



2023/0265(COD)

20.10.2023

*****I**

NACRT IZVJEŠĆA

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

Odbor za promet i turizam

Izjaviteljica: Isabel García Muñoz

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacрта akta

Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca

Brisanja su označena ***podebljanim kurzivom*** u lijevom stupcu. Izmjene su označene ***podebljanim kurzivom*** u oboma stupcima. Novi tekst označen je ***podebljanim kurzivom*** u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrtu akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi.

Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta

Novi dijelovi teksta označuju se ***podebljanim kurzivom***. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom ■ ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi ***podebljanim kurzivom***, a da se zamijenjeni tekst izbriše ili precrta.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

SADRŽAJ

	Stranica
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽENJE	37

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

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

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2023)0445),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C9-0306/2023),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od ... ¹,
 - uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od ... ²,
 - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A9-0000/2023),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
 3. nalaže svojoj predsjednici da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

¹ SL C 0, 0.0.0000., str. 0 / Još nije objavljeno u Službenom listu.

² SL C 0, 0.0.0000., str. 0 / Još nije objavljeno u Službenom listu.

Amandman 1

Prijedlog direktive Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6.a) Ovom se Direktivom, na temelju promicanja troškovno učinkovitijeg i održivijeg prijevoza te poticanja intermodalnosti, nastoji povećati konkurentnost sektora cestovnog prometa. Iako će nove odredbe dovesti do smanjenja broja prijeđenih voznih kilometara, i dalje će biti prisutan akutan manjak vozača u Uniji. Kako bi se riješio problem tog manjka, ključno je poboljšati radne uvjete u sektoru cestovnog prometa te tako povećati njegovu privlačnost. Kada je riječ o ovoj Direktivi, važno je da ugradnja tehnologija s nultom stopom emisija, koje zahtijevaju dodatni obujam, ne dovede do smanjenja prostora u kabini ili ne umanju udobnost za vozače, što je od presudne važnosti za adekvatne radne uvjete vozača, naročito tijekom putovanja na velike udaljenosti.

Or. en

Amandman 2

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,

(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.

potrebe za prijevozom i različite kapacitete prometne infrastrukture u državama članicama, nitko ne može bolje od njih samih procijeniti i odobriti prometovanje EMS-ova na njihovim državnim područjima. **Prije izdavanja odobrenja za EMS-ove države članice trebale bi provesti procjenu njihova mogućeg učinka na cestovnu sigurnost, infrastrukturu, modalnu suradnju i okoliš.** Istodobno, kako bi se povećali pozitivni socioekonomski i okolišni učinci upotrebe EMS-ova, neophodno je ukloniti nepotrebne prepreke njihovoj uporabi u prekograničnom prijevozu između susjednih država članica koje dopuštaju takve skupove vozila na svojim državnim područjima, pri čemu ne bi trebalo ograničavati broj prelazaka granica pod uvjetom da se ne prelaze najveće dopuštene mase ni dimenzije EMS-ova kako su ih države članice odredile za svoja državna područja. Time se osigurava da masa i dimenzije EMS-ova u prekograničnom prijevozu ne prelaze zajedničke najniže granične vrijednosti za EMS-ove u tim državama članicama. Radi sigurnosti prijevoza, transparentnosti i pravne jasnoće trebalo bi uspostaviti zajedničke uvjete za nacionalni i međunarodni promet EMS-ova. **Tim bi se uvjetima, među ostalim, trebalo osigurati da EMS-ovi ne prometuju cestama kojima se koriste i nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu. Države članice trebale bi osigurati jasne informacije** o masama i ograničenjima dimenzija EMS-ova i o dijelovima cestovne mreže koji su u skladu sa specifikacijama takvih vozila. **Države članice trebale bi uspostaviti sustav za praćenje i evaluaciju** učinaka uporabe EMS-ova na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju kao i **okolišnih utjecaja** europskih modularnih sustava na prometni sustav, uključujući utjecaje na modalni udio. **Kako bi se učinkovito potaknuo prelazak na mobilnost s nultim emisijama, države članice koje omogućuju prometovanje**

EMS-ova u međunarodnom prometu na svojim državnim područjima trebale bi osigurati da su od 2040. ti EMS-ovi vozila s nultim emisijama ili skupovi vozila EMS-ova.

Or. en

Amandman 3

Prijedlog direktive Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9.a) Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećala sigurnost na cestama i primjenjivali odgovarajući radni uvjeti, važno je osigurati da vozači EMS-ova primjereno osposobljeni i kvalificirani za rukovanje težim i duljim vozilima i skupovima vozila. Da bi se osigurali jednaki uvjeti kojima se jamči jednako postupanje i nediskriminacija vozača i operatera EMS-ova, države članice trebale bi utvrditi minimalnu razinu zahtjeva kada je riječ o kvalifikacijama za vozače EMS-ova te zajamčiti uzajamno priznavanje kvalifikacija u dotičnim državama članicama.

Or. en

Amandman 4

Prijedlog direktive Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10.a) Nova usklađena pravila o EMS-ovima u nacionalnom i međunarodnom prometu u državama članicama koja omogućuju njihovo prometovanje trebala bi uključivati prikupljanje podataka o

cestovnoj sigurnosti u tim državama članicama, uključujući o udjelu smrtnih slučajeva i ozljeda pri sudarima. Uzimajući u obzir da nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu čine gotovo trećinu smrtnih slučajeva u sudarima koji uključuju teška vozila, države članice trebale bi osigurati da se EMS-ovima ne dopusti prometovanje cestama na kojima su prisutni ranjivi sudionici kao što su pješaci, biciklisti i motorna vozila na dva kotača.

Or. en

Amandman 5

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. ***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 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 članicama.

Or. en

Amandman 6

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

Izmjena

(12) Umjetne prepreke prekograničnom prijevozu težim kamionima koji se prvenstveno koriste za prijevoz na velike udaljenosti (kao što su skupovi vozila s 5 i 6 osovina) trebalo bi ukloniti na usklađen način kako bi se u kratkom roku iskoristili dobici u operativnoj, energetske i okolišnoj učinkovitosti ostvareni većom nosivošću koju odobravaju države članice, uključujući intermodalni prijevoz. Kako bi se **učinkovito** potaknuo prelazak na mobilnost s nultom stopom emisija **i maksimalno povećali učinci relevantnog postojećeg prava u području okoliša,** potrebno je od **2032.** postupno prestati s korištenjem takvih težih kamiona s pogonom na fosilna goriva **kako bi se povećala pravna sigurnost za ulaganja i** udio teških vozila s nultim emisijama na **tržištu.** Nakon postupnog prestanka korištenja teži kamioni trebali bi i dalje biti

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.

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 7

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 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 **transportera vozila** 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.

Or. en

Amandman 8

Prijedlog direktive Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

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

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

Or. en

Amandman 9

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 16.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Or. en

Amandman 10

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, ***države članice trebale bi barem osigurati postavljanje certificiranih automatskih sustava u transeuropskoj mreži cestovnog prometa. Osim toga, također bi trebalo biti moguće upotrebljavati točnu i potpuno interoperabilnu opremu u vozilu namijenjenu mjerenju mase.*** 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.

Or. en

Amandman 11

Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.

Tekst koji je predložila Komisija

(18) Kako bi se dodatno pojačala provedba i praćenje prometa teških vozila na cestama Unije, smanjilo zagušenje, povećala sigurnost na cestama, smanjio rizik od štete za infrastrukturu i promicao

Izmjena

(18) Kako bi se dodatno pojačala provedba i praćenje prometa teških vozila na cestama Unije, smanjilo zagušenje, povećala sigurnost na cestama, smanjio rizik od štete za infrastrukturu i promicao

održivi prijevoz, države članice **trebalo** bi **poticati da uspostave** programe politike inteligentnog pristupa kojima se osigurava usklađenost s pravilima o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama. **Pri uspostavi takvih programa** države članice trebale bi primjenjivati minimalne zajedničke zahtjeve kako bi se zajamčila usklađenost i interoperabilnost širom **EU-a**, posebno u pogledu dostupnosti i formata relevantnih podataka koji se razmjenjuju. Programi bi trebali pomoći da se osigura da odgovarajuće vozilo prevozi odgovarajući teret na odgovarajućoj cesti u pravo vrijeme kako bi utjecaj na okoliš, infrastrukturu, ljudsko zdravlje i sigurnost te društvo bio minimalan. Pri uspostavi takvih programa trebali bi se upotrebljavati napredni inteligentni prometni sustavi kao što su komunikacija između vozila i infrastrukture, komunikacija između vozila i mreže, razmjena podataka u stvarnom vremenu i daljinsko praćenje kako bi se osigurao siguran i neometan promet teških vozila, pri čemu ne bi smjelo doći do nerazmjernih ni diskriminirajućih prometnih ograničenja.

održivi prijevoz, države članice **trebale** bi **od 2040. uspostaviti** programe politike inteligentnog pristupa kojima se osigurava usklađenost s pravilima o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama. Države članice trebale bi primjenjivati minimalne zajedničke zahtjeve **u pogledu takvih programa** kako bi se zajamčila usklađenost i interoperabilnost širom **Unije**, posebno u pogledu dostupnosti i formata relevantnih podataka koji se razmjenjuju. **Relevantni podaci trebali bi biti dostupni u stvarnom vremenu i na službenim jezicima Unije.** Programi bi trebali pomoći da se osigura da odgovarajuće vozilo prevozi odgovarajući teret na odgovarajućoj cesti u pravo vrijeme kako bi utjecaj na okoliš, infrastrukturu, ljudsko zdravlje i sigurnost te društvo bio minimalan. Pri uspostavi takvih programa trebali bi se upotrebljavati napredni inteligentni prometni sustavi kao što su komunikacija između vozila i infrastrukture, komunikacija između vozila i mreže, razmjena podataka u stvarnom vremenu i daljinsko praćenje kako bi se osigurao siguran i neometan promet teških vozila, pri čemu ne bi smjelo doći do nerazmjernih ni diskriminirajućih prometnih ograničenja.

Or. en

Amandman 12

Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18.a) Provedba Direktive 96/53/EZ ključan je dio ustaljenih sustava praćenja i provedbe na razini Unije i nacionalnoj razini koji doprinose provedbi socijalnih, tržišnih i tehničkih pravila Unije koja se primjenjuju na cestovni promet. Ako se tijekom pregleda na cesti otkrije neusklađenost sa zahtjevima u pogledu

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

Or. en

Amandman 13

Prijedlog direktive Uvodna izjava 18.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(18.b) Kako bi se ostvario napredak u zelenoj i digitalnoj tranziciji te poštovali ciljevi utvrđeni u europskom zelenom planu i strategiji za održivu i pametnu mobilnost, posebno u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometnog sektora, države članice trebale bi jamčiti da se prihodi ostvareni od sankcija primjenjivih na povrede iz ove Direktive ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju za potporu uvođenju održivih prijevoznih sredstava, poticanje intermodalnosti i povećanje održivosti prekograničnog prijevoza.

Or. en

Amandman 14

Prijedlog direktive Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 15

Prijedlog direktive Uvodna izjava 23.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(23.a) Kako bi se procijenila djelotvornost i učinkovitost ove Direktive te kako bi se izmjerio napredak u smislu njezinih specifičnih ciljeva, važno je redovito ocjenjivati njezinu provedbu. Stoga bi Komisija trebala redovito podnositi izvješća o ocjeni primjene ove Direktive s detaljnim informacijama o, među ostalim, razvoju nacionalnog i međunarodnog cestovnog prometa, učinku na cestovnu sigurnost i cestovnu

infrastrukturu, promjeni načina prijevoza i tehnološkom napretku u cestovnom prometu, osobito u pogledu uvođenja vozila s nultim emisijama.

Or. en

Amandman 16

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 **suraduju 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 **osiguravaju da vozila koja prevoze komadni teret imaju oznaku EU-a utvrđenu u članku 10.ca**. Države članice ne nameću jezične zahtjeve povezane s prijevozom komadnog tereta.

Or. en

Amandman 17

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-a) države članice provode prethodnu procjenu mogućeg učinka europskih modularnih sustava na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju kao okolišnih učinaka europskih modularnih sustava u

prometnom sustavu, uključujući učinke na modalnu raspodjelu, te se ta procjena javno objavljuje i po potrebi se može temeljiti na sustavu praćenja iz stavka 5.;

Or. en

Amandman 18

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

(b) države članice javno na pristupačan i transparentan način objavljuju informacije o dijelu cestovne mreže otvorenom za promet europskih modularnih sustava, ***čime se osigurava sigurnost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu;***

Or. en

Amandman 19

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) ako dopuštaju prekogranično prometovanje europskih modularnih sustava države članice moraju dokazati da ne postoje prikladne održivije alternative za prijevoz u okviru drugih vrsti prometa;

Or. en

Amandman 20

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cb) države članice utvrđuju odgovarajuću razinu zahtjeva kada je riječ o kvalifikacijama vozača europskih modularnih sustava, osiguravajući pritom proporcionalnost, nediskriminaciju i uzajamno priznavanje;

Or. en

Amandman 21

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

Izmjena

(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.

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

Or. en

Amandman 22

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Ako na **svojim državnim područjima** dopuštaju prometovanje europskih modularnih sustava **države članice to priopćuju Komisiji te je obavještavaju na koji način ispunjavaju uvjete utvrđene u točkama od (-a) do (d) ovog stavka. Nakon takvih priopćenja Komisija, po potrebi, izdaje preporuke dotičnim državama članicama kako bi se osigurala usklađenost s navedenim uvjetima. Ako Komisija izda preporuke, dotična država članica u roku od šest mjeseci obavješćuje Komisiju o tome kako namjerava provesti te preporuke. Preporuke Komisije i odgovori države članice javno su dostupni.**

Or. en

Amandman 23

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4. – stavak 4.a – podstavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Od 1. siječnja 2040., ako države članice dopuste prometovanje na svojem državnom području vozilima ili skupovima vozila europskih modularnih sustava koji se upotrebljavaju u međunarodnom prometu, one osiguravaju da ti sustavi imaju nultu stopu emisija.

Or. en

Amandman 24

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ
Članak 4. – stavak 5.a

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 25

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) jedinstvena nacionalna pristupna točka za dobivanje informacija na jasan, pristupačan i transparentan način, o nacionalnim najvećim dopuštenim dimenzijama i masi vozila kao i o svim lokalnim ograničenjima u određenim područjima ili na određenim cestama te o svim minimalnim zahtjevima u pogledu kvalifikacija vozača EMS-ova.

Or. en

Amandman 26

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.a – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a do [6 mjeseci nakon datuma prenošenja ove Direktive] Komisija uspostavlja namjenski i ažuriran europski internetski portal, kojim zatim i upravlja, a koji je dostupan na svim službenim jezicima Unije i kojim se na jasan, pristupačan i transparentan način povezuju nacionalni elektronički i komunikacijski sustavi iz stavka 1. Europski portal usto javno na pristupačan i transparentan način objavljuje informacije o dijelu cestovne mreže otvorenom za prometovanje europskih modularnih sustava;

Or. en

Amandman 27

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 4.b – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

3. S obzirom na očekivani porast broja vozila s nultim emisijama, ovaj se članak primjenjuje do 31. prosinca **2031.**”;

Or. en

Amandman 28

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 7.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 8.c – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Transporteri vozila s **otvorenom**

Transporteri vozila smiju prelaziti najveće

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.”;

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 **stršeci** 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 **prednja** osovina vozila koje se prevozi nalazi na konstrukciji prikolice.”;

Or. en

Amandman 29

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 9.

Direktiva 96/53/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Najveće dopuštene duljine vozila ili 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.

Izmjena

Najveće dopuštene duljine vozila ili skupova vozila s nultim emisijama, uključujući vozila s nultim emisijama, utvrđene u točki 1.1. Priloga I., mogu se premašiti 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.

Or. en

Amandman 30

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 12.a (nova)

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.ca (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Članak 10.ca

- 1. Kako bi se povećala cestovna sigurnost i izbjeglo mnoštvo oznaka i signalizacije vozila, uspostavlja se jedinstvena oznaka EU-a za duljinu motornih vozila ili skupova vozila koji se upotrebljavaju za prijevoz robe i koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive.*
- 2. Države članice poduzimaju mjere potrebne kako bi osigurale da sva motorna vozila ili skupovi vozila u prometu koji se upotrebljavaju za prijevoz robe i koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive jasno i vidljivo ističu oznaku EU-a na stražnjoj strani motornog vozila ili skupa vozila.*
- 3. Do [jedna godina nakon datuma stupanja na snagu] Komisija donosi delegirani akt u skladu s člankom 10.h radi dopune ove Direktive utvrđivanjem detaljnih standarda, zahtjeva i odredaba za isticanje i izdavanje oznake, pri čemu se prednost pred tekstom daje upotrebi piktograma.*

Or. en

Amandman 31

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.d – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Države članice poduzimaju specifične mjere ***za utvrđivanje povreda i određivanje sankcija u pogledu prometovanja*** vozila ili skupova vozila koji premašuju najveću dopuštenu masu kako bi se osigurala sukladnost sa zahtjevima ove Direktive. Navedene se mjere ***poduzimaju*** uz pomoć ***automatskih*** sustava ***ugrađenih i cestovnu infrastrukturu te se njima osigurava barem uvođenje takvih sustava u transeuropsku cestovnu prometnu mrežu*** u skladu s ***Uredbom (EU) br. 1315/2013.****

Or. en

Amandman 32

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

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

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

Briše se.

Or. en

Amandman 33

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.d – stavak 1. – podstavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Or. en

Amandman 34

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 13. – podtočka a
Direktiva 96/53/EZ
Članak 10.d – stavak 1. – podstavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

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.

Briše se.

Or. en

Amandman 35

Prijedlog direktive
Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.da – stavak 1. – podstavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Do najkasnije 1. siječnja 2040. države članice **moraju provesti** programe politike inteligentnog pristupa (IAP) na svojem državnom području kako bi regulirale, pratile i olakšale pristup teških vozila određenim cestama ili područjima.

Or. en

Amandman 36

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

Or. en

Amandman 37

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.da – stavak 3. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 38

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.da – stavak 3. – točka ca (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Or. en

Amandman 39

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 14.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.da – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Briše se.

Or. en

Obrazloženje

Tekst premješten u stavak 3.

Amandman 40

Prijedlog direktive

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

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.e – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Države članice osiguravaju da se prihodi ostvareni od tih kazni ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju za razvoj i podupiranje uvođenja održivih prijevoznih sredstava na tržište, poticanje intermodalnosti i povećanje održivosti prekograničnog prijevoza.

Or. en

Amandman 41

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 16.

Direktiva 96/53/EZ

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

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

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

Or. en

Amandman 42

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 16.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.g – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 43

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 17.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.h – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 5.a i članka 10.b stavka 1. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od **[PO please insert date of entry into force of this Directive]**. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet

Izmjena

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

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 5.a, članka 10.b stavka 1. **i članka 10.ca** dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od **[Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Direktive]**. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju

mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.”;

ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.”;

Or. en

Objašnjenje

Tehnička prilagodba odredbi u postojećoj Direktivi radi usklađivanja s predloženim novim ovlastima delegiranja.

Amandman 44

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 17.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.h – stavak 3.

Tekst na snazi

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10.b. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

Izmjena

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka **4. stavka 5.a, članka 10.b stavka 1. i članka 10.ca.** Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

Or. en

Objašnjenje

Tehnička prilagodba odredbi u postojećoj Direktivi radi usklađivanja s predloženim novim ovlastima delegiranja.

Amandman 45

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 17.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.h – stavak 5.

Tekst na snazi

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

Izmjena

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

Or. en

Obrazloženje

Tehnička prilagodba odredbi u postojećoj Direktivi radi usklađivanja s predloženim novim ovlastima delegiranja.

Amandman 46

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 19.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.j

Tekst koji je predložila Komisija

(19) članak 10.j briše se;

Izmjena

(19) članak 10.j zamjenjuje se sljedećim:

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 razvoja nacionalnog i međunarodnog cestovnog prometa, među ostalim i specifične značajke određenih

segmenata tržišta i utjecaj tog razvoja na cestovnu sigurnost i cestovnu infrastrukturu kao i na funkcioniranje unutarnjeg tržišta cestovnog prometa, konkurentnost sektora, povezivost i promjenu načina prijevoza. Izvješće može sadržavati elemente iz izvješća iz članka 10.g stavka 2. Osim toga, u izvješću se navode informacije o relevantnom tehnološkom napretku postignutom u području cestovnog prometa, među ostalim u pogledu vozila s nulim emisijama, novih tehnologija ili novih koncepata i aerodinamičkih naprava.

U okviru tog izvješća Komisija također procjenjuje u kojoj je mjeri provedba ove Direktive ispunila svoje ciljeve i interaktivno djelovala s drugim relevantnim pravnim aktima Unije.

Komisija na temelju tog izvješća, po potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog o izmjeni ove Direktive.

Or. en

Amandman 47

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 20.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.k – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 48

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 20.

Direktiva 96/53/EZ

Članak 10.k – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Amandman 49

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 motorna vozila s pogonom na alternativna goriva koja ne odlikuju nulte emisije, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljku 2.2. povećavaju se za dodatnu masu tehnologije za alternativna goriva, a najviše za 1 tonu.			
U slučaju skupova vozila koja čine motorna vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.1. i 2.2.2. povećavaju se za 4 tone.			
U slučaju skupova vozila koja čine motorna vozila s nultim emisijama, najveće dopuštene mase predviđene u pododjeljcima 2.2.3. i 2.2.4. povećavaju se za 2 tone.			

Or. en

Obrazloženje

Tehničko pojašnjenje kako bi se uskladio tekst i izbjegla moguća različita tumačenja.

Amandman 50

Prijedlog direktive

Prilog I. – tablica – točka 2.3.6.

Tekst koji je predložila Komisija

	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
--	--	----------------

Izmjena

	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	38 tona
--	--	----------------

Or. en

Obrazloženje

Masa peteroosovinskih kamiona u državama članicama uglavnom se kreće od 32 tone do 36 tona, a njihova najveća duljina iznosi 12 metara. Usklađivanje njihove najveće mase je korisno, ali 40 tona (+2 tone primjenom tehnologije s nultom stopom emisija) značilo bi preveliku masu za krutost vozila i kratku udaljenost između osovine, što bi dovelo do većeg trošenja ceste.

OBRAZLOŽENJE

Uvod

U Direktivi o masama i dimenzijama, koja je donesena 1996. i zatim izmijenjena 2002. te posljednji put 2015., utvrđuju se najveće dopuštene mase i dimenzije teških gospodarskih vozila (koja prevoze robu ili putnike) koja mogu prometovati u Uniji, pri čemu se, kako bi se uzeo u obzir specifičan nacionalni kontekst, dopuštaju odstupanja na razini država članica. Tim zajedničkim standardima nastoji se osigurati da teška vozila ne prelaze ograničenja jer bi tako mogla ugroziti cestovnu sigurnost, infrastrukturu i okoliš. Zajedničkim pravilima nastoji se usto olakšati i prekogranični prijevoz te osigurati da se cestovni prijevoznici na unutarnjem tržištu mogu ravnopravno natjecati u kontekstu nosivosti svojih vozila. I naposljetku, Direktivom se nastoji potaknuti učinkovitost prijevoza i time smanjiti emisije stakleničkih plinova koje uslijed njega nastaju.

Međutim, nedavna evaluacija Direktive otkrila je bitne nedostatke. Kao prvo, nacionalna odstupanja kojima se dopušta prometovanje vozila drugih dimenzija dovela je do neujednačenih, tj. različitih pravila, čime se ometa neometan prekogranični promet teških vozila u EU-u te dovodi do fragmentacije unutarnjeg tržišta i gubitka operativne učinkovitosti. Kao drugo, kombinacija zahtjeva na razini EU-a i nacionalnih zahtjeva, uz bilateralne sporazume i pravnu nesigurnost, doveli su do neučinkovite i nedosljedne provedbe pravila, osobito u prekograničnom prijevozu, te posljedično do nejednakih uvjeta za prijevoznike. Nadalje, Direktiva dosad nije polučila očekivane rezultate u području dekarbonizacije, s obzirom na to ne daje dovoljno poticaja za poboljšanje energetske učinkovitosti cestovnog prometa ni za smanjenje emisija stakleničkih plinova. Nisu ostvareni ni zahtjevi u pogledu dodatne mase i obujma za nove tehnologije s nultim emisijama, što je doprinijelo aktualnoj ograničenoj upotrebi vozila s nultim emisijama i onemogućilo bilo kakav smislen doprinos postizanju cilja europskog zelenog plana da se do 2050. emisije stakleničkih plinova u prometnom sektoru smanje za 90 %. Naposljetku, Direktivom se u dovoljnoj mjeri ne podupire intermodalni prijevoz niti se na odgovarajući način potiče modalna suradnja.

Prijedlog Komisije

Svrha prijedloga ukloniti je te nedostatke, što će se postići ako se naglasak stavi na tri glavna stupa – a to su redom:

1) Veća održivost prijevoza tereta uklanjanjem regulatornih i tehničkih prepreka i pružanjem snažnijih poticaja za uvođenje tehnologija s nultom stopom emisija i uređaja za uštedu energije u sektoru teških vozila kao i osiguravanjem intermodalne kompatibilnosti, a time i olakšavanjem i poticanjem intermodalnog prijevoza. Točnije, Prijedlogom se povećava najveća dopuštena masa i osovinsko opterećenje za vozila s nultim emisijama i vozila s pogonom na alternativna goriva te najveća dopuštena duljina vozila s nultim emisijama. Nadalje, njime se podupire intermodalni promet tako što se za intermodalni prijevoz dopušta dodatna najveća masa i visina te se za vozila velikog kapaciteta uvodi zahtjev za upotrebu standardnih jedinica kompatibilnih s drugim vrstama prijevoza.

2) Bolje funkcioniranje unutarnjeg tržišta i uvođenje jednakih uvjeta na temelju pojašnjavanja i, ako je to moguće, usklađivanja pravila o upotrebi duljih i/ili težih teških vozila u

prekograničnom prijevozu, uz istodobno uvažavanje potrebne fleksibilnosti kako bi države članice utvrdile nacionalna pravila i tako u obzir uzele, među ostalim, razlike u geografskom smislu, gustoći prometne mreže i prostornoj gospodarskoj strukturi. Dakle, Prijedlogom se uvodi mogućnost da države članice pod posebnim uvjetima dopuste prometovanje europskih modularnih sustava (EMS), koji su vozila velikog kapaciteta. Danas devet država članica dopušta upotrebu EMS-ova na svojim državnim područjima, a prekogranični je prijevoz uvjetovan bilateralnim sporazumima, no to je područje fragmentirano i nema usklađenih uvjeta. Svrha Prijedloga jest pojasniti uvjete – u pogledu cestovne sigurnosti, poštenog tržišnog natjecanja i modalne kompatibilnosti – za uporabu vozila velikog kapaciteta za one države članice koje se njima žele koristiti.

3) Veća djelotvornost i učinkovitost provedbe kako bi se osigurali pravedni i jednaki uvjeti te povećala cestovna sigurnost. Prijedlogom se, naime, utvrđuje obvezna minimalna razina kontrola koje provode država članica te se nastoji uključiti više elemenata „pametne provedbe”, i to poticanjem država članica na veću upotrebu tehnologija vaganja vozila u kretanju i inteligentnog pristupa te jednostavnijim provjerama intermodalnog prijevoza na temelju primjene Uredbe o elektroničkim informacijama o prijevozu tereta.

Stajalište izvjestiteljice

Izvjestiteljica pozdravlja Prijedlog Komisije. On je sastavni dio paketa o ekologizaciji prijevoza teret, čiji je cilj povećati održivost prijevoza tereta i u tu svrhu poboljšati operativnu i energetska učinkovitosti prometnog sektora, poticati uvođenje vozila s nultim emisijama i promicati intermodalni prijevoz.

Sektor cestovnog prometa nedvosmisleno je gospodarski i društveno vrlo koristan EU-u. Međutim, trebali bismo prepoznati i smanjiti njegov negativan utjecaj na okoliš, infrastrukturu i cestovnu sigurnost. Cestovni promet dovodi do onečišćenja zraka, emisija stakleničkih plinova i buke. Prekomjeran cestovni promet može dovesti do zagađenja te povećati trošenje i habanje infrastrukture. Osim toga, on može dovesti i do nesreća i ozljeda. Na primjer, procjenjuje se da su teška vozila sudjelovala u prometnim nesrećama u kojima je 2019. smrtno stradalo otprilike 3000 ljudi, tj. približno 13 % ukupnog broja poginulih na cestama EU-a (22 800).

Također bismo trebali imati na umu da cestovni sektor uglavnom čine MSP-ovi te da su njihove značajke visoka konkurencija i niska profitna marža. Nadalje, EU se trenutačno suočava sa sustavnim nedostatkom profesionalnih vozača. Stoga je iznimno važno da EU osigura pravedne jednake uvjete za sve kao i jasna, usklađena, razumljiva i transparentna pravila, ciljane poticaje kako bi vozni park postao održiviji bez smanjenja korisnog tereta, strogu provedbu pravila, određivanje cestovne sigurnosti kao najvažnijeg prioriteta te dopuštanje, ako je to moguće i poželjno, upotrebe vozila velikog kapaciteta.

Imajući na umu navedene ciljeve, izvjestiteljica smatra da u odnosu na sadašnje stanje stvari Prijedlog Komisije predstavlja korak u pravom smjeru. Evaluacija postojeće Direktive jasno je pokazala da ona sadržava odredbe koje se mogu različito tumačiti ili da u određenim područjima nisu dovoljno detaljne, što ostavlja dovoljno prostora za nacionalna odstupanja. To je dovelo do nedosljedne primjene u državama članicama, iz čega su proizašli problemi fragmentacije tržišta, pravne nesigurnosti, operativne neučinkovitosti i nejednakih uvjeta. Osim toga, dvosmislenost odredbi prouzročila je poteškoće za provedbena tijela, dok su različite razine

provedbe dodatno produbile neusklađenosti i u pitanje dovele ciljeve usklađivanja.

Nadalje, postojeća Direktiva pokazala se neučinkovitom kada je riječ o poticanju uvođenja vozila s pogonom na alternativna goriva i vozila s nultim emisijama te upotrebi tehnologija za uštedu energije i aerodinamičkih naprava. Usto se pokazala kao samo djelomično učinkovita kada je riječ o promicanju intermodalnog prijevoza. Sadašnje je uvođenje vozila s nultim emisijama u vozni park teških vozila vrlo ograničeno. Za postizanje istog udjela koje u voznom parku zauzimaju dizelska vozila, vozilima s nultim emisijama obično je potrebna veća masa (baterijski električni kamioni) ili obujam (električni kamioni s pogonom na gorivne ćelije). Od ključne je važnosti, osobito za MSP-ove, da smanjenje korisnog tereta ne utječe negativno na prelazak na održivija vozila. S druge strane, dodatna težina ne bi smjela ugroziti maksimalna ograničenja kruga okretanja te ne bi trebala postati rizik za cestovnu sigurnost.

Izvjestiteljica je svjesna da, ako Unija do 2050. zbilja želi smanjiti emisije stakleničkih plinova iz prometa za 90 %, cestovni prijevoz mora postati učinkovitiji i znatno smanjiti emisije, uza što istodobno treba povećati modalni udio održivijih alternativa u pogledu prijevoza. To znači da vozila s nultim emisijama moraju postati okosnica cestovnog prometa kako bi sektor ostvario svoje ciljeve dekarbonizacije. Intermodalni ili kombinirani prijevoz važna je sastavnica prelaska na održiviji sektor cestovnog prijevoza teških vozila i prometnog sustava u cjelini. Prijedlogom će se ubrzati razvoj oba trenda, ali potrebno je učiniti više. Zbog toga izvjestiteljica predlaže da se do 2032. prekogranični prijevoz teških vozila od 44 tone dopusti samo za vozila s nultim emisijama. Time će se stvoriti snažan poticaj za intenzivnije uvođenje tih vozila na tržište te će dotada uspostaviti robusna mreža javno dostupne infrastrukture za alternativna goriva, čime će se omogućiti neometano kretanje teških vozila s nultim emisijama u cijeloj Uniji.

Usporedno s prelaskom na prometni sustav s nultim emisijama, moramo se pobrinuti i za to da se isti teret može prevoziti s manje vozila, uz manje putovanja i uz manje emisija. To bi moglo pomoći i da se riješi problem manjka vozača. Procjena učinka koju je provela Komisija pokazuje da su države članice koje imaju iskustva s vozilima velikog kapaciteta (europski modularni sustavi) ostvarile pozitivne rezultate u smislu manjeg broja nesreća, pri čemu nije došlo do promjene načina prijevoza u obrnutom smjeru, odnosno prelaska sa željezničkog i/ili vodnog prijevoza na cestovni prijevoz. Izvjestiteljica predlaže jačanje okvira za upravljanje koji se primjenjuje na EMS-ove, uz *ex ante* procjenu utjecaja na cestovnu sigurnost, cestovnu infrastrukturu, modalnu suradnju i okoliš. Predlaže se i da države članice utvrde zahtjeve u pogledu kvalificiranosti vozača EMS-ova i da pritom zajamče proporcionalnost, nediskriminaciju i uzajamno priznavanje njihovih kvalifikacija među državama članicama. Naposljetku, namjenski internetski portal EU-a javnosti mora pružati jasne i pristupačne informacije o cestama na kojima je dopušteno prometovanje dotičnim vozilima te o nacionalnim najvećim dopuštenim dimenzijama i masi vozila.

Izvjestiteljica je uvjerenjena u to da Unija mora dodatno smanjiti broj smrtnih slučajeva u prometnim nesrećama u cestovnom prometu u kojima sudjeluju teška vozila i tako spasiti živote u Europi. Stoga se na jedinstvenoj oznaci EU-a jasno mora istaknuti duljina svih vozila ili skupova vozila iz ove Direktive kako bi se drugim sudionicima u cestovnom prometu pomoglo da identificiraju dotična vozila i da se upoznaju s njima te kako bi se smanjili svi eventualni rizici koji proizlaze iz ograničenja vidljivosti ili mrtvih kutova, na primjer pri pretjecanju.

Kad je riječ o provedbi, izvjestiteljica smatra da ima prostora za poboljšanje Prijedloga. Stoga

se predlaže obveza prema kojoj države članice moraju uvesti certificiranu masu u sustave u pokretu i uvesti pametne pristupne točke. Države članice trebale bi iskoristiti prihode ostvarene od sankcija primjenjivih na kršenja ove Direktive kako bi poduprle uvođenje održivih prijevoznih sredstava, potaknule intermodalnost i povećale održivost prekograničnog prijevoza.