prijevozna djelatnost” znači postupanja u kombiniranom prijevozu definirana u članku 1. Direktive Vijeća 92/106/EEZ^{1b}

(b) postupanja u prijevozu u okviru kojih se prevoze jedan ili više kontejnera ili izmjenjivih sanduka do ukupne najveće duljine od 45 stopa, pri čemu se upotrebljava vodeni prijevoz, pod uvjetom da duljina početne ili završne dionice puta ne premašuje 150 km na teritoriju Unije. Gore navedena udaljenost od 150 km može biti premašena radi dolaska do najbližeg prikladnog transportnog terminala za predviđenu uslugu ako se radi o:

i. vozilima koja su u skladu s točkama 2.2.2. (a). ili (b) Priloga I.; ili

ii. vozilima koja su u skladu s točkama 2.2.2. (c) ili (d) Priloga I. u slučajevima kad su takve udaljenosti dozvoljene u određenoj državi članici.

Za intermodalne prijevozne djelatnosti najbliži prikladan transportni terminal koji pruža uslugu može biti smješten u državi članici koja nije država članica u kojoj je pošiljka utovarena ili istovarena,

^{1b} Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

^{1b} Direktiva Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o utvrđivanju zajedničkih pravila za određene vrste kombiniranog prijevoza robe između država članica

Or. en

Amandman 128

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2. – podtočka ga (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 2. – nova alineja

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ga) iza definicije „platforme za eFTI”

umeće se sljedeća definicija:

„vanjski troškovi” znači troškovi kako su definirani u Direktivi Vijeća 92/106/EEZ.

Or. en

Amandman 129
Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka a – uvodni dio

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(a) u stavku **2.** dodaje se sljedeća točka
(c):

„(c) vozila ili skupova vozila za međunarodni prijevoz robe ili putnika čije karakteristike nisu u skladu s Prilogom I., pod uvjetom da ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području cestovnog prijevoza kako je definirano u članku 4. stavku 4.”

Or. en

Amandman 130
Erik Bergkvist

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka a

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(c) vozila ili skupova vozila za međunarodni prijevoz robe ili putnika čije karakteristike nisu u skladu s Prilogom I., *uz iznimku prekograničnih prijevoza skupova vozila koji nisu u skladu sa značajkama utvrđenima Prilogom I., pod*

uvjetom da su to odobrile predmetne države članice kroz koje se odvija prekogranični prijevoz i da taj prijevoz ne utječe značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području cestovnog prijevoza kako je definirano u članku 4. stavku 4.”;

Or. en

Obrazloženje

Pokazalo se da skupovi vozila velikog kapaciteta uvelike pridonose smanjenju potrošnje goriva, emisija, broja kamiona na cestama te ublažavaju problem nedostatka vozača u EU-u. Nužno je nastaviti dopuštati tu praksu među državama članicama koje su na to pristale jer neke od njih nemaju mogućnosti provoditi prekogranične prijevoze na drugi način zbog, primjerice, različitih zahtjeva u pogledu željezničkog prijevoza. Takav prijevoz odvija se već desetljećima i pritom ne utječe znatno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza.

Amandman 131

Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka a

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

(c) vozila ili skupova vozila za međunarodni prijevoz robe ili putnika čije karakteristike nisu u skladu s Prilogom I., **uz iznimku prekograničnih prijevoza skupova vozila koji nisu u skladu sa značajkama utvrđenima Prilogom I., pod uvjetom da su to odobrile predmetne države članice i da taj prijevoz ne utječe značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području cestovnog prijevoza kako je definirano u članku 4. stavku 4.”;**

Or. en

Amandman 132

Rovana Plumb

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka a

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(c) *(Ne odnosi se na hrvatsku verziju.)
takva vozila ne bi trebala značajno
utjecati na međunarodno tržišno
natjecanje u području cestovnog prijevoza
kako je definirano u članku 4. stavku 4.;*

Or. en

Amandman 133

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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 bi dodatno uskladile rokove za izdavanje dozvola. Države članice surađuju i** kako ne bi nastalo mnoštvo oznaka i signalizacija vozila te kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst. **Države članice surađuju kako bi dodatno uskladile izgled, oznake i znakove vozila i automobila za pratnju.** Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s prijevozom komadnog tereta.

Države članice potiče se da pružaju transparentne informacije o osnovnoj mreži dostupnoj za prijevoz komadnog tereta ako takva mreža postoji.

Obrazloženje

Prijedlog može uključivati više elemenata koji omogućavaju pripremu nacionalnog i prekograničnog prijevoza komadnog tereta, među ostalim za zahtjeve za dozvolu, provjere na cesti, dostupnu cestovnu mrežu i vozila za pratnju. Time se može dodatno olakšati izdavanje dozvola i uspostavljanje odgovarajućih ruta za nacionalni i prekogranični prijevoz komadnog tereta.

Amandman 134

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 3. – postavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Amandman 135

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Države članice jamče da su uvjeti pod kojima se izdaju dozvole ili slični

Izmjena

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.

aranžmani povezani s prijevozom komadnog tereta razmjerni i nediskriminirajući. Države članice posebno surađuju *kako bi dodatno uskladile rokove za izdavanje dozvola. Države članice zajednički djeluju* kako ne bi nastalo mnoštvo oznaka i signalizacija vozila, kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst *te kako bi dodatno uskladile izgled, oznake i znakove vozila i automobila za prasnju*. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s *vozačima prijevoza* komadnog tereta. *Države članice potiče se da pružaju transparentne informacije o osnovnoj mreži dostupnoj za prijevoz komadnog tereta ako takva mreža postoji.*

Or. en

Amandman 136

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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 *u pogledu izdavanja dozvola ili sličnih aranžmana u elektroničkom formatu te* kako ne bi nastalo mnoštvo oznaka i signalizacija vozila *te* kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst. *Države članice surađuju kako bi uskladile pravila o upotrebi, oznakama i znakovima vozila za prasnju*. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s prijevozom komadnog tereta.

Amandman 137
Kosma Zlotowski

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka b
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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*.

Izmjena

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, kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na teksti *uskladile odredbe o praćenju izvanrednih prijevoza*. Države članice ne nameću jezične zahtjeve *za vozače vozila koja prevoze komandni teret*.

Amandman 138
Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka b
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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.

dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst ***kao i radi usklađivanja pravila za pratnju izvanrednog prijevoza***. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s prijevozom ***i vozačima*** komadnog tereta.

Or. en

Amandman 139
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka b
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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 ***kao i radi usklađivanja pravila za pratnju izvanrednog prijevoza***. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s prijevozom komadnog tereta.

Or. en

Amandman 140
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka b
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 3. – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Države članice jamče da su uvjeti pod

Izmjena

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.

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, kako bi se dala prednost korištenju piktograma u odnosu na tekst *te radi usklađivanja pravila za pratnju izvanrednog prijevoza*. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s prijevozom komadnog tereta.

Or. en

Obrazloženje

Usklađivanjem pravila za vozila za pratnju izvanrednog prijevoza olakšalo bi se prijevoznicima provođenje prekograničnog prijevoza.

Amandman 141 **Erik Bergkvist**

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Obrazloženje

U tekst bi trebalo dodati međunarodni prijevoz kako bi se obuhvatio i prekogranični prijevoz. Trebali bi također omogućiti odstupanja u pogledu duljine, širine, visine i/ili mase jer se

pokazalo da to iznimno pridonosi smanjenju potrošnje goriva i emisija. Ako to ne dodamo, teret će na graničnim prijelazima biti potrebno istovariti iz kamiona, utovariti na manja vozila, a zatim ponovno istovariti te utovariti u veća vozila nakon prolaska kroz prijelaz. To ne predstavlja dobru praksu unutarnjeg tržišta niti koristi okolišu.

Amandman 142

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Obrazloženje

Prekogranični prijevoz koji obavljaju vozila ili skupovi vozila koji odstupaju od Priloga I. odvija se već nekoliko desetljeća među državama članicama koje su na to pristale i ne utječe značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza kako je definirano ovom direktivom. Za takav prijevoz koriste se specijalizirana vozila ili skupovi vozila zbog uvjeta prijevoza. U prijedlog bi trebalo uključiti takav prijevoz i uspostaviti pravnu jasnoću za te energetske učinkovite postojeće prakse koje dobro funkcioniraju i koje su već prihvatile države članice koje su na njih pristale.

Amandman 143

Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Objasnenje

Prekogranični prijevoz koji obavljaju vozila ili skupovi vozila koji odstupaju od značajki utvrđenih u Prilogu I. odvija se već nekoliko desetljeća među državama članicama koje su na to pristale i ne utječe značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza kako je definirano ovom direktivom. Taj je energetske učinkovit prijevoz potrebno uključiti u ovaj prijedlog kako bi se uspostavila pravna sigurnost za tu praksu koju su već prihvatile države članice koje su na nju pristale.

Amandman 144

Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice **dopuštaju** da na vlastitom državnom području prometuju ona vozila ili skupovi vozila za prijevoz kojima se u unutarnjem **ili međunarodnom** prijevozu obavljaju neke djelatnosti koje ne utječu značajno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza, čak i ako **mase i** dimenzije tih vozila ili skupova vozila odstupaju od onih utvrđenih pod

1.8., 4.2. i 4.4. Priloga I.

točkama 1.1., 1.2., **1.3.**, od 1.4. do 1.8.,
2.,4.2. i 4.4. Priloga I.

Or. en

Amandman 145
Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Obrazloženje

Ako susjedne države članice dopuštaju nacionalni prijevoz vozilima ili skupovima vozila određenih dimenzija koje odstupaju od onih utvrđenih u Prilogu I., tim bi vozilima ili skupovima vozila trebalo biti dopušteno da prelaze granicu između tih država članica. Ako države članice već desetljećima dopuštaju nacionalni prijevoz većim vozilima i skupovima vozila te ako kontinuirano poboljšavaju logističku učinkovitost i utjecaj prijevoza na okoliš, to bi trebalo biti dopušteno i ubuduće.

Amandman 146

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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.”;

Briše se.

Or. en

Amandman 147

Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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.”;

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

Or. en

Amandman 148

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 149

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice mogu dopustiti prometovanje europskih modularnih sustava, ***ili pokusna ispitivanja u skladu sa stavkom 5.***, na svojim državnim područjima u nacionalnom i međunarodnom prometu ***samo*** ako su zadovoljeni svi sljedeći uvjeti:

Or. en

Amandman 150

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka ba (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b a) države članice provode analizu ulaganja koja mogu biti potrebna za prilagodbu infrastrukture koja će omogućiti sigurno prometovanje EMS-ova i tu analizu objavljuju;

Or. en

Amandman 151

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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;

Briše se.

Or. en

Amandman 152

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

(d) države članice uspostavljaju sustav **stalnog** praćenja **koji procjenjuje** utjecaj europskih modularnih sustava na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju, **gustoću prometa**, kao i okolišne učinke europskih modularnih sustava u prometnom sustavu, uključujući učinke na modalnu raspodjelu; **u okviru tog praćenja uzima se u obzir i utjecaj navedenih aspekata na susjedne države članice; procjena se provodi redovito i objavljuje se;**

Or. en

Amandman 153

Kateřina Konečná

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(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.

Izmjena

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

Or. en

Amandman 154

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka da (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d a) države osiguravaju da je upotreba europskih modularnih sustava ograničena isključivo na sljedeće: ceste s odvojenim kolnicima za promet u dva smjera, međusobno odvojenima razdjelnim trakom koji nije namijenjen za promet ili, iznimno, nekim drugim sredstvom, ceste izvan naseljenih područja, ceste izvan gradskih područja i ceste izvan ruralnih aglomeracija;

Or. en

Amandman 155

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka db (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d b) države članice osiguravaju da sve odluke o cestama kojima mogu prometovati europski modularni sustavi budu podvrgnute javnom savjetovanju i da se na njemu temelje;

Or. en

Amandman 156

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka db (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d c) države članice osiguravaju da upotreba europskih modularnih sustava ne uzrokuje porast udjela cestovnog prijevoza u modalnoj raspodjeli u tim državama članicama, ne šteti željezničkom teretnom i vodenom prijevozu niti uzrokuje znatno povećanje vanjskih troškova nastalih cestovnim prijevozom;

Or. en

Amandman 157

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka dd (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d d) države članice osiguravaju da se europski modularni sustavi korištenjem određenih ruta tržišno ne natječu sa željezničkim i vodenim teretnim prijevozom i dokazuju da je uvođenje europskih modularnih sustava potrebno radi nedostatka necestovnih mogućnosti prijevoza koje stvaraju razmjerno manje vanjskih troškova;

Or. en

Amandman 158

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka de (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d e) države članice osiguravaju da se poduzmu mjere za izbjegavanje negativnih učinaka na cestovnu sigurnost prouzročenih prometovanjem europskih modularnih sustava;

Or. en

Amandman 159

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka df (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d f) države članice osiguravaju da europski modularni sustavi mogu prometovati samo u okviru intermodalne prijevozne djelatnosti;

Or. en

Amandman 160

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka dg (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d g) države članice osiguravaju da

troškove održavanja, proširenja, izmjene ili bilo kojeg drugog preoblikovanja cestovne infrastrukture radi prometovanja europskih modularnih sustava djelomično ili potpuno pokrivaju prijevoznici koji koriste europske modularne sustave i imaju koristi od tih radova.

Or. en

Amandman 161

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka dh (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d h) države članice osiguravaju da do 1. siječnja 2030. svim europskim modularnim sustavima upravljaju vozila s nultim emisijama;

Or. en

Amandman 162

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka di (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d i) države članice osiguravaju da se, kad nacionalni meteorološki zavodi ili druga relevantna tijela izdaju upozorenje o opasnim vremenskim prilikama u prometu, europski modularni sustavi automatski o tome obavještavaju i da se

zaustavlja njihovo prometovanje, ako je to potrebno, sve dok se ne povuče takvo upozorenje;

Or. en

Amandman 163

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka dj (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(d j) države članice osiguravaju da vozači europskih modularnih sustava imaju najmanje 24 godine, da imaju najmanje pet godina iskustva upravljanja vozilima kategorija C i CE, da tijekom posljednje tri godine nisu kažnjavani ni suspendirani i da posjeduju posebnu potvrdu za upravljanje EMS-ovima.

Or. en

Amandman 164

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

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.

nacionalnom prometu. **Države članice trebaju surađivati kako bi uzajamno priznavale potvrde za vozače europskih modularnih sustava.**

Or. en

Amandman 165
Erik Bergkvist

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka c
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

Ako država članica u skladu s ovim stavkom dopušta europske modularne sustave **ili skupove vozila koji odstupaju od Priloga I.** u nacionalnom prometu, ne smije odbiti ni zabraniti prometovanje, **na svom državnom području**, europskih modularnih sustava **ili skupova vozila koji odstupaju od Priloga I.** iz međunarodnog prometa **koji se odvija među državama članicama koje su na to pristale**, pod uvjetom da takvi sustavi **ili skupovi vozila koji odstupaju od Priloga I.** ne prelaze najveću dopuštenu masu ni dimenzije određene za europske modularne sustave u nacionalnom prometu.

Or. en

Obrazloženje

Pokazalo se da skupovi vozila velikog kapaciteta uvelike pridonose smanjenju potrošnje goriva, emisija, broja kamiona na cestama te ublažavaju problem nedostatka vozača u EU-u. Nužno je nastaviti dopuštati tu praksu među državama članicama koje su na to pristale jer neke od njih nemaju mogućnosti provoditi prekogranične prijevoze na drugi način zbog, primjerice, različitih zahtjeva u pogledu željezničkog prijevoza. Takav prijevoz odvija se već desetljećima i pritom ne utječe znatno na međunarodno tržišno natjecanje u području prijevoza.

Amandman 166

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

Prije nego što dopuste prometovanje europskih modularnih sustava na svojem državnom području, države članice podnose obrazložen zahtjev Komisiji u kojem navode način na koji su ispunile sve uvjete iz točaka od (a) do (dj) ovog stavka. Komisija procjenjuje zahtjev i odobrava prometovanje europskih modularnih sustava unutar predmetne države članice ako su uvjeti ispunjeni. Komisija objavljuje svoju procjenu i obrazloženja svih odluka koje donese u skladu s ovim podstavkom.

Or. en

Amandman 167

Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Ako država članica u skladu s ovim stavkom dopušta europske modularne sustave ili skupove vozila koji odstupaju od Priloga I. u nacionalnom prometu, ne smije odbiti ni zabraniti prometovanje europskih modularnih sustava ili skupova vozila koji odstupaju od Priloga I. iz međunarodnog prometa na svojem državnom području, pod uvjetom da takvi sustavi ili skupovi vozila koji odstupaju od

nacionalnom prometu.

Priloga I. ne prelaze najveću dopuštenu masu ni dimenzije određene za europske modularne sustave u nacionalnom prometu.

Or. en

Amandman 168
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka c
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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 međusobno surađuju kako bi uzajamno priznavale potvrde za vozače europskih modularnih sustava.***

Or. en

Obrazloženje

potrebno je poticati države članice koje dopuštaju prometovanje europskih modularnih sustava iz međunarodnog prometa da međusobno surađuju i uzajamno priznaju kvalifikacije vozača EMS-ova iz drugih država članica kako međunarodna upotreba tih sustava ne bi bila onemogućena zbog odbijanja osposobljavanja i testiranja u državi članici domaćinu.

Amandman 169
Rovana Plumb

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka c

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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 međusobno surađuju kako bi uzajamno priznavale potvrde za vozače europskih modularnih sustava.***

Or. en

Amandman 170

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a (novi) – podstavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice obavješćuju Komisiju ako na svojem državnom području dopuštaju prometovanje europskih modularnih sustava. ***Tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive Komisija predstavlja izvješće o prekograničnom prometovanju skupova europskih modularnih sustava u EU- u i, ako je to prikladno, izrađuje zakonodavni prijedlog popraćen procjenom učinka kako bi se proširilo područje njegove primjene.***

Or. en

Amandman 171

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a (novi) – podstavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Države članice obavještavaju Komisiju ako na svojem državnom području dopuštaju prometovanje europskih modularnih sustava.

Izmjena

Prometovanje europskih modularnih sustava u međunarodnom prometu između dviju susjednih država članica dopušteno je samo ako u trenutku stupanja na snagu ove Direktive između tih dviju država članica već postoji rasprostranjen, redovit i prekogranični promet europskih modularnih sustava koji nije pokusne prirode i koji podliježe uvjetima iz stavka 4.a.

Or. en

Amandman 172

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – novi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

Tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive Komisija predstavlja izvješće o prekograničnom prometovanju skupova europskih modularnih sustava u EU- u i, ako je to prikladno, izrađuje zakonodavni prijedlog popraćen procjenom učinka kako bi se proširilo područje njegove primjene.”;

Izmjena

Or. en

Amandman 173

Rovana Plumb

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – novi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive Komisija predstavlja izvješće o prekograničnom prometovanju skupova europskih modularnih sustava u EU- u i, ako je to prikladno, izrađuje zakonodavni prijedlog popraćen procjenom učinka kako bi se proširilo područje njegove primjene.

Or. en

Amandman 174

Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – novi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Ako države članice dopuštaju prometovanje vozila ili skupova vozila europskih modularnih sustava (EMS) iz međunarodnog prometa na svojem državnom području, od 1. siječnja 2040. ocjenjuju omogućava li stanje tehnološkog razvoja na tržištu postupni prestanak korištenja tih EMS-ova s pogonom na fosilna goriva.

Or. en

Amandman 175

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Objasnenje

Pokusno razdoblje ograničeno je na pet godina, što možda neće biti dovoljno da se u svim okolnostima utvrdi razina razvijenosti koncepta vozila. Trebalo bi biti moguće produžiti to razdoblje. Međutim, potrebno je pružiti relevantnim nacionalnim nadležnim tijelima odgovarajuće opravdanje za to.

Amandman 176

Massimiliano Salini

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

Države članice mogu dopustiti ograničeno

Izmjena

Države članice mogu dopustiti ograničeno

vremensko razdoblje pokusnog ispitivanja vozila ili skupova vozila u koje su ugrađene nove tehnologije ili novi koncepti za koje nije moguće postići sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Takvim vozilima ili skupovima vozila dopušta se obavljanje određenih nacionalnih ili međunarodnih prijevoznih djelatnosti tijekom pokusnog razdoblja. 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.

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

Or. en

Amandman 177

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

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

mogu se produjiti jednom za dodatnih pet godina. Ako neka država članica odluči produjiti pokusno razdoblje, za to pruža odgovarajuće opravdanje Komisiji. Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

Or. en

Obrazloženje

Pokusno razdoblje ograničeno na pet godina možda neće biti dovoljno da se utvrdi razina razvijenosti koncepta vozila. Osim toga, pokusna ispitivanja mnogim malim i srednjim poduzećima predstavljaju znatno ulaganje, a ograničavanje pokusnog razdoblja na 5 godina može negativno utjecati na njihovu volju za ulaganjem i inovacijama, primjerice, u pogledu energetske učinkovitijih vozila. toga bi trebalo biti dopušteno jednom produjiti pokusno razdoblje uz odgovarajuće obrazloženje.

Amandman 178

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice mogu dopustiti ograničeno vremensko razdoblje pokusnog ispitivanja vozila ili skupova vozila u koje su ugrađene nove tehnologije ili novi koncepti za koje nije moguće postići sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Takvim vozilima ili skupovima vozila dopušta se obavljanje određenih nacionalnih prijevoznih djelatnosti tijekom pokusnog razdoblja *tek nakon što se osigura da su ispunjeni uvjeti utvrđeni stavkom 4.a ovog članka.* Konkretno, pokusna razdoblja s europskim modularnim sustavima dopuštaju se u trajanju od najviše *tri godine.* Države članice *od Komisije traže odobrenje u skladu sa stavkom 4.a.*

Amandman 179
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – točka d
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice mogu dopustiti **pokusna** 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, **dopuštaju se** pokusna razdoblja s europskim modularnim sustavima. Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

Or. en

Obrazloženje

Vremensko ograničenje umanjit će poticaj poduzećima za ulaganje u inovativne i energetske učinkovitije EMS-ove. Osobito je u slučaju MSP-ova teško razumjeti zašto bi značajno uložili u EMS-ove ako im je očekivani životni vijek dulji od 5 godina, a upotreba im može biti ograničena.

Amandman 180
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – točka d
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice mogu dopustiti **pokusna** 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, **dopuštaju se** pokusna razdoblja s europskim modularnim sustavima. Broj pokusnih ispitivanja ne smije se ograničiti. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

Or. en

Amandman 181
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – točka d
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 5. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice mogu dopustiti ograničeno vremensko razdoblje pokusnog ispitivanja vozila ili skupova vozila u koje su ugrađene nove tehnologije ili novi koncepti za koje nije moguće postići sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Takvim vozilima ili skupovima vozila dopušta se obavljanje određenih nacionalnih 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.

Amandman 182

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5.a

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Amandman 183

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3. – podtočka ee (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 5.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

umeće se sljedeći stavak 5.b:

Komisija do 30. lipnja 2025. osigurava da se svi zahtjevi i tehnologije u vezi s teškim vozilima u skladu s Uredbom (EU) 2019/2144^{1a} primjenjuju na europske modularne sustave i, ako je potrebno, da se u tu svrhu izmijene kako bi se uzeo u obzir potencijalni povećani cestovni rizik

koji predstavljaju takva vozila;

^{1a} 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 (Tekst značajan za EGP)

Or. en

Amandman 184
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4. – uvodni dio

Direktiva 96/53/EZ

Članci 4.a i 4.b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

(4) umeću se sljedeći članci 4.a, 4.b i 4.c:

Or. en

Amandman 185
Kateřina Konečná

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4. – uvodni dio

Direktiva 96/53/EZ

Članci 4.a i 4.b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4) **umeću** se sljedeći članci 4.a i 4.b:

(4) **umeće** se sljedeći članak 4.a:

Or. en

Obrazloženje

Ako se dopusti povećanje mase vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem s 40 na 44 tone, to će umanjiti poticaj za tržišne aktere da prijeđu s takvih vozila na električna vozila, a ako se omogući da se u okviru bilateralnih sporazuma između država članica primjenjuju mase i dimenzije u prekograničnom prometu veće od onih utvrđenih ovom Direktivom, ona će postati suvišna.

Amandman 186
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(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;

(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. **Moraju se uključiti informacije o ograničenjima visine;**

Or. en

Amandman 187
Rovana Plumb

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(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;

Izmjena

(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. ***Potrebno je uključiti informacije o ograničenjima visine;***

Or. en

Amandman 188
Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(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;

Izmjena

(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. ***Moraju se uključiti informacije o ograničenjima visine;***

Or. en

Amandman 189
Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Komisija **donosi** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva **za registraciju vozila i izdavanje dozvole** i usklađuju pravila i postupci za izdavanje nacionalnih dozvola, **među ostalim u digitalnom obliku**, ili sličnih aranžmana iz stavka 1. ovog članka i članka 4. stavka 3. **te kojima se usklađuju pravila za pratnju izvanrednog prijevoza.** Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

Or. en

Obrazloženje

Sve države članice trenutačno zahtijevaju iste informacije u postupku podnošenja zahtjeva za izdavanje dozvola za izvanredni prijevoz. Međutim, zahtijevaju ih u različitim formatima i na vlastitim nacionalnim jezicima. Time se stvara nepotrebno birokratsko opterećenje. Za pojednostavnjenje postupaka podnošenja zahtjeva među državama članicama nije potrebno mijenjati odgovornosti cestovnih prijevoznika ni metode izdavanja dozvola.

Amandman 190
Kosma Zlotowski

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Komisija **može donijeti** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva **i** usklađuju pravila i postupci za izdavanje nacionalnih

Izmjena

(2) Komisija **donosi** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva **za registraciju i odobrenje vozila**, usklađuju pravila i

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.”;

postupci za izdavanje nacionalnih dozvola, **među ostalim u digitalnom obliku**, ili sličnih aranžmana iz stavka 1. ovog članka i članka 4. stavka 3. **te usklađuju pravila o praćenju izvanrednih prijevoza**. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.”;

Or. pl

Amandman 191 **Bergur Løkke Rasmussen**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Komisija **donosi** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva **za registraciju vozila i izdavanje dozvole** 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.

Or. en

Amandman 192 **Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Komisija **može donijeti** provedbene

Izmjena

2. Komisija **donosi** provedbene akte

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.

kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva *za registraciju vozila i izdavanje dozvole* 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.

Or. en

Obrazloženje

Države članice trenutačno zahtijevaju iste informacije u postupku podnošenja zahtjeva za dozvole za izvanredni prijevoz, no u različitim formatima i na vlastitim nacionalnim jezicima. Ako se postupak podnošenja zahtjeva pojednostavi uvođenjem zajedničkog standarda za sve države članice, smanjit će se administrativno opterećenje za prijevoznike koji obavljaju izvanredni prijevoz i postići financijske uštede.

Amandman 193

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Komisija *donosi* provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva *za registraciju vozila i izdavanje dozvole* 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.

Or. en

Amandman 194

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva **na razini EU-a** 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.

Or. en

Amandman 195

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Komisija **donosi** provedbene akte kojima se uspostavlja zajednički standardni obrazac zahtjeva 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.

Or. en

Amandman 196

Kateřina Konečná

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 4.b

Briše se.

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.

Briše se.

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.

Briše se.

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

Briše se.

Or. en

Obrazloženje

Ako se dopusti povećanje mase vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem s 40 na 44 tone, to će umanjiti poticaj za tržišne aktere da prijeđu s takvih vozila na vozila s nultim emisijama, a ako se omogući da se u okviru bilateralnih sporazuma između država članica primjenjuju mase i dimenzije u prekograničnom prometu veće od onih utvrđenih ovom Direktivom, ona će postati suvišna.

Amandman 197

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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., **može odlučiti** na svojem državnom području **dopustiti** 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 , **da se ta vozila korištenjem određenih ruta tržišno ne natječu sa željezničkim i vodenim prijevozom i da je ispunjen najmanje jedan od sljedećih uvjeta:**

(a) da skup vozila ima nulte emisije;

(b) da se skup vozila koristi za intermodalne prijevozne djelatnosti;

točka (b) ovog stavka primjenjuje se do 31. prosinca 2030.

Or. en

Amandman 198

Markus Ferber

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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**.

2.2.2. 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 **46 tona**.

Or. en

Obrazloženje

Kako bi se potaknula primjena vozila s nultim emisijama i intermodalnost te intenzivirale aktivnosti dekarbonizacije, a istodobno omogućilo povećanje korisnog tereta, motornim vozilima s tri osovine i poluprikolicom s tri osovine odobrava se masa od 44 tone, a dodatne 2 tone odobravaju se za vozila s nultim emisijama i pogonom na alternativna goriva koja sudjeluju u intermodalnom prijevozu. Ukupnim povećanjem mase na 44 tone osigurava se manji broj putovanja radi smanjenja emisija stakleničkih plinova.

Amandman 199

Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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**.

Izmjena

1. *Svaka* država članica **može odrediti vlastite granične vrijednosti mase i dimenzija, no mora dopustiti** unutar svojeg državnog područja promet skupovima vozila čija **je** najveća masa **60 tona u mreži TEN-T** 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 **60 tona**.

Or. en

Amandman 200

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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 prijevoznj djelatnosti.

Briše se.

Or. en

Amandman 201

Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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 prijevoznj djelatnosti.

2. Odstupajući od stavka 1., ograničenje mase od **60 tona** iz stavka 1. može se prekoračiti ako država članica dopusti veću masu tih skupova vozila kad sudjeluju u intermodalnoj prijevoznj djelatnosti.

Or. en

Amandman 202

Markus Ferber

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.b – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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 prijevoznj djelatnosti.

Izmjena

2. Odstupajući od stavka 1., ograničenje mase od **46 tona** iz stavka 1. može se prekoračiti ako država članica dopusti veću masu tih skupova vozila kad sudjeluju u intermodalnoj prijevoznj djelatnosti.

Or. en

Amandman 203
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Briše se.

Or. en

Amandman 204
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Briše se.

2034.”;

Or. en

Amandman 205

Markus Ferber

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

3. S obzirom na očekivani porast broja vozila s nultim emisijama, ovaj se članak primjenjuje do 31. prosinca **2039. ako to budu dopuštali tržišni uvjeti koji omogućuju provedbu**”;

Or. en

Amandman 206

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

3. S obzirom na očekivani porast broja vozila s nultim emisijama, ovaj se članak primjenjuje do 31. prosinca **2039. ako se ispune uvjeti koji omogućuju provedbu**”;

Or. en

Obrazloženje

Važno je da postoje poticaji za prijevoznike radi dekarbonizacije cestovnog prijevoza. Međutim, u svrhu pravne sigurnosti i zakonodavne usklađenosti vremenski raspored postupnog prestanka korištenja potrebno je što preciznije uskladiti s ciljevima utvrđenima Uredbom o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za teška vozila. Uvjeti koji omogućuju provedbu

obuhvaćaju, primjerice, dostupnost infrastrukture i vozila s nultim emisijama.

Amandman 207
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

3. S obzirom na očekivani porast broja vozila s nultim emisijama, ***primjena ovog članka ocjenjuje se 2040.***”;

Or. en

Amandman 208
Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

3. S obzirom na očekivani porast broja vozila s nultim emisijama, ***ovaj se članak ocjenjuje 2035.***”;

Or. en

Amandman 209
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 4.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 4.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 4.c

Komisija donosi provedbene akte kojima se uspostavljaju koridori za izvanredni prijevoz i pojednostavnjeni postupak za podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole za upotrebu tih koridora. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 10.i stavka 2.

Or. en

Amandman 210

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 6. – stavak 4.

Tekst na snazi

Izmjena

4. Kod vozila koja imaju dokaz o usklađenosti ***moгу se provesti***:

– kontrole zajedničkih normi o masama metodom nasumičnog odabira,

– kontrole zajedničkih normi o dimenzijama samo u slučaju da postoji sumnja u neusklađenost ovoj Direktivi.

(aa) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

4. Kod vozila koja imaju dokaz o usklađenosti ***provode se***:

– kontrole zajedničkih normi o masama metodom nasumičnog odabira,

– kontrole zajedničkih normi o dimenzijama samo u slučaju da postoji sumnja u neusklađenost ovoj Direktivi.

Or. en

Directive 96/53/ EC

Amandman 211

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka c

Direktiva 96/53/EZ

Članak 6. – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(c) umeće se sljedeći stavak 7:

Briše se.

”

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.

”

Or. en

Obrazloženje

Ovu je odredbu potrebno razmotriti u okviru revizije Direktive o kombiniranom prijevozu.

Amandman 212

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7) umeće se sljedeći članak 8.c:

Briše se.

”

Članak 8.b

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.”;

”

Or. en

Obrazloženje

Ovom se odredbom povećava tržišno natjecanje između cestovnog i željezničkog teretnog prijevoza. Ima smisla da se kamioni koriste kao cestovni transporter automobila na kratkim putovanjima, ali ne i da se potiče njihova upotreba na većim udaljenostima u okviru prekograničnih putovanja. Osim toga, kako je navedeno u procjeni učinka, kada preopterećena vozila premaše ograničenja svoje konstrukcije, rizici znatno porastu.

Amandman 213 Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7. – uvodni dio

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.b

Tekst koji je predložila Komisija

*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.*

Izmjena

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

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.”;

Teret smije stršiti ispred ***transportera*** vozila, ***osim u slučaju zglobnih vozila***, najviše 0,5 metara, pod uvjetom da se ***osovine*** vozila koje se prevozi ***nalaze*** na konstrukciji ***nadogradnje***. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se ***prednja*** osovina ***ili osovine*** vozila koje se prevozi ***nalaze*** na konstrukciji prikolice. ***Prilagodljiva pričvrсна sredstva na stražnjem dijelu vozila ne smiju stršiti više od stršećeg tereta.***”;

Or. en

Amandman 214 **Markus Ferber**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 7.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 8.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Amandman 215 **Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 7.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 8.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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 **prilagodljivim pričvrsnim** sredstvima **na stražnjem dijelu vozila**.

Or. en

Obrazloženje

Ne postoji definicija u vezi toga koja su pričvrсна sredstva „odobrena”, a koja nisu. Stoga je potrebno pojašnjenje.

Amandman 216

Marco Campomenosi

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

Transporteri vozila s otvorenom nadogradnjom smiju prelaziti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. dok su utovareni, do ukupno **21 metar**, pri čemu se teret mora pričvrstiti odobrenim sredstvima.

Or. it

Amandman 217

Massimiliano Salini

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

Transporteri vozila s otvorenom nadogradnjom smiju prelaziti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. dok su utovareni, do ukupno **21 metra**, pri čemu se teret mora pričvrstiti odobrenim sredstvima.

Or. en

Amandman 218 **Rovana Plumb**

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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

Or. en

Amandman 219 **Bergur Løkke Rasmussen**

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.b – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Transporteri vozila *s otvorenom nadogradnjom* smiju prelaziti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. dok su utovareni, do ukupno

Izmjena

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

20,75 metara, pri čemu se teret mora pričvrstiti odobrenim sredstvima.

pričvrstiti odobrenim sredstvima.

Or. en

Amandman 220 **Rovana Plumb**

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.c – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Teret smije stršiti ispred ***transportera*** vozila, ***osim u slučaju zglobnih vozila***, najviše 0,5 metara, pod uvjetom da se ***osovine*** vozila koje se prevozi ***nalaze*** na konstrukciji ***nadogradnje***. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se ***prednja osovina ili osovine*** vozila koje se prevozi ***nalaze*** nakonstrukciji prikolice. ***Prilagodljiva pričvršćiva sredstva na stražnjem dijelu vozila ne smiju stršiti više od stršećeg tereta.***”;

Or. en

Amandman 221 **Markus Ferber**

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 95/53/EZ

Članak 8.c – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Teret smije stršiti ispred ***transportera*** vozila, ***osim u slučaju zglobnih vozila***, najviše 0,5 metara, pod uvjetom da se ***osovine*** vozila koje se prevozi ***nalaze*** na konstrukciji prikolice. Teret smije stršiti

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.”;

straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se **prednja** osovina vozila koje se prevozi nalazi na konstrukciji prikolice.”;

Or. en

Objasnenje

Pojašnjenje s obzirom na to da ne postoji priznata definicija „otvorenih” i „zatvorenih” transporterova vozila te kako bi se ostavilo prostora za djelomične ili buduće konstrukcije koje će doći na tržište i odrazila stvarnost prijevoza transporterima vozila u tom sektoru.

Amandman 222 **Massimiliano Salini**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 7.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 8.c – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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 **motornog vozila**. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se zadnja osovina vozila koje se prevozi nalazi na konstrukciji prikolice.”;

Or. en

Amandman 223 **Marco Campomenosi**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 7.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 8.c – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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 **motornog vozila**. Teret smije stršiti straga najviše 1,5 metara, pod uvjetom da se zadnja osovina vozila koje se prevozi nalazi na konstrukciji prikolice.”;

Or. it

Amandman 224

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetska učinkovitost, sigurnosne performanse **i da vozačima pružaju veću udobnost**. 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.

Or. en

Amandman 225
Mario Furore

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetske 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.

Zahod u kabini, ako je predviđen, ne može se ukloniti da bi se umjesto njega ugradile tehnologije s nultom stopom emisija.

Or. it

Amandman 226

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine

Izmjena

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine

utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetska učinkovitost 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.

utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetska učinkovitost, **udobnost za vozače** 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.

Or. en

Amandman 227 **Markus Ferber**

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

1. Vozila ili skupovi vozila koji su u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 smiju premašiti najveće dopuštene duljine utvrđene u točki 1.1. Priloga I. ovoj Direktivi pod uvjetom da im kabine imaju poboljšanu aerodinamiku, energetska učinkovitost, sigurnosne performanse **i da vozačima pružaju veću udobnost**. 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.

Or. en

Obrazloženje

U sektoru cestovnog prijevoza tereta postoji kroničan nedostatak vozača, a poboljšana sigurnost i sveukupna udobnost ključni su čimbenici za ublažavanje te situacije.

Amandman 228

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.a – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 229

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 8.a (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 9.b (novi)

(8 a) umeće se sljedeći članak 9.b:

U roku od jedne godine od stupanja na snagu ove Direktive Europska komisija mijenja relevantno homologacijsko zakonodavstvo, uključujući Uredbu (EU) 2018/858^{6a}, kako bi osigurala da su nova vozila ili skupovi vozila tehnički i operativno usklađeni sa zahtjevima intermodalnog prekrcaja, uključujući, među ostalim, zahtjeve u pogledu mase, oblika, veličine, mogućnosti prijenosa kranom, otpornosti na zračne sile u željezničkom prijevozu i mogućnosti uvlačenja i sklapanja uređaja koji strše.

^{6a} 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

Or. en

Obrazloženje

Budući da današnje cestovne jedinice većinom nisu prilagođene prijevozu željezničkim prometom ili unutarnjom plovidbom, važno je osigurati da sve nove cestovne jedinice koje se stavljaju na tržište konstrukcijom budu usklađene sa zahtjevima za intermodalne prijevozne djelatnosti kako bi se izbjeglo ometanje važnog tržišnog segmenta (pogotovo uzimajući u obzir promjene uvedene Prilogom I.).

Amandman 230
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 9.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.b – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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.

Vozila s pogonom na alternativna goriva također su u skladu s ograničenjima najveće dopuštene mase po osovini koja su navedena u točki 3. Priloga I.

Or. en

Amandman 231

Markus Ferber

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.b – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.**

Izmjena

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. **i 3.4.2.**

Or. en

Obrazloženje

Usklađivanje s izmjenama Priloga

Amandman 232

Dominique Riquet

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.b – drugi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

Dodatna masa koju iziskuju vozila s pogonom na alternativna goriva određuje se na temelju dokumentacije koju pruža proizvođač kada je dotično vozilo homologirano. Ta dodatna masa navodi se u službenom dokazu koji je potreban u skladu s člankom 6.

Or. en

Amandman 233

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.b – stavak 1. – podstavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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, **pod uvjetom da ti dodaci popisu osiguravaju usklađenost vozila s člankom 3. točkom 11. Uredbe (EU) 2019/1242^{1a}**. Posebno je važno da Komisija prije donošenja tih delegiranih akata postupa u skladu sa svojom uobičajenom praksom i da provede savjetovanja sa stručnjacima, među ostalim iz država članica.

^{1a} **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**

Amandman 234
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 9.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.b – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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.

Briše se.

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.”;

Amandman 235
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 9.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.b – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2 a. Komisija revidira zakonodavstvo o EU homologaciji kako bi se u obzir uzeli zahtjevi utvrđeni u točkama 3.4.2., 3.4.3. i 3.4.4. Priloga I.

Or. en

Amandman 236
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 10.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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.”;

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. ***Kontejneri i izmjenjivi sanduci duljine 45 ili više stopa koji su dio intermodalne prijevozne djelatnosti mogu se prevoziti i skupovima zglobnih vozila s poluprikolicom duljine do 15 metara, pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti u članku 4. stavcima 1. i 2.”;***

Or. en

Amandman 237
Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 10.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.c

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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 kad je riječ o vozilima ili skupovima vozila kojima se prevoze kontejneri duljine 45 **ili 48** 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.”;

Or. en

Amandman 238

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Certificirani automatski sustavi povezuju se na jedinstvenu nacionalnu ulaznu točku za posebne dozvole ili slične aranžmane kako je utvrđeno u članku 4.a kako bi se mogla prepoznati vozila ili skupovi vozila koji premašuju najveće dopuštene mase i za koja je izdana posebna dozvola.

Or. en

Amandman 239

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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*.

Izmjena

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*. ***Ako je to tehnički izvedivo, automatski sustavi moraju moći identificirati vozila ili skupove vozila za koje je izdana posebna dozvola i povezati uvjete utvrđene u dozvoli s najvećim dopuštenim masama i dimenzijama.***

Or. en

Obrazloženje

Automatski sustavi za identifikaciju moraju biti u stanju identificirati vozila ili skupove vozila koji premašuju najveće dopuštene mase i dimenzije, ali im je odobreno odstupanje na temelju posebne dozvole. Vozila s posebnom dozvolom ne bi trebalo neopravdano sankcionirati na temelju informacija koje pruži automatski sustav za identifikaciju.

Amandman 240

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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*.

Izmjena

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*. ***Automatski sustavi moraju moći***

identificirati vozila ili skupove vozila za koje je izdana posebna dozvola i povezati uvjete utvrđene u dozvoli s najvećim dopuštenim masama i dimenzijama.

Or. en

Amandman 241

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

U roku od četiri godine od stupanja na snagu ove Direktive sva vozila i svi skupovi vozila moraju imati ugrađenu opremu namijenjenu mjerenju mase koja je povezana s tahografima postavljenima u vozilima.

Or. en

Amandman 242

Kateřina Konečná

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1. – prvi podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

U roku od pet godina od stupanja na snagu ove Direktive sva vozila i svi skupovi vozila moraju imati ugrađenu opremu namijenjenu mjerenju mase.

Or. en

Obrazloženje

Umjesto oslanjanja isključivo na sustave za mjerenje mase koji su nasumično postavljeni na cestovnim infrastrukturama (koji se mogu jednostavno zaobići alternativnim rutama što bi vjerojatno dovelo do zagušenja tih ruta), bolja provedba zakonodavstva o cestama postići će se kontinuiranim praćenjem mase sustavima u vozilu na temelju senzora za masu povezanih s postojećim tahografima.

Amandman 243 Kosma Złotowski

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 13. – podtočka a
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.d – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

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. ***Ti sustavi također moraju biti povezani s elektroničkim sustavom za izdavanje dozvola za izvanredni prijevoz kako bi se mogla identificirati ovlaštena vozila koja prevoze nedjeljive terete.*** Ako se automatski sustavi upotrebljavaju samo u svrhu identifikacije, ne moraju biti certificirani.

Or. pl

Amandman 244 Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 13. – podtočka a
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.d – stavak 1. – četvrti podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

Ne dovodeći u pitanje pravo Unije ni

Izmjena

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.

nacionalno pravo, ako se za utvrđivanje kršenja ove Direktive i određivanje sankcija upotrebljavaju automatski sustavi, takvi automatski sustavi moraju biti certificirani. ***Ti sustavi moraju biti povezani i s elektroničkim sustavom za izdavanje dozvola za izvanredni prijevoz kako bi se prepoznala vozila s dozvolom za prijevoz komadnog tereta.*** Ako se automatski sustavi upotrebljavaju samo u svrhu identifikacije, ne moraju biti certificirani.

Or. en

Amandman 245

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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.”;

Izmjena

Svaka država članica svake kalendarske godine provodi najmanje **20** 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. ***Najmanje pet*** provjera ***po milijunu voznih kilometara vozila*** mora se obavljati noću.”;

Or. en

Amandman 246

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.da – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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**.

Izmjena

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**. ***Države članice dužne su osigurati i da program IAP-a može identificirati vozila i skupove vozila za koje je izdana posebna dozvola i povezati uvjete utvrđene u dozvoli s najvećim dopuštenim masama i dimenzijama.***

Or. en

Amandman 247

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.da – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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,

Izmjena

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**.

duljine, širine ili visine, dostupni u digitalnom strojno čitljivom formatu i stavljeni na raspolaganje putem nacionalnih pristupnih točaka uspostavljenih Delegiranom uredbom (EU) 2022/670**. **Države članice dužne su osigurati i da program IAP-a može identificirati vozila i skupove vozila za koje je izdana posebna dozvola i povezati uvjete utvrđene u dozvoli s najvećim dopuštenim masama i dimenzijama.**

Or. en

Obrazloženje

IAP mora moći identificirati vozila ili skupove vozila koji premašuju najveće dopuštene mase i dimenzije, ali im je odobreno odstupanje na temelju posebne dozvole. Vozila s posebnom dozvolom ne bi trebalo neopravdano sankcionirati na temelju informacija koje pruži automatski sustav za identifikaciju.

Amandman 248 **Dominique Riquet**

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 14.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.da –stavak 3. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) definirati kriterije za odobravanje pristupa teškim vozilima, uključujući, među ostalim, masu, duljinu, tehničke specifikacije i usklađenost vozila s posebnim sigurnosnim standardima;

Izmjena

(a) definirati kriterije za odobravanje pristupa teškim vozilima, uključujući, među ostalim, masu, duljinu, **visinu**, tehničke specifikacije i usklađenost vozila s posebnim sigurnosnim standardima;

Or. en

Amandman 249
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 14.a (nova)
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.e – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Države članice dužne su osigurati da se prihodi ostvareni od tih sankcija iskoriste za razvoj i podupiranje intermodalnih prijevoznih djelatnosti, smanjenje vanjskih troškova uzrokovanih cestovnim prometom i poboljšanje prekograničnog prijevoza za željeznički i vodni prijevoz.

Or. en

Amandman 250
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 15.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.b – stavak 15.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Briše se.

”

(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;

”

Or. en

Amandman 251
Ciarán Cuffe
u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 16.

Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.g – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

2. Komisija analizira informacije primljene u skladu sa stavkom 1. i na temelju njih podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive najkasnije **12** mjeseci nakon primitka informacija od svih država članica. To izvješće treba sadržavati informacije o relevantnim kretanjima u dotičnim područjima.

Or. en

Amandman 252

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 16.a (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.ga (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(16 a) Dodaje se sljedeći članak 10.ga:

Članak 10.ga

Forum za najbolje prakse u području EMS-ova

- 1. Forum za najbolje prakse u području EMS-ova uspostavlja se radi poticanja dijaloga među stručnjacima država članica i članovima Odbora za cestovni promet i dijeljenja iskustava i primjera najbolje prakse o EMS-ovima u Uniji.***
- 2. Države članice za potrebe Foruma za najbolje prakse u području EMS-ova određuju stručnjake koji se odabiru među stručnjacima koji sudjeluju u radu Odbora za cestovni promet iz članka 10.i.***
- 3. Dionici, predstavnici proizvođača vozila, predstavnici cestovnih prijevoznika i socijalni partneri mogu biti pozvani na***

Forum za najbolje prakse u području EMS-ova.

4. Forum za najbolje prakse u području EMS-ova donosi svoja postupovna pravila.

5. Forum za najbolje prakse u području EMS-ova sastaje se najmanje jednom godišnje.

Or. en

Obrazloženje

EMS-ovi se koriste u nekim državama članicama, no ne u svima. S obzirom na porast prometovanja EMS-ova i prikupljanja podataka o njima bilo bi korisno stvoriti prilike da države članice razmjenjuju iskustva, znanje i najbolje prakse o EMS-ova u obliku foruma za najbolje prakse u području EMS-ova.

Amandman 253

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 19.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.j

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19) članak 10.j *briše se;*

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

Komisija do [četiri godine od datuma stupanja na snagu] te svake četiri godine nakon toga podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni ove Direktive. Izvješće sadržava detaljnu procjenu učinaka ove Direktive na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, konkurentnost sektora, povezivost i promjenu načina prijevoza. U izvješću bi posebno trebalo procijeniti učinke europskih modularnih sustava korištenih u nacionalnom prijevozu kako bi se bolje razumjelo koje su posljedice dopuštanja njihove upotrebe. U okviru tog izvješća Komisija također procjenjuje u

kojoj je mjeri provedba ove Direktive ispunila svoje ciljeve te njezinu interakciju s drugim relevantnim pravnim aktima Unije. Komisija na temelju tog izvješća prema potrebi podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Direktive.

Or. en

Amandman 254
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 19.a (nova)
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.ja (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(19 a) Dodaje se sljedeći članak 10.ja:

Članak 10.ja

Preispitivanje

Komisija najkasnije do 2027. preispituje učinkovitost i učinak ove Direktive, izvedivost datuma navedenih u članku 4.b i njezinu usklađenost s drugim relevantnim zakonodavstvom Unije i podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o rezultatima preispitivanja. Izvješće, po potrebi, sadržava prijedlog o izmjeni ove Direktive koji se temelji na rezultatima preispitivanja i procjene učinka.

Komisija izvješćuje Europski parlament i Vijeće o stanju uvjeta koji omogućuju provedbu za prihvaćanje teških vozila s nultim emisijama na tržištu u Uniji. U tom izvješću Komisija među ostalim posebno ocjenjuje sljedeće elemente:

(a) količinu registracija teških vozila s nultim emisijama u državama članicama,

(b) uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu prikladne za teška vozila u

državama članicama,

(c) primjenu naknada za korištenje cesta diferenciranih prema emisijama CO₂ u državama članicama,

(d) razinu prosječne cijene emisijskih jedinica u okviru novog sustava trgovanja emisijama koji obuhvaća cestovni promet,

(e) druge mjere kojima se podupire korištenje teških vozila s nulnim emisijama.

Or. en

Amandman 255
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 20.
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.k – četvrti podstavak

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 256
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Članak 2.a (novi)

Članak 2.a

Izmjene Uredbe (EU) 2018/858

U članku 3. Uredbe (EU) 2018/858 stavak 17. zamjenjuje se sljedećim:

(17) „prikolica” znači svako vozilo na kotačima bez vlastitog pogona koje je konstruirano i izrađeno za vuču motornim vozilom i uključuje poluprikolice.

Međutim, ako nije priključena na vučno vozilo, prikolicu se radi održavanja kretanja može pokretati bez primjene porivnih sila.”;

U članku 3. Uredbe (EU) 2018/858 stavak 33. zamjenjuje se sljedećim:

(33) „poluprikolica” znači vučeno vozilo na kojem su osovina ili osovine postavljene iza težišta vozila (kada je ravnomjerno opterećeno) i koje je opremljeno spojnom napravom kojom se omogućuje prijenos vodoravnih i okomitih sila na vučno vozilo. Jedna ili više osovina mogu biti pogonske radi održavanja vučnog vozila, a doprinos pogonskoj snazi skupa vozila dopušten je pri svim brzinama. Kako bi se postigla stabilnost skupa vozila, pogonska snaga poluprikolice ne prelazi pogonsku snagu vučnog vozila pri brzinama većima od 15 km/h”;

Or. en

Obrazloženje

Mora se osigurati da prijevoznici koji su zainteresirani za ulaganje u motorna vozila, prikolice i poluprikolice s nulnim emisijama ili takva energetska učinkovitija vozila mogu u njih ulagati bez pravnih prepreka. Zakonodavstvo o EU homologaciji vozila i dalje ne omogućava homologaciju prikolica i poluprikolica s pomoćnim pogonskim sustavom, što predstavlja vrlo ozbiljnu prepreku njihovom uvođenju na tržištu i upotrebi.

Amandman 257

Ciarán Cuffe

u ime Kluba zastupnika Verts/ALE-a

Prijedlog direktive
Članak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 2.a

Izmjene Uredbe (EU) 2019/2144

***U članku 7. Uredbe (EU) 2019/2144
umeće se sljedeći stavak 4.a:***

***4.a Za vozila kategorija M_1 i N_1 najveće
dopuštene širine su sljedeće:***

***1. M_1 : 1 921 m, osim za vozila kategorije
 M_1 s najmanje 10 kubičnih metara
unutarnjeg prostora, za koja ograničenje
širine iznosi 2,07 m***

***2. N_1 : 1 921 m, osim za vozila kategorije
 N_1 s najmanje 7 kubičnih metara
unutarnjeg prostora, za koje ograničenje
širine iznosi 2,07 m***

***3. N_1 : 2,60 m za vozila opremljena
nadogradnjom s izoliranim stijenkama
debljine najmanje 45 mm koja ima kod
nadogradnje 04 ili 05 iz Dodatka 2.
Prilogu I. Uredbi (EU) 2018/858.***

***Zahtjevi navedeni u prvom podstavku
točkama 1. i 2. primjenjuju se od
1. siječnja 2028. za vozila koja stvaraju
emisije iz ispušne cijevi te od
1. siječnja 2032. za vozila s nultim
emisijama.***

Or. en

Amandman 258
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Članak 3. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Države članice najkasnije do [dana donošenja + **2 godine**] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi

1. Države članice najkasnije do [dana donošenja + **1 godina**] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi

usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba. Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave.

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 i način oblikovanja te izjave.

Or. en

Objasnenje

S obzirom na vremenske okvire, revidirane odredbe o masama i dimenzijama trebale bi se što prije početi primjenjivati. Stoga bi nacionalno prenošenje trebalo ubrzati što je više moguće.

Amandman 259

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Prijedlog direktive

Članak 3. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Objasnenje

Radi se o bitnom zakonodavnom aktu za sektor cestovnog prometa, tako da je važno da se što prije počne primjenjivati. Stoga nacionalno prenošenje trebalo uslijediti najkasnije 1 godinu nakon donošenja.

Amandman 260
Kateřina Konečná

Prijedlog direktive
Članak 3. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 261
Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Prijedlog direktive
Članak 3. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 262
Colm Markey

Prijedlog direktive
Članak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 3.a

Komisija najkasnije do 31. prosinca 2024. preispituje najveću širinu u pravu Unije za laka vozila i, prema potrebi, podnosi zakonodavne prijedloge koji se primjenjuju na nove registracije od odgovarajućeg ili odgovarajućih datuma.

Or. en

Obrazloženje

S obzirom na povećanje širine lakih putničkih vozila (tj. automobila, crossovera, terenskih vozila (SUV-ova) i kamioneta), njihova najveća širina preispitat će se unutar utvrđenog vremenskog okvira kako bi se osigurala jasnoća zakonodavstva.

Amandman 263
Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt

Prijedlog direktive
Članak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 3.a

Komisija najkasnije do 31. prosinca 2024. preispituje najveću širinu u pravu Unije za laka vozila i podnosi zakonodavne prijedloge koji se primjenjuju na nove registracije od odgovarajućeg ili odgovarajućih datuma.

Or. en

Obrazloženje

S obzirom na povećanje širine lakih putničkih vozila (tj. automobila, crossovera, terenskih vozila (SUV-ova) i kamioneta), njihova najveća širina preispitat će se unutar utvrđenog

vremenskog okvira kako bi se osigurala jasnoća zakonodavstva.

Amandman 264
Clare Daly, Leila Chaibi

Prijedlog direktive
Članak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 3.a

Komisija najkasnije do 31. prosinca 2024. preispituje najveću širinu u pravu Unije za laka vozila i podnosi zakonodavne prijedloge koji se primjenjuju na nove registracije od odgovarajućeg ili odgovarajućih datuma.

Or. en

Amandman 265
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 1.1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Najveće dopuštene dimenzije vozila iz članka 1. stavka 1. točke (a)		
1.1. Najveća duljina		
	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
	– prikolica	12,00 m
	– zglobno vozilo	16,50 m
	– cestovni vlak	18,75 m
	– zglobni autobus	18,75 m
	– autobus s dvije osovine	13,50 m

	– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
	– autobus + prikolica	18,75 m

Izmjena

1. Najveće dopuštene dimenzije vozila iz članka 1. stavka 1. točke (a)		
1.1. Najveća duljina		
	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
	– prikolica	12,00 m
	– zglobno vozilo	18,00 m
	– cestovni vlak	18,75 m
	– zglobni autobus <i>s tri osovine</i>	18,75 m
	– zglobni autobus s četiri osovine	21,00 m
	– autobus s dvije osovine	13,50 m
	– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
	– autobus + prikolica	18,75 m

Or. en

Amandman 266

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 1.1. i točka 2.5 (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

1.1. Najveća duljina		
	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m

– prikolica	12,00 m
– zglobno vozilo	16,50 m
– cestovni vlak	18,75 m
– zglobni autobus	18,75 m
– autobus s dvije osovine	13,50 m
– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
– autobus + prikolica	18,75 m

Izmjena

1.1. Najveća duljina	
– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
– prikolica	12,00 m
– zglobno vozilo	16,50 m
– cestovni vlak	18,75 m
– zglobni autobus <i>s tri osovine</i>	18,75 m
– zglobni autobus s četiri osovine	21,00 m
– autobus s dvije osovine	13,50 m
– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
– autobus + prikolica	18,75 m
2.5. Četveroosovinski zglobni autobusi	32 tone
<i>U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveća dopuštena masa od 32 tone propisana u pododjeljku 2.5. povećava se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.</i>	
<i>U slučaju vozila s nultim emisijama najveća dopuštena masa od 32 tone propisana u pododjeljku 2.5. povećava se za 2 tone.</i>	

Or. en

Obrazloženje

Amandmanom se dodaje zasebna kategorija za četveroosovinske zglobne autobuse kako bi se ovaj zakonodavni akt dodatno prilagodio budućim potrebama. Iako se ti autobusi sve više upotrebljavaju, do sada se nisu smatrali zasebnom kategorijom.

Amandman 267

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 1.1.

Tekst koji je predložila Komisija

1.1. Najveća duljina		
	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
	– prikolica	12,00 m
	– zglobno vozilo	16,50 m
	– cestovni vlak	18,75 m
	– zglobni autobus	18,75 m
	– autobus s dvije osovine	13,50 m
	– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
	– autobus + prikolica	18,75 m

Izmjena

1.1. Najveća duljina		
	– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
	– prikolica	12,00 m
	– zglobno vozilo	16,50 m
	– zglobno vozilo za prijevoz kontejnera ili izmjenjivih sanduka duljine 45 stopa koje je dio intermodalnog prijevoza	18,00 m
	– cestovni vlak	18,75 m

	– zglobni autobus s <i>tri osovine</i>	18,75 m
	– <i>zglobni autobus s četiri osovine</i>	21,00 m
	– autobus s dvije osovine	13,50 m
	– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
	– autobus + prikolica	18,75 m

Or. en

Amandman 268
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 1.3.

Tekst koji je predložila Komisija

1.3. Najveća visina		
	– svako vozilo	4,00 m
	– vozila ili skupovi vozila u intermodalnom prijevozu jednog ili više kontejnera standardne vanjske visine od 9'6'' (visoki kontejneri)	4,30 m

Izmjena

1.3. Najveća visina		
	– svako vozilo	4,00 m
	– vozila ili skupovi vozila u intermodalnom prijevozu jednog ili više kontejnera standardne vanjske visine od 9'6'' (visoki kontejneri)	4,00 m

Or. en

Amandman 269
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 1.1. i točka 1.6

Tekst koji je predložila Komisija

1.1. Najveća duljina	
– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
– prikolica	12,00 m
– zglobno vozilo	16,50 m
– cestovni vlak	18,75 m
– zglobni autobus	18,75 m
– autobus s dvije osovine	13,50 m
– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
– autobus + prikolica	18,75 m
1.6. Najveća udaljenost između osi glavnog nosača sedla i stražnjeg dijela poluprikolice	12,00 m

Izmjena

1.1. Najveća duljina	
– motorno vozilo osim autobusa	12,00 m
– prikolica	12,00 m
– zglobno vozilo	18,00 m
– cestovni vlak	18,75 m
– zglobni autobus	18,75 m
– autobus s dvije osovine	13,50 m
– autobus s više od dvije osovine	15,00 m
– autobus + prikolica	18,75 m

1.6. Najveća udaljenost između osi glavnog nosača sedla i stražnjeg dijela poluprikolice	13,50 m
--	----------------

Or. en

Obrazloženje

Ako se najveća dopuštena duljina poveća za samo 1,5 metara, moći će se prevoziti i kontejneri duljine 45 stopa i oni duljine 48 stopa. Time se jača intermodalnost. Osim toga, kontejner duljine 48 stopa omogućava približno 30 % više volumena tereta uz gotovo iste troškove kao i kontejner duljine 40 stopa. Tom se poboljšanom učinkovitošću štedi CO₂ i ona pozitivno utječe na nedostatak vozača jer je za prijevoz istog volumena robe potrebno manje vozača. Tim se povećanjem uvećava samo prenosivi volumen, no ne mijenja se ukupna dopuštena masa. Stoga nema dodatnog opterećenja cestovne infrastrukture.

Amandman 270
Ciarán Cuffe

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 2.2.

Tekst koji je predložila Komisija

2.2. Skupovi vozila				
	2.2.1.	Cestovni vlakovi s pet ili šest osovina		
		(a) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom prikolicom	40 tona	
		(b) troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom prikolicom	40 tona	
	2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina		
		(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
		(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
		(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 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.		

Izmjena

2.2. Skupovi vozila		
2.2.1.	Cestovni vlakovi s pet ili šest osovina	
	(a) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom prikolicom	40 tona
	(b) troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom prikolicom	40 tona
2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina	
(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone
(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u	44 tone

		intermodalnim prijevoznim djelatnostima	
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 motorna vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1. i 2.2.2. povećavaju se za 4 tone. <i>Ta dopuštena masa za skupove vozila s nultim emisijama primjenjuje se za nacionalni i međunarodni promet.</i>			
U slučaju skupova vozila koja čine motorna vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone. <i>Ta dopuštena masa za skupove vozila s nultim emisijama primjenjuje se za nacionalni i međunarodni promet.</i>			

Or. en

Amandman 271

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.21. i točka 2.2.2

Tekst koji je predložila Komisija

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 <i>ili troosovinskom</i> prikolicom	40 tona
2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina	
	(a) dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona

	(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Izmjena

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 prikolicom	40 tona
		(ba) troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom prikolicom	44 tone
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 poluprikolicom	40 tona
		(ba) troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	44 tone
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Or. en

Obrazloženje

S jedne se strane povećanjem ukupne mase za 4 tone poboljšava učinkovitost prijevoza tereta. Tom se poboljšanom učinkovitošću štedi CO₂ i ona pozitivno utječe na nedostatak vozača jer je za prijevoz istog volumena robe potrebno manje vozača. S druge strane, time se povećava trošenje ceste. Ovaj prijedlog predstavlja uravnoteženi kompromis. Ako se prijevoz dodatne mase dopusti samo za troosovinska vozila s troosovinskom prikolicom/poluprikolicom, dodatno se opterećenje prenosi na još jednu osovinu, čime se ublažava nepovoljni čimbenik, a zadržavaju prednosti učinkovitijeg prijevoza tereta.

Amandman 272
Massimiliano Salini

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 2.2.2.

Tekst koji je predložila Komisija

2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina		
	(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Izmjena

2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina		
	(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Or. en

Amandman 273
Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.2.2.

Tekst koji je predložila Komisija

2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina	
(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone
(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Izmjena

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 poluprikolicom	40 tona
(ba)	troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	46 tona
(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone
(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone
(da)	troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	46 tona

Or. en

Amandman 274
Marco Campomenosi

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.2.2.

Tekst koji je predložila Komisija

2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina	
(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone
(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Izmjena

2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina	
(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone
(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Or. en

Amandman 275

Markus Ferber

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.2.2.

Tekst koji je predložila Komisija

2.2.2.	Zglobna vozila s pet ili šest osovina	
(a)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	40 tona

	(b)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom	40 tona
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	42 tone
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima	44 tone

Izmjena

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 poluprikolicom	40 tona
	(ba)	troosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom	44 tone
	(c)	dvoosovinsko motorno vozilo s troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima ili dvoosovinsko motorno vozilo s nultim emisijama ili s pogonom na alternativna goriva s troosovinskom poluprikolicom	44 tone
	(d)	troosovinsko motorno vozilo s dvoosovinskom ili troosovinskom poluprikolicom koje sudjeluje u intermodalnim prijevoznim djelatnostima ili dvoosovinsko motorno vozilo s nultim emisijama ili s pogonom na alternativna goriva s troosovinskom poluprikolicom	46 tona

Or. en

Obrazloženje

Kako bi se potaknula primjena vozila s nultim emisijama i intermodalnost te intenzivirale aktivnosti dekarbonizacije, a istodobno omogućilo povećanje korisnog tereta, motornim vozilima s tri osovine i poluprikolicom s tri osovine odobrava se masa od 44 tone, a dodatne 2 tone odobravaju se za vozila s nultim emisijama i pogonom na alternativna goriva koja sudjeluju u intermodalnom prijevozu. Ukupnim povećanjem mase na 44 tone osigurava se manji broj putovanja radi smanjenja emisija stakleničkih plinova.

Amandman 276
Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.2.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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.			

Izmjena

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.b, 2.2.2.b i 2.2.2.d 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.			

Objasnenje

S jedne je strane povećanje ukupne mase vozila s nultim emisijama za 4 tone nužno kako bi se nadoknadila njihova dodatna masa i potaknula njihova upotreba. S druge strane, time se povećava trošenje ceste. Ovaj prijedlog predstavlja uravnoteženi kompromis. Ako se prijevoz dodatne mase dopusti samo za troosovinska vozila s troosovinskom prikolicom/poluprikolicom, dodatno se opterećenje prenosi na još jednu osovinu, čime se ublažava nepovoljni čimbenik, a zadržavaju prednosti učinkovitijeg prijevoza tereta.

Amandman 277

Jan-Christoph Oetjen

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.2.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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.		

Izmjena

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 <i>i/ili prikolice s tehnologijom s nultim emisijama</i> , 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 <i>i/ili prikolice s tehnologijom s nultim emisijama</i> , najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.		

Or. en

Objasnenje

Tijekom prijelaza na cestovni prijevoz tereta potpuno s nultim emisijama te u nedostatku potpuno uspostavljenog programa AFIR mora biti moguće da se izuzeće od dopuštene mase za dvije tone dopusti i za prikolice s tehnologijom s nultim emisijama koje vuku kamioni s motorima s unutarnjim izgaranjem.

Amandman 278
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 2.2.4. – zadnja tri reda

Tekst koji je predložila Komisija

<i>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.</i>
<i>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.</i>
<i>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.</i>

Izmjena

Briše se.

Or. en

Amandman 279

Carlo Fidanza

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.2.4. – zadnja tri reda

Tekst koji je predložila Komisija

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**.

Izmjena

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 **2 tone**.

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 **2 tone za vozila s nultim emisijama i 2 tone za prikolice s tehnologijom električnih prikolica**.

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 **1 tonu za vozila s nultim emisijama i 1 tonu za prikolice s tehnologijom električnih prikolica**.

U slučaju skupova vozila koje čine vozila koja ne pogone alternativna goriva ni nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone za prikolice s tehnologijom električnih prikolica.

Or. en

Obrazloženje

The proposed amendments aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads..

Amandman 280

Ciarán Cuffe

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.3.

Tekst koji je predložila Komisija

2.3. Motorna vozila		
2.3.1.	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
2.3.2.	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
2.3.3.	Troosovinska motorna vozila	25 tona
2.3.4.	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona

U slučaju 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.

Izmjena

2.3. Motorna vozila		
2.3.1.	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
2.3.2.	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
2.3.3.	Troosovinska motorna vozila	25 tona
2.3.4.	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u točkama 2.3.1., 2.3.3. i 2.3.4. pododjeljka 2.3. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju motornih vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone. Ta dopuštena masa za skupove vozila s nultim emisijama primjenjuje se za nacionalni i međunarodni promet.		

Amandman 281
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 2.3.

Tekst koji je predložila Komisija

2.3. Motorna vozila		
2.3.1.	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona
2.3.2.	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
2.3.3.	Troosovinska motorna vozila	25 tona
2.3.4.	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona
U slučaju 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.		

Izmjena

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 <i>čije su pogonske osovine u skladu s pododjeljcima od 3.5.3.2. do 3.5.3.4.</i>	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine <i>čije su pogonske osovine u skladu s pododjeljcima od 3.5.3.2. do 3.5.3.4.</i>	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine <i>čije su pogonske osovine u skladu s pododjeljcima od 3.5.3.2. do 3.5.3.4.</i>	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.		

Or. en

Amandman 282

Paolo Borchia

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.3.

Tekst koji je predložila Komisija

2.3. Motorna vozila		
2.3.1.	Dvoosovinska motorna vozila, osim autobusa	18 tona

2.3.2.	Dvoosovinski autobusi	19,5 tona
2.3.3.	Troosovinska motorna vozila	25 tona
2.3.4.	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona
U slučaju 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.		

Izmjena

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	26 tona

	pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je priznat kao jednakovrijedan zračnom	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.		

Or. en

Amandman 283

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.3. – zadnja tri reda

Tekst koji je predložila Komisija

U slučaju vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone.

Izmjena

U slučaju vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.3. povećavaju se za 2 tone. **Točka 2.3.2. povećava se za 0,5 tona.**

Or. en

Obrazloženje

Prijedlogom Komisije dopušta se autobus mase 21,5 tona samo s dvije osovine. To bi ograničenje uzrokovalo brojne probleme u cestovnoj infrastrukturi, osobito u gradovima. Troosovinska vozila već su dostupna na tržištu; bolje čuvaju cestovnu infrastrukturu i omogućavaju prijevoz većeg broja putnika jer im je najveća dopuštena duljina veća.

Amandman 284

Peter Lundgren

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.3.4 – podtočka 2.3.5 – podtočka 2.3.6.

Tekst koji je predložila Komisija

2.3.4.	Troosovinska motorna vozila čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	26 tona
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine čija je pogonska osovina opremljena s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	40 tona
U slučaju 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.		

Izmjena

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	26 tona
--------	--	---------

	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 ili čije su pogonske osovine u skladu s pododjeljkom 3.5.2. ili 3.5.3.	
2.3.5.	Četveroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine i najmanje jednom pogonskom osovinom opremljenom s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	32 tone
2.3.6.	Peteroosovinska motorna vozila s dvije upravljačke osovine i najmanje jednom pogonskom osovinom opremljenom s dva para kotača i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao jednakovrijedan zračnom kako je određeno u Prilogu II., ili čija je svaka pogonska osovina opremljena s dva para kotača pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 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., 2.3.2. , 2.3.3. i 2.3.4. pododjeljka 2.3. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.		
U slučaju motornih vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u točki 2.3.1. i točkama od 2.3.3. do 2.3.6. povećavaju se za 4 tone, a za vozila iz točke 2.3.2. za 2 tone.		

Or. en

Amandman 285
Dominique Riquet

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 2.3.6. – zadnja dva reda

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Izmjena

Briše se.

Or. en **Amandman**

286

Ciarán Cuffe

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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.	

Izmjena

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 motornih vozila s nultim emisijama, najveća dopuštena masa od 28 tona propisana u pododjeljku 2.4. povećava se za 2 tone. Ta dopuštena masa za skupove vozila s nultim emisijama primjenjuje se za nacionalni i međunarodni promet.	

Or. en

Amandman 287

Markus Ferber

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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 .	

Izmjena

2.4. Zglobni autobusi		
2.4.1.	Troosovinski zglobni autobusi	28 tona
2.4.2.	Četveroosovinski zglobni autobusi	32 tone
	U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveća dopuštena masa 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 2.4.1. povećava se za 3 tone , a najveća dopuštena masa propisana u pododjeljku 2.4.2. povećava se za 4 tone.	

Or. en

Amandman 288
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 2.5. (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.5.	Četveroosovinski zglobni autobusi	32 tone
-------------	--	----------------

	<i>U slučaju vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveća dopuštena masa od 32 tone propisana u pododjeljku 2.5. povećava se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.</i>
	<i>U slučaju vozila s nultim emisijama najveća dopuštena masa od 32 tone propisana u pododjeljku 2.5. povećava se za 4 tone.</i>

Or. en

Amandman 289
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.1. i točka 3.4

Tekst koji je predložila Komisija

3.1. Jednostruke osovine		
	Jednostruka nepogonska osovina	10 tona
3.4. Pogonska osovina		
3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3. i 2.4. <i>koja ne odlikuju nulte emisije</i>	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

Izmjena

3.1. Jednostruke osovine		
	Jednostruka nepogonska osovina	10 tona
	Jednostruka nepogonska osovina s dva para kotača za autobuse	11,5 tona
3.4. Pogonska osovina		
3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz točaka Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3., 2.4. i 2.5.	12,5 tona

Or. en

Amandman 290
Andor Deli

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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.	11,5 tona
	3.4.3.	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	11,5 tona

Or. en

Obrazloženje

Predloženo povećanje pogonske osovine iz točaka 3.4.2. i 3.4.3. uzrokovalo bi pretjerano trošenje cesta (približno + 40 %) i ne potiče proizvođače na proizvodnju lakših vozila.

Amandman 291
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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.	<i>Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama</i>	<i>12,5 tona</i>
--	---------------	--	-------------------------

Izmjena

3.4. Pogonska osovina			
	3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3. i 2.4. koja ne odlikuju nulte emisije	12,5 tona
	3.4.2.	Pogonska osovina vozila s nultim emisijama iz točaka 2.3. i 2.4.	12,5 tona

Or. en

Amandman 292
Kateřina Konečn

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predlořila Komisija

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

Izmjena

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 tona
	3.4.3.	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	12,5 tona

Or. en

Obrazloņenje

Predloņeno povećanje pogonske osovine iz točaka 3.4.2. i 3.4.3. uzrokovalo bi pretjerano trošenje cesta (približno + 40 %) i ne potiče proizvođače na proizvodnju lakših vozila.

Amandman 293
Ciarán Cuffe

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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.	<p>Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2.1. i 2.2.2., osim vozila opisanih u nastavku.</p> <p><i>Pogonska osovina vozila s nultim emisijama novoregistriranih između stupanja na snagu ove Direktive i 1. siječnja 2029., pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti iz točke 3.4.4.</i></p> <p><i>Uvjeti iz točke 3.4.4. primjenjuju se od 1. siječnja 2029. na sva novoregistrirana vozila iz točaka 2.2.1. i 2.2.2. bez obzira na njihove pogonske sklopove.</i></p>	11,5 tona 12 tona
3.4.3.	<p>Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama</p> <p><i>Pogonska osovina dvoosovinskih autobusa s nultim emisijama novoregistriranih između stupanja na snagu ove Direktive i 1. siječnja 2035., pod uvjetom da su ispunjeni uvjeti iz točke 3.4.4.</i></p> <p><i>Uvjeti iz točke 3.4.4. primjenjuju se od 1. siječnja 2029. na sve dvoosovinske autobuse bez obzira na njihove pogonske sklopove.</i></p>	11,5 tona 12 tona
3.4.4.	<i>Teška vozila s nultim emisijama koja su novoregistrirana između stupanja na snagu i 1. siječnja 2029. i koja imaju pogonsku osovину mase 12 tona</i>	

	<p><i>ispunjavaju sljedeće uvjete:</i></p> <p>1. na upravljačku osovину ugrađuju se široke visokoučinkovite jednostruke gume najmanje stupnja A prema ljestvici EU-a za otpor kotrljanja guma i stupnja B za prianjanje na mokre površine;</p> <p>2. na pogonsku osovину ugrađuju se dvostruke gume najmanje stupnja A prema ljestvici EU-a za otpor kotrljanja guma i stupnja B za prianjanje na mokre površine;</p> <p>3. na sustavu za praćenje pritiska u gumama postavlja se granica upozorenja na temelju koje se vozač upozorava na gubitak tlaka pri 0,6 bara;</p> <p>4. ugrađuje se ograničivač ubrzanja kojim se osigurava da ubrzanje iz mirovanja ne prelazi 1,2 m/s².</p> <p>Od 1. siječnja 2029. u sva novoregistrirana teška vozila ugrađuju se tehnologije opisane u točkama od 1. do 4. ovo pododjeljka.</p>
--	---

Or. en

Amandman 294
Elsi Katainen

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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.	11,5 tona

	3.4.3.	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	11,5 tona
--	--------	--	------------------

Or. en

Obrazloženje

Povećanje mase osovine značajno bi negativno utjecalo na trošenje cesta i mostove. Primjerice, mnogo slabih cestovnih struktura i malih mostova u gradovima ne bi moglo podnijeti opterećenje osovine od 12,5 tona. To bi ograničilo upotrebu autobusa. Gotovo svaka autobusna linija u nekom trenutku svojeg putovanja prolazi kroz gradove kako bi ukrcala putnike. U prometu već postoji mnogo troosovinskih autobusa s nultim emisijama i masa osovine od 11,5 tona ne predstavlja problem u promicanju zelene tranzicije.

Amandman 295

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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.	11,5 tona
	3.4.3.	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	11,5 tona

Or. en

Obrazloženje

Povećanje mase pogonske osovine za skupove vozila s 11,5 na 12,5 tona uzrokovalo bi probleme s ograničenjem mase na gradskim mostovima te bi posljedično ograničilo upotrebu

autobusa. Ovaj bi prijedlog znatno povećao opterećenje na cestama. Postojeće ograničenje mase osovine od 11,5 tona ne predstavlja problem za razvoj električnih autobusa u svrhu zelene tranzicije. Na tržištu već postoji mnogo različitih opcija kao što su dvoosovinski, troosovinski i zglobni električni autobusi.

Amandman 296
Isabel García Muñoz

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

3.4. Pogonska osovina			
	3.4.1.	Pogonska osovina vozila iz točaka 2.2., 2.3. i 2.4. koja ne odlikuju nulte emisije	11,5 tona
	3.4.2.	Pogonska osovina vozila s nultim emisijama iz točaka 2.2.1. i 2.2.2.	12,5 tona
	3.4.3.	Dvoosovinski autobusi s nultim emisijama	12,5 tona
	3.4.4.	<i>Troosovinski autobusi s nultim emisijama</i>	<i>12,5 tona</i>

Or. en

Amandman 297
Isabel García Muñoz

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.5.3.

Tekst koji je predložila Komisija

3.5.3.	1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tona
--------	---	---------

	ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	19 tona
--	---	---------

Izmjena

3.5.3.	1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tona
	ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona <i>U slučaju vozila s nultim emisijama, najveći zbroj masa osovina po dvostrukoj osovini povećava se za 1 tonu.</i>	19 tona

Or. en

Amandman 298
Markus Ferber

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.5.3.

Tekst koji je predložila Komisija

3.5.3.	1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tona
	ako je pogonska osovina opremljena s dva para guma i zračnim ovjesom ili ovjesom koji je unutar Unije priznat kao istovrijedan zračnom kako je definirano u Prilogu II., ili ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma pri čemu najveće opterećenje pojedine osovine ne premašuje 9,5 tona	19 tona

Izmjena

3.5.3.	1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	
3.5.3. 1.	<i>Općenito</i>	18 tona
3.5.3. 2.	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

3.5.3. 3.	<i>U slučaju vozila s nulnim emisijama iz točaka 2.3. i 2.4. 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.</i>	20 tona
3.5.3. 4.	<i>U slučaju vozila s nulnim emisijama iz točaka 2.3. i 2.4. ako je svaka pogonska osovina opremljena s dva para guma i ako najveća masa svake osovine ne prelazi 10 tona</i>	20 tona

Or. en

Amandman 299
Elsi Katainen

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.6. (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

--

Izmjena

3.6. Trostruka osovina motornih vozila		
<i>Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:</i>		
3.6.1.	<i>udaljenost manja od 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 tona</i>
3.6.2.	<i>1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 tone</i>

Or. en

Obrazloženje

Važno je u Prilog I. dodati mase trostrukih osovina motornih vozila kako bi se uspostavile zajedničke mase na razini EU-a.

Amandman 300
Peter Lundgren

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.6. (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

--

Izmjena

3.6. Trostruka osovina motornih vozila			
	<i>Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:</i>		
	3.6.1.	<i>1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 tone</i>
	3.6.2.	<i>U slučaju vozila s nultim emisijama ako su najmanje dvije osovina opremljene s dvostrukim gumama. 1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>26 tona</i>

Or. en

Amandman 301
Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 3.6. (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

--

Izmjena

3.6. Trostruka osovina motornih vozila			
	<i>Ukupno opterećenje nijedne trostruke osovine ne smije premašiti sljedeće vrijednosti za sljedeće udaljenosti (d) između osovina:</i>		
	3.6.1.	<i>udaljenost manja od 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 tona</i>
	3.6.2.	<i>1,3 m ili veća, no ispod 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>27 tona</i>

Objasnenje

U Prilog I. potrebno je dodati mase trostrukih osovina kako bi se uspostavile zajedničke mase na razini EU-a.

Amandman 302**Elsi Katainen****Prijedlog direktive****Prilog I. – tablica – točka 4.3.***Tekst koji je predložila Komisija*

4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku	
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.

Izmjena

4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku	
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog ili peterosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.

Objasnenje

Kako bi se očuvala cestovna sigurnost i infrastruktura, važno je ograničiti opterećenja na mostovima. Peterosovinski kamioni prevoze najteži teret i njihova je bruto masa 40 tona. Stoga je najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku zapravo još važnija za peterosovinske nego četveroosovinske kamione i treba je dodati u Direktivu. Prekratak međuosovinski razmak uzrokovao bi probleme s, primjerice, infrastrukturom mostova.

Amandman 303**Peter Lundgren**

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 4.3.

Tekst koji je predložila Komisija

4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku	
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.

Izmjena

4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku	
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog ili peterosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.

Or. en

Amandman 304
Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Prijedlog direktive
Prilog I. – tablica – točka 4.3.

Tekst koji je predložila Komisija

4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku	
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.

Izmjena

4.3. Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku	
	Najveća dopuštena masa četveroosovinskog ili peterosovinskog motornog vozila (izražena u tonama) ne smije biti veća od peterostruke udaljenosti (izražene u metrima) između krajnjih prednjih i krajnjih stražnjih osovina vozila.

Obrazloženje

Najveća dopuštena masa ovisno o međuosovinskom razmaku još je važnija za peterosovinske nego četverosovinske kamione jer peterosovinski kamioni prevoze najteži teret i njihova je bruto masa 40 tona. To je potrebno utvrditi Direktivom.