



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 15. 4. 2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a v medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave¹, fungovala na vnútornom trhu cestnej dopravy v rámci stanovovania maximálnych rozmerov a hmotnosti vozidiel dobrým spôsobom mnoho rokov, čím zabezpečovala národnú a medzinárodnú prepravu tovaru a osôb. Rovnako sa v nej určovalo, za akých podmienok sa môžu stanoviť podmienky výnimky na vozidlá presahujúce tieto rozmery.

Vzhľadom na rozvoj trhu a dostupných technológií sa dnes vynára otázka, či je rozhodnutie prijaté v smernici v roku 1996 stále relevantné. Najmä potreba znížiť emisie skleníkových plynov a spotrebu ropných produktov sa stala hlavným bodom v oblasti dopravy, predovšetkým cestnej, ktorá sa z 82 % podieľa na energetickej spotrebe v dopravnom sektore. Neustálym zvyšovaním cien pohonných látok stále narastá aj energetická faktúra Európy, a preto je potrebné vymyslieť riešenia zamerané na zníženie spotreby pohonných látok vozidiel. Biela kniha o dopravnej politike² uverejnená v júli 2011 si za svoj cieľ stanovila zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2050 o 60 % v porovnaní s rokom 1990.

V tejto súvislosti sa v Bielej knihe oznamuje revízia smernice o hmotnosti a maximálnych rozmeroch vozidiel cestnej dopravy, ktorej cieľom by bolo dosiahnutie zavedenia aerodynamickjších vozidiel s vyššou energetickou výkonnosťou na trh. Zlepšenie aerodynamiky vozidiel, ako aj inštalácia systémov alternatívnych hybridných alebo elektrických pohonov sú podľa aktuálnej smernice uskutočniteľné vzhľadom na obmedzenia maximálnej hmotnosti a rozmerov iba na úkor nosnosti vozidla. Hybridná motorizácia alebo batérie majú za následok nadváhu. Predné zaokrúhlené kabíny ťahačov, ktoré by mali byť aerodynamickjšie, musia byť dlhšie. Na dĺžke pridáva aj systém zadných profilovaných krídel vozidla. Zníženie kapacity prepravy odrádza dopravcov, odosielateľov aj výrobcov od používania aj rozvoja vozidiel s vyššou energetickou výkonnosťou.

Revízia smernice ponúka možnosť zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky tým, želepší profilovanie kabíny, čím umožní zníženie mŕtveho uhla pohľadu vodiča, pridanie štruktúry energetickej absorpcie v prípade nárazu, ako aj zvýšenie bezpečnosti vodiča a jeho pohodlia. Pomôže predovšetkým zachrániť život mnohým zraniteľnejším užívateľom, ako sú chodci alebo cyklisti, ktorých vodič nemusí pri riadení vozidla vidieť.

Je teda potrebné zmeniť smernicu 96/53/ES, a tým zlepšiť aerodynamiku vozidiel a ich energetickú výkonnosť a zároveň zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a v stanovených geometrických limitoch aj cestnú infraštruktúru.

Napríklad prídavné krídla na zadnej časti vozidla v dĺžke 1 až 2 metre umožnia pri priemernej rýchlosti 80/90 km/h na diaľnici podľa niektorých štúdií ušetriť³ 5 až 10 % spotreby pohonných látok.

Okrem toho od prijatia smernice 96/53/ES sa zvýšila priemerná hmotnosť cestujúceho v autobuse. V právnych predpisoch Európskej únie sa na palube predpísalo zavedenie bezpečnostných zariadení, ktorých hmotnosť znižuje užitočné zaťaženie vozidla, a teda množstvo prepravovaných cestujúcich. To je v rozpore s cieľom znížiť spotrebu paliva na

¹ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

² Biela kniha o doprave: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 0144

³ Štúdia inštitútu TU DELFT z roku 2011 týkajúca sa aerodynamiky nákladných automobilov

prepravovaného cestujúceho a aj v rozpore s cieľom zmeniť druh dopravy z individuálneho súkromného vozidla na hromadnú dopravu, ktorá je oveľa šetrnejšia k životnému prostrediu.

Šetrenie paliva a nižšie emisie nie sú jedinými dôvodmi k návrhu revízie smernice 96/53/ES.

V smernici 96/53/ES sa nezohľadňuje nedávny vývoj kontajnerizácie a intermodálnej dopravy. Rovnako niektoré kontajnery používané na železnici, vo vodnej doprave, v medzikontinentálnej námornej doprave a námornej kabotáži sa v súčasnosti môžu prepravovať cestnými dopravnými komunikáciami len so špeciálnymi povoleniami, ktoré zvyšujú administratívnu záťaž dopravcov a správnych orgánov. Pritom pri najbežnejších typoch týchto kontajnerov s dĺžkou 45 stôp, t. j. 13,72 m, by zvýšenie dĺžky nákladného vozidla potrebné na to, aby sa vyšlo používaniu týchto osobitných povolení, predstavovalo iba 15 cm, čo nespôsobuje žiadny problém ani v oblasti cestnej bezpečnosti, ani s ohľadom na geometriu infraštruktúry.

A napokon, keďže v súčasnej smernici chýbajú ustanovenia týkajúce sa kontroly vozidiel a uplatniteľných sankcií, zostáva veľa priestupkov často nepotrestaných, čím sa oslabuje podstata požiadaviek smernice. Preťaženie vozidla je najbežnejším priestupkom. Jedno z troch kontrolovaných vozidiel je preťažené. Tieto preťaženia dosahujú často 10, niekedy dokonca 20 % maximálnej povolenej hmotnosti. To spôsobuje predčasné opotrebovanie vozovky a zvyšuje riziko dopravných nehôd. Rovnako to vedie k narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami, pretože podvodníci môžu neoprávnene získať nespravodlivé konkurenčné výhody. Pritom dnes už existujú technické riešenia filtrácie vozidiel, ktoré môžu poskytnúť väčšiu, rýchlejšiu a efektívnejšiu kontrolu bez zastavenia všetkých ostatných kontrolovaných vozidiel. Takisto existujú aj vstavané váhové systémy umožňujúce vodičovi, aby si sám skontroloval úradne stanovené normy. Je preto nevyhnutné doplniť smernicu 96/53/ES o ustanovenia o kontrolách a sankciách, čím sa obnoví súlad s pravidlami hospodárskej súťaže medzi dopravcami, zabezpečí vysoká úroveň bezpečnosti cestnej premávky a udržateľnosť infraštruktúry.

Niektoré zúčastnené strany vyjadrili pochybnosti týkajúce sa výkladu článku 4 smernice 96/53/ES. S ohľadom na tieto otázky poslal podpredseda Kallas 13. júna 2012 list predsedovi Výboru Európskeho parlamentu pre dopravu. Tento list obsahuje pokyny k spomínanému problému a domnieva sa v ňom, že cezhraničné využitie dlhších vozidiel je prípustné iba na cestách cez jeden hraničný prechod v prípade, že to oba zúčastnené štáty umožňujú a sú splnené podmienky podľa článku 4 ods. 3, článku 4 ods. 4 alebo článku 4 ods. 5 smernice 96/53/ES. Toto použitie by nemalo výrazne ovplyvniť medzinárodnú hospodársku súťaž. Predmetná revízia obsahuje v znení smernice ustanovenia týkajúce sa článku 4 ods. 4 tak, aby odrážali pokyny uvedené v tomto liste.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Verejné a sektorové konzultácie prebehli pod záštitou Komisie v rokoch 2011 a 2012.

Verejná konzultácia organizovaná od decembra 2011 do februára 2012 obsiahla viac ako tisíc príspevkov občanov, členských štátov a rôznych odborných a mimovládnych organizácií. Konzultácie pomohli stanoviť nasledujúce pripomienky:

- i) Zlepšenie aerodynamického vyhotovenia nákladných vozidiel bolo jednohlasne vyhlásené za pokrok a väčšina príspevkov považuje za nevyhnutné, aby sa zmenila smernica 96/53/ES, aby sa toto zlepšenie umožnilo.
- ii) Široko sa podporila myšlienka zjednodušiť zavedenie hybridných alebo elektrických motorov a rozvoj kontajnerizácie a intermodality prostredníctvom zmeny smernice 96/53/ES.

iii) Vykonávanie kontrolných opatrení preťaženia je vítané, pretože obnovuje spravodlivú hospodársku súťaž medzi dopravcami, a je nevyhnutné, aby sa členským štátom poskytli prostriedky na vykonávanie týchto kontrol bez toho, aby sa zvýšila ich finančná záťaž alebo narušila či oneskorila doprava.

Na základe výsledkov tejto verejnej konzultácie prebehli pracovné semináre, ktoré umožnili stretnutie útvarov Komisie s výrobcami motorových vozidiel, dopravcami, zasielateľmi, aktérmi kombinovanej dopravy, orgánmi cestnej kontroly a subjektmi v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. V rámci týchto konzultácií sa dospelo k zhode, pokiaľ ide o ciele znižovania znečistenia a spotreby paliva, zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a dohodlo sa na otvorení nových príležitostí pre intermodálnu dopravu. Rovnako sa dosiahla zhoda aj pokiaľ ide o potrebu posilniť kontroly, najmä čo sa týka možného preťaženia vozidiel. V oblasti aerodynamického výkonu sa vyžadujú lepšie profilované kabíny a montáž zariadení na zadnej časti vozidiel, ktoré znížia odpor. Obmedzené prispôsobenie maximálnej hmotnosti a rozmerov spolu s vhodným označením rozmerov nepredstavuje pre bezpečnosť cestnej premávky žiadne riziko.

Opatrenia uvedené v tejto revízii sú výsledkom týchto konzultácií.

V posúdení vplyvu ich preštudovali, čím mohli vybrať najlepšie možnosti, pokiaľ ide o hospodársku, ako aj environmentálnu účinnosť. Scenár podrobne opísaný nižšie v odseku 4 v sebe spája prácu technickej harmonizácie, vykonávanú skupinou odborníkov, ktorej cieľom bolo prijať delegované akty a mierne regulačný prístup, aby nedošlo k neprimeranému alebo nevymáhateľnému uloženiu povinností, ktoré by penalizovali najmä malé a stredné podniky.

Konzultácia sa týkala aj článku 4 smernice 96/53/ES, v ktorom sa ustanovujú podmienky, ktoré treba dodržiavať, aby sa udelili výnimky z obmedzení stanovených v smernici, ktoré určujú členské štáty v určitých presne vymedzených prípadoch. Rozdiely sa objavili v súvislosti s vozidlami medzinárodnej dopravy, ktoré presahujú rozmery stanovené smernicou. Komisia sa preto rozhodla zverejniť vlastné pokyny týkajúce sa aktuálnej smernice (list z 13. júna 2012 adresovaný predsedovi Výboru Európskeho parlamentu pre dopravu). Pokyny k článku 4 ods. 4 sa nachádzajú v druhom odseku článku 1 tohto návrhu.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Návrh na zmenu smernice 96/53/ES sa zakladá na článku 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Zlepšenie účinnosti a vplyvu cestnej dopravy na životné prostredie je naozaj kľúčovým cieľom spoločnej dopravnej politiky. Harmonizácia pravidiel na európskej úrovni je konštantnou žiadosťou zo strany tohto odvetvia.

Predmetný návrh je v súlade so zásadou subsidiarity a proporcionality. Vzhľadom na význam dopravnej činnosti vzhľadom na fungovanie vnútorného trhu, rastúci cezhraničný rozmer a rastúce náklady na pohonné hmoty a emisie skleníkových plynov je potrebné prijať ustanovenie na zvýšenie energetickej účinnosti cestnej dopravy, zníženie vplyvu na životné prostredie a zabezpečenie dodržiavania pravidiel.

Návrh dáva členským štátom voľnosť pri rozhodovaní o výnimkách z pravidiel vzhľadom na vnútroštátnu dopravu. Stanovuje sa v ňom výbor, ktorý bude Komisii asistovať pri rozvoji požiadaviek na aerodynamiku, rovnako ako aj pri usmerneniach týkajúcich sa politiky v oblasti kontroly a sankcií, ktoré treba prispôbiť priestupkom. Návrh preto neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

Navrhovaným nástrojom je smernica, keďže ide o zmenu existujúcej smernice. Návrh by sa mal vzťahovať aj na európsky hospodársky priestor, pretože sa týka záležitosti, ktorá má význam pre EHP.

A v konečnom dôsledku tento návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

4. PODROBNÝ OPIS NÁVRHU

Návrh Komisie ustanovuje udeliť najskôr výnimky v prípade maximálnych rozmerov vozidla na montáž aerodynamických zariadení v jeho zadnej časti alebo na predefinovanie geometrie kabíny ťahača návesov. Tieto odchýlky otvárajú nové perspektívy pre výrobcov nákladných automobilov, návesov a prívesov, ale musia spĺňať určité požiadavky, z ktorých jednou je nezvyšovanie nosnosti vozidla. Predmetné požiadavky upresní neskôr Komisia, ktorej v tejto úlohe pomáha výbor. Komisia zabezpečuje dodržiavanie pravidiel bezpečnosti cestnej premávky, obmedzenie vzhľadom na infraštruktúru a dopravný tok. Okrem zníženia spotreby paliva a emisií skleníkových plynov by profilovanie kabíny pomohlo zlepšiť výhľad vodičov a tým v Európe každoročne ušetriť asi 400 životov. Pohodlie a bezpečnosť vodičov sa budú takisto zvyšovať.

Komisia zmení nariadenie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie (ES) č. 661/2009 týkajúce sa požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel, tak aby bolo kompatibilné s týmto návrhom smernice.

Návrh smernice umožní zvýšenie hmotnosti vozidiel s elektrickým alebo hybridným pohonom o jednu tonu, s prihliadnutím na hmotnosť elektrických alebo dvojmotorových batérií, bez toho, aby bola dotknutá nosnosť vozidla. Okrem toho sa maximálna hmotnosť autobusov zvýšila o tonu, aby sa zohľadnili nové zmeny, ako sú rast priemernej hmotnosti cestujúcich a ich batožiny, nové vybavenie vyžadované bezpečnostnými predpismi alebo nová trieda Euro VI.

Zmena smernice 96/53/ES má uľahčiť rozvoj intermodálnej dopravy zavedením výnimky, pokiaľ ide o dĺžku nákladných vozidiel prepravujúcich 45-stopové kontajnery, ktoré sa čoraz viac používajú v Európe a medzikontinentálnej preprave, a to o 15 cm.

V návrhu je vyjadrená domnienka, že cezhraničné využitie dlhších vozidiel je prípustné iba na cestách cez jeden hraničný prechod v prípade, že to oba zúčastnené členské štáty umožňujú a že sú splnené podmienky na udelenie výnimky podľa článku 4 ods. 3, článku 4 ods. 4 alebo článku 4 ods. 5 smernice. Pokiaľ ide o článok 4 ods. 4, tieto prepravné operácie podstatne nenarúšajú medzinárodnú hospodársku súťaž, ak sa cezhraničné využitie obmedzuje na dva členské štáty a ak to existujúca infraštruktúra a podmienky bezpečnosti cestnej premávky dovoľia. Článok 4 ods. 4 sa mení zodpovedajúcim spôsobom.

K smernici 96/53/ES sa pridávajú nové ustanovenia, ktoré dozorným orgánom pomôžu lepšie odhaliť priestupky a zosúladiť uplatniteľné administratívne sankcie. Usmernenia týkajúce sa postupov kontrol Komisia zverejní v záujme zabezpečenia súladu kontrolných metód medzi všetkými členskými štátmi. Členské štáty musia uskutočniť minimálny počet meraní vozidiel. Tieto opatrenia by sa mali vykonať buď prostredníctvom vážiaceho systému integrovaného do vozovky, alebo prostredníctvom palubných senzorov vozidiel a mali by na diaľku komunikovať s cestnými kontrolórm. Tieto opatrenia umožnia dozorným orgánom filtrovať vozidlá tak, aby sa zastavovali iba veľmi podozrivé vozidlá, ktoré by sa kontrolovali ručne. Komisia bude definovať technické normy palubného vážiaceho zariadenia, predovšetkým normy elektromagnetického komunikačného rozhrania, ktoré by mohlo komunikovať s dozornými orgánmi. To podporí široké využitie takýchto zariadení. Vďaka tomu si vodiči budú môcť lepšie kontrolovať hmotnosť svojich vozidiel.

Porušenia ustanovení smernice 96/53/ES sú roztriedené podľa závažnosti, čím je umožnené zosúladiť typy uplatniteľných administratívnych sankcií na úrovni Únie.

Na urýchlenie zavedenia aerodynamickejších a hybridných vozidiel bude Komisia používať dostupné rozpočty, a to najmä tie, ktoré sú pridelené transeurópskym sieťam a európskym programom výskumu, vývoja a inovácie, čím pomôžu priemyselnému výskumu a vybaveniu vozidiel.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
 so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,
 so zreteľom na návrh Európskej komisie,
 po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
 so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁴,
 so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵,
 konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
 keďže:

- (1) Biela kniha „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ vydaná v roku 2011⁶ zdôrazňuje potrebu znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov, predovšetkým kyslíčnika uhličitého (CO₂), o 60 % v porovnaní s jeho úrovňou v roku 1990.
- (2) V tejto súvislosti sa v Bielej knihe ustanovuje prispôbenie smernice Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a v medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, aby sa znížila spotreba energie a emisie skleníkových plynov, aby sa právne predpisy prispôsobili meniacim sa technológiám a novým potrebám trhu a aby sa uľahčila intermodálna doprava.
- (3) Technologický vývoj zahŕňa možnosť namontovať na zadnú časť vozidiel zaťažovacie alebo skladacie aerodynamické zariadenie, väčšinou na prívesy alebo návesy, ktoré ale prekračujú maximálnu dĺžku schválenú podľa smernice 96/53/ES. Takéto zariadenie sa môže nainštalovať ihneď po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, pretože spomínané produkty sú už dostupné na trhu a používajú sa na iných kontinentoch.
- (4) Zlepšená aerodynamika kabíny motorových vozidiel by v spojení so zariadeniami uvedenými v odseku 3 umožnila výrazné zisky, pokiaľ ide o energetický výkon vozidiel. Toto zlepšenie však nie je možné v medziach dĺžok aktuálne stanovených

⁴ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁵ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁶ KOM(2011) 0144 -

smernicou 96/53/ES bez toho, aby sa znížila nosnosť vozidla, čím by mohla byť ohrozená ekonomická stabilita tohto odvetvia. Je preto potrebné stanoviť v prípade tejto maximálnej dĺžky výnimku.

- (5) Komisia vo svojej politike bezpečnosti cestnej premávky na roky 2011–2020⁷ zahŕňa opatrenia na zvýšenie bezpečnosti vozidiel a lepšiu ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Dôležitosť viditeľnosti vodičov sa tiež zdôraznila v správe Komisie Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní smernice 2007/38/ES o dodatočnej montáži zrkadiel na ťažké nákladné vozidlá evidované v Spoločenstve⁸. Nové profily kabíny tiež pomôžu zlepšiť bezpečnosť na cestách tým, že znížia mŕtvy uhol výhľadu vodičov, najmä v oblasti čelného skla, čím ušetria mnoho životov zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti. Táto nová profilácia poskytne zároveň v prípade nárazu štruktúru absorpcie energie. Potenciálne zväčšenie objemu kabíny tiežlepší pohodlie a bezpečnosť vodiča.
- (6) Aerodynamické zariadenia a ich umiestnenie na vozidlách sa pred uvedením na trh musia vyskúšať. Na tento účel členské štáty vydajú osvedčenia, ktoré uznajú aj ostatné členské štáty.
- (7) Vozidlá s najväčšou dĺžkou môžu byť použité v cezhraničnej preprave, ak to oba členské štáty už umožňujú a ak sú splnené podmienky na výnimku podľa článku 4 ods. 3, 4 alebo 5 smernice. Európska komisia už predložila usmernenia k uplatňovaniu článku 4 smernice. Dopravné operácie uvedené v článku 4 ods. 4 podstatne nenarúšajú medzinárodnú hospodársku súťaž, ak sa cezhraničné využitie obmedzuje na dva členské štáty a ak to existujúca infraštruktúra a podmienky bezpečnosti cestnej premávky dovoľia. Týmto spôsobom je na jednej strane dosiahnutá rovnováha medzi právami členských štátov podľa zásady subsidiarity rozhodnúť o vhodných dopravných riešeniach konkrétnej situácie a na druhej strane potrebou, aby tieto politiky nenarušili vnútorný trh. Opatrenia v článku 4 ods. 4 sú v tomto smere vysvetlené.
- (8) Použitie alternatívnych pohonov, využívajúcich nielen fosílnu palivá, teda neznečisťujúcich alebo menej znečisťujúcich, ako napríklad elektrické alebo hybridné motory nákladných automobilov alebo autobusov (najmä v mestskom alebo prímestskom prostredí), vedie k zvýšeniu hmotnosti, ktorá sa nesmie započítať na úkor užitočného zaťaženia vozidla, aby sa predišlo peňažnému sankcionovaniu odvetvia cestnej dopravy, .
- (9) Biela kniha o doprave tiež zdôrazňuje, že je potrebné sledovať vývoj v intermodálnej doprave, predovšetkým v oblasti kontajnerizácie, kde sa 45-stopové kontajnery využívajú najviac. Tie sa prepravujú železnicami alebo vnútrozemskými vodnými cestami. Časti ciest intermodálnych trás sa však v súčasnosti môžu využívať iba vďaka administratívnym postupom, ktoré sú obmedzujúce či už pre členské štáty alebo pre dopravcov, alebo iba vtedy, ak majú tieto kontajnery patentované zrazené rohy, ktorých cena je príliš vysoká. Predĺženie prepravných vozidiel o 15 cm môže dopravcov oslobodiť od administratívnych postupov a uľahčiť intermodálnu dopravu bez rizika alebo poškodenia ostatných účastníkov cestnej premávky alebo infraštruktúry. Toto malé predĺženie o 15 cm nepredstavuje oproti kĺbovým nákladným vozidlám (16,50 m) dodatočné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky. V súlade s politikou Bielej knihy o doprave je však toto predĺženie povolené iba pre intermodálnu dopravu, ktorej zložka v rámci cestnej dopravy nepresahuje 300 km pri

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ KOM(2012) 258.

operáciách, ktoré zahŕňajú železničnú, riečnu alebo námornú dopravu. Táto vzdialenosť sa považuje za dostatočnú na prepojenie priemyselnej alebo obchodnej oblasti s nákladnou železničnou stanicou alebo riečnym prístavom. Dlhšia vzdialenosť je možná pri operáciách v rámci európskej námornej dopravy na krátku vzdialenosť s cieľom prepojiť námorný prístav a podporiť rozvoj námorných diaľnic.

- (10) V rámci podpory intermodálnej dopravy a s cieľom zohľadniť hmotnosť prázdnych kontajnerov s dĺžkou 45 stôp je potrebné rozšíriť ustanovenia umožňujúce prevádzku jazdných súprav vozidiel s 5 alebo 6 nápravami a s hmotnosťou 44 ton v intermodálnej doprave s kontajnermi s dĺžkou 40 stôp aj na súpravy prepravujúce 45-stopové kontajnery.
- (11) Od prijatia smernice 96/53/ES sa priemerná hmotnosť cestujúcich, ako aj ich batožiny v autokare značne zvýšila, čo vzhľadom na hmotnostné limity stanovené smernicou viedlo k postupnému zníženiu počtu prepravovaných cestujúcich. V záujme uprednostnenia hromadnej dopravy pred individuálnou dopravou s cieľom dosiahnuť vyššiu energetickú účinnosť je potrebné obnoviť predchádzajúci počet cestujúcich autokarmi a prihliadnuť na zvýšenie ich hmotnosti a batožiny. To sa môže v medziach vykonať zvýšením prípustnej hmotnosti autokarov s dvoma nápravami, tak aby sa zabránilo poškodeniu infraštruktúry rýchlejšim opotrebovaním.
- (12) Orgány zodpovedné za sledovanie predpisov týkajúcich sa cestnej dopravy konštatujú veľké množstvo niekedy vážnych priestupkov týkajúcich sa predovšetkým hmotnosti vozidla. Táto situácia vyplýva z nedostatočného počtu kontrol vykonaných podľa smernice 96/53/ES alebo z ich nízkej účinnosti. Okrem toho sa postupy a kontrolné pravidlá medzi členskými štátmi líšia, čo v niekoľkých členských štátoch Európskej únie vytvára u vodičov právnu neistotu. Dopravcovia, ktorí nerešpektujú pravidlá v tejto oblasti, majú významnú konkurenčnú výhodu voči svojim konkurentom, ktorí sa riadia právnymi predpismi, a vo vzťahu k ostatným druhom dopravy. Takáto situácia je prekážkou riadneho fungovania vnútorného trhu. Je preto dôležité, aby členské štáty zdôraznili rytmus kontrol, tak manuálnych, ako aj preselektívnych.
- (13) Jednoduché, pevné alebo mobilné aktuálne dostupné technologické riešenia umožňujú predbežný výber podozrivých vozidiel bez zastavenia, čím neohrozujú plynulosť premávky, je to lacnejšie a umožňuje to optimálnu bezpečnosť. Niektoré zariadenia môžu byť na palube vozidla a vodičovi umožňujú samostatne si skontrolovať, či je vozidlo v súlade s právnymi predpismi. Tieto palubné zariadenia môžu pomocou mikrovlnného vysielania aj bez zastavenia vozidla odovzdávať policajtom alebo automatickým systémom kontroly umiestneným vedľa ciest potrebné údaje. V rámci predbežného výberu je vhodné stanoviť minimálnu prahovú hodnotu 2000 vozidlo-kilometrov s cieľom zabezpečiť účinnosť cestnej kontroly na území Európskej únie, pretože umožní kontrolovať každé vozidlo štatisticky priemerne raz za tri dni.
- (14) Existencia vysokého počtu porušení ustanovení smernice 96/53/ES je vo veľkej miere spôsobená tým, že úroveň sankcií stanovených v súlade s právnymi predpismi členských štátov za porušenie týchto pravidiel nemá odrádzajúci charakter, alebo dokonca tieto sankcie neexistujú. K tomuto nedostatku sa pridáva rozličná úroveň administratívnych sankcií uplatniteľných v jednotlivých členských štátoch. K náprave týchto nedostatkov je potrebné priblížiť úrovne a kategórie administratívnych sankcií za porušenie ustanovení smernice 96/53/ES na úrovni Únie. Tieto administratívne sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (15) Dozorné orgány v členských štátoch musia mať možnosť vymieňať si informácie v záujme efektívnejšej kontroly hmotnosti vozidiel alebo jazdných súprav na

medzinárodnej úrovni a v záujme zabezpečenia hladkého fungovania týchto kontrol, najmä identifikácie páchatel'ov, opisu priestupkov a uplatňovaných sankcií, ako aj stavu bezúhonnosti takého podniku. Kontaktné miesto určené v súlade s článkom 18 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES⁹, by mohlo slúžiť ako styčné miesto pre túto výmenu informácií.

- (16) Je dôležité, aby Európsky parlament a Rada boli pravidelne informovaní o cestných kontrolách vykonaných členskými štátmi. Informácie poskytnuté členskými štátmi umožnia Komisii ubezpečiť sa, či dopravcovia dodržiavajú túto smernicu a určiť, či by sa na jej presadzovanie nemali vyvinúť ďalšie donucovacie opatrenia.
- (17) Komisia by mala byť splnomocnená na prijatie delegovaných aktov v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, aby tak mohla definovať požiadavky na nové aerodynamické zariadenia namontované na zadnej časti vozidiel alebo na návrhy nových motorových vozidiel, ako aj technické špecifikácie, ktoré by umožnili úplnú interoperabilitu palubných vážiacich zariadení a usmernenia týkajúce sa postupov kontroly hmotností vozidiel v prevádzke. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (18) Keďže ciele tejto smernice nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu jej rozsahu a účinkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať potrebné opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity, ako je uvedené v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku 5 táto smernica neprekračuje rozsah nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (19) Smernica 96/53/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 96/53/ES sa mení a dopĺňa takto:

- 1) v článku 2 sa prvý pododsek dopĺňa týmito definíciami:
- „vozidlo s hybridným pohonom“: vozidlo v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá¹⁰, vybavené jedným alebo viacerými trakčnými motormi poháňanými elektrinou, a nie trvalo pripojené k sieti, a jedným alebo viacerými trakčnými spaľovacími motormi;
 - „elektrické vozidlo“: vozidlo v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov

⁹ Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá¹¹, vybavené jedným alebo viacerými trakčnými motormi poháňanými elektrinou, a nie trvalo pripojené k sieti;

- „jednotka intermodálnej dopravy“: jednotka patriaca do jednej z kategórií: kontajner, vymeniteľná nadstavba, náves;

2) Článok 4 sa mení takto:

a) slovo „vnútroštátnu“ sa v písm. a) a b) odseku 1 vypúšťa;

b) prvá veta druhého pododseku článku 4 ods. 4 sa nahrádza takto:

„Prepravné činnosti sa považujú za dopravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, pokiaľ sa vykonávajú na území jedného členského štátu, alebo v prípade cezhraničnej prevádzky iba medzi dvoma susediacimi členskými štátmi, ktoré prijali opatrenia podľa tohto odseku, a ak je splnená jedna alebo druhá podmienka uvedená v písmenách a) a b):“

3) Článok 4 ods. 6, článok 5 písm. b), článok 8a sa vypúšťajú.

4) Článok 5 sa mení takto: slová „Bez toho, aby bol dotknutý článok 4 ods. 6: a)“ sa vypúšťajú.

5) Odkazy na smernicu Rady 70/156/EHS sú nahradené odkazmi na smernicu 2007/46/ES.¹²

6) Článok 8 sa nahrádza takto:

Článok 8

1. S cieľom zvýšiť aerodynamický výkon vozidiel alebo súpravy vozidiel môžu maximálne dĺžky stanovené v prílohe I bode 1.1 prekročiť vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené zariadeniami, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené nižšie. Jediným cieľom týchto prekročení je umožniť montáž zariadenia zlepšujúceho ich aerodynamické vlastnosti na zadnú časť vozidla alebo jazdnej súpravy.

2. Požiadavky na výkon a bezpečnosť, ktoré musia spĺňať zariadenia uvedené v prvom odseku, sú:

- významné zlepšenie aerodynamického výkonu vozidiel,
- z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky a bezpečnosti intermodálnej dopravy najmä:
 - i) upevnenie a trvácnosť zariadenia s cieľom znížiť riziko uvoľnenia,
 - ii) denná a nočná signalizácia, účinná pri zlom počasí a umožňujúca ostatným účastníkom cestnej premávky vnímať vonkajšie obrysy karosérie vozidla,
 - iii) konštrukcia, ktorá obmedzí riziká pre ostatné vozidlá a ich cestujúcich v prípade kolízie,
 - iv) zariadenie, ktoré radikálne nezvyšuje riziko prevrátenia pri bočnom vetre,
- integrácia do existujúcich sietí, najmä

¹¹ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá

- i) zachovanie ovládateľnosti vozidla alebo jazdnej súpravy na mestských a medzimestských cestných infraštruktúrach,
- ii) v prípade prívesov a návesov zapojenie do železničnej, námornej a riečnej jednotky pri intermodálnej doprave,
- iii) tieto zariadenia môže vodič ľahko sklopiť, stiahnuť alebo odňať.

Prekročenie maximálnej dĺžky nevedie k zvýšeniu prepravnej kapacity vozidiel ani jazdných súprav.

3. Aerodynamické prídavné zariadenia a ich inštalácia na vozidlá musia byť pred uvedením na trh povolené v členských štátoch, ktoré na tento účel vydajú certifikát. Ten potvrdzuje, že zariadenie významne prispieva k zlepšeniu aerodynamického výkonu a že požiadavky uvedené v odseku 2 sú splnené. Autorizačné certifikáty vydané v jednom členskom štáte uznávajú iné členské štáty.
4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 16 prijať delegované akty týkajúce sa doplnenia požiadaviek uvedených v odseku 2. Sú vo forme technických špecifikácií, minimálnych úrovní výkonu, obmedzení konštrukcie a postupov zameraných na vystavenie certifikátu o skúške uvedeného v odseku 3.
5. Kým budú prijaté delegované akty, vozidlá alebo jazdné súpravy s aerodynamickými zariadeniami na zadnej časti vozidla spĺňajúcimi požiadavky uvedené v odseku 2 a testovanými v súlade s odsekom 3 môžu jazdiť, ak ich dĺžka presahuje dĺžku stanovenú v prílohe I bode 1.1 maximálne o dva metre. Toto prechodné opatrenie sa uplatňuje odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.
- 7) Článok 9 sa nahrádza takto:

Článok 9

1. S cieľom zvýšiť aerodynamický výkon a bezpečnosť cestnej premávky vozidiel alebo súpravy vozidiel môžu maximálne dĺžky stanovené v prílohe I bode 1.1 prekročiť vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v odseku 2 nižšie. Hlavným cieľom týchto prekročení je umožniť konštrukciu kabín ťahačích vozidiel, ktoré by zlepšili aerodynamické vlastnosti vozidiel alebo jazdných súprav a zvýšili bezpečnosť cestnej premávky.
2. Požiadavky na výkon a bezpečnosť, ktoré musia kabíny uvedené v prvom odseku spĺňať, sú:
 - zlepšenie aerodynamického výkonu vozidiel,
 - zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a bezpečnosti v intermodálnej doprave, najmä s cieľom zabezpečiť, aby predný tvar kabíny
 - i) zlepšoval pre vodiča viditeľnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, najmä znížením mŕtveho uhla viditeľnosti pod čelným sklom,
 - ii) znižoval poškodenia v prípade nárazu,
 - ovládateľnosť vozidla alebo jazdnej súpravy na cestných infraštruktúrach bez toho, aby sa kládli obmedzenia používania vozidiel v intermodálnych termináloch,
 - pohodlie a bezpečnosť vodičov.

Prekročenie maximálnej dĺžky nemá za následok zvýšenie prepravnej kapacity vozidiel ani jazdných súprav.

3. Aerodynamický výkon nových konštrukcií motorových vozidiel testujú pred ich uvedením na trh členské štáty, ktoré na tento účel vydajú certifikát. Ním sa osvedčuje súlad s požiadavkami uvedenými v odseku 2. Certifikáty o skúške vydané v jednom členskom štáte uznávajú iné členské štáty.
4. Komisia je v súlade s článkom 16 splnomocnená prijímať delegované akty, aby sa doplnili požiadavky, ktoré musia spĺňať nové kabíny ťahacích vozidiel a ktoré sú uvedené v odseku 2. Sú vo forme technických špecifikácií, minimálnych úrovní výkonu, obmedzení konštrukcie a postupov zameraných na vystavenie certifikátu o skúške uvedeného v odseku 3.
- 8) V článku 10 sa slová „dátumu uvedeného v článku 11“ nahrádzajú slovami „17. septembra 1997“.
- 9) Článok 10a sa nahrádza takto:

Článok 10a

Maximálne hmotnosti vozidiel s hybridným pohonom alebo vozidiel s plne elektrickým pohonom sú hmotnosti uvedené v prílohe I bode 2.3.1.

Vozidlá s hybridným alebo elektrickým pohonom však musia byť v súlade s obmedzeniami stanovenými v prílohe I bode 3: najvyššia povolená hmotnosť na nápravu.

- 10) Článok 11 sa nahrádza takto:

Článok 11

Maximálne rozmery stanovené v prílohe I bodoch 1.1 a 1.6 sa môžu prekročiť o 15 cm pre vozidlá alebo jazdné súpravy zapojené do prepravy kontajnerov alebo vymeniteľných nadstavieb s dĺžkou 45 stôp, ak je cestná preprava kontajnera alebo vymeniteľných nadstavieb realizovaná v rámci intermodálnej dopravy.

Na účely tohto článku a bodu 2.2.2 písm. c) prílohy I intermodálna doprava zahŕňa aspoň železničnú, riečnu alebo námornú dopravu. Na začiatku a/alebo konci svojej trasy zahŕňa aj časť cestnej dopravy. Každá z týchto častí cestnej dopravy má dĺžku menej ako 300 km na území Európskej únie, alebo po najbližšie terminály, medzi ktorými existuje pravidelné spojenie. Prepravné činnosti sa tiež považujú za kombinovanú dopravu, ak sa pri nich využíva vnútroeurópska námorná doprava na krátke vzdialenosti, a to bez ohľadu na dĺžku počiatočných a koncových trás cestnej dopravy. Počiatočná a koncová trasa cestnej dopravy pri využití vnútroeurópskej námornej dopravy na krátke vzdialenosti siaha od miesta nakládky tovaru k najbližšiemu vhodnému námornému prístavu, pokiaľ ide o počiatočný úsek, a/alebo prípadne medzi najbližším vhodným námorným prístavom a miestom vykládky tovaru, pokiaľ ide o koncový úsek.

- 11) Článok 12 sa nahrádza takto:

Článok 12

1. S cieľom zabezpečiť súlad s touto smernicou zavedú členské štáty systém predbežného výberu a cielených kontrol vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke.
2. Po uplynutí dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice členské štáty začnú vážiť vozidlá alebo jazdné súpravy v prevádzke. Tieto predbežné výberové

opatrenia sú zamerané na identifikáciu vozidiel, ktoré pravdepodobne spáchali priestupok, a ktoré sa musia kontrolovať ručne. Môžu sa vykonávať pomocou automatických systémov umiestnených v rámci infraštruktúry alebo prostredníctvom systémov na palubách vozidiel v súlade s odsekom 6 nižšie. Automatické systémy umožnia identifikáciu vozidiel podozrivých z prekročenia maximálnej prípustnej hmotnosti. Tieto automatické systémy sa používajú iba na predbežný výber, a nie na určenie priestupku, ich certifikácia členskými štátmi nie je povinná.

3. Členské štáty vykonávajú predbežné merania v počte zodpovedajúcom aspoň jednému zväženiu na 2 000 vozidlo-kilometrov v ročnom priemere.
4. Členské štáty zabezpečia, aby si príslušné orgány vymenili potrebné informácie, aby boli tieto kontroly v celej Unii účinnejšie a uľahčili ich priebeh, najmä prostredníctvom vnútroštátneho kontaktného miesta určeného na výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi. Ide najmä o údaje potrebné na identifikáciu páchatel'a, opis porušenia a uplatnených sankcií a stav bezúhonnosti dotknutého podniku. Kontaktné miesto je určené v súlade s článkom 18 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1071/2009.
5. Na vozidlá podozrivé pri predbežnom výbere z prekročenia prípustnej hmotnosti v súlade s odsekom 2 sa vzťahuje aspoň jedno z týchto opatrení:
 - i) cestná kontrola s homologovaným meracím zariadením po zastavení vozidla,
 - ii) poslanie informácie o podozrení z preťaženia vozidla dopravnej spoločnosti,
 - iii) kontrola dopravnej spoločnosti v jej priestoroch, najmä v prípade recidívy po odoslaní informácie uvedenej v (ii).
6. Podľa odseku 1 členské štáty podporujú vybavenie vozidiel a jazdných súprav palubnými vážiacimi zariadeniami (celková hmotnosť a hmotnosť na nápravu), ktoré umožňujú priebežne poskytovať z idúceho vozidla údaje o hmotnosti vozidla orgánu vykonávajúcemu kontrolu na ceste alebo orgánu, ktorý má na starosti reguláciu prepravy tovaru. Komunikácia prebieha cez rozhranie definované normami CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 a ISO 14906.
7. Komisia je splnomocnená prijať v súlade s článkom 16 delegované akty týkajúce sa:
 - doplňujúcich technických špecifikácií, ktoré umožnia zabezpečiť úplnú interoperabilitu na úrovni EÚ palubných vážiacich zariadení uvedených v ods. 6 vyššie, aby orgány ktoréhokoľvek členského štátu mohli rovnakým spôsobom komunikovať s vozidlami a jazdnými súpravami registrovanými v ktoromkoľvek inom členskom štáte a prípadne poskytovať informácie získané od orgánov iných členských štátov;
 - kontrolných postupov v rámci predbežného výberu uvedených v odseku 2 tohto článku, technických špecifikácií fyzických prostriedkov použitých na tieto preselektčné kontroly, požiadaviek na presnosť a pravidiel používania týchto fyzických prostriedkov. Tieto postupy, špecifikácie a pravidlá používania sú určené na zabezpečenie toho, aby sa kontroly vykonávali rovnakým spôsobom vo všetkých členských štátoch a zabezpečili rovnaké zaobchádzanie so všetkými dopravcami na celom území Európskej únie.

12) Článok 13 sa nahrádza takto:

¹³ DSRC: Vyhradená komunikácia krátkého dosahu

Článok 13

1. Porušenia tejto smernice sú rozdelené do rôznych kategórií podľa ich závažnosti.
2. Pri preťažení o menej ako 5 % maximálnej povolenej hmotnosti podľa bodov 2, 3, 4.1 a 4.3 prílohy 1 musí byť písomné upozornenie adresované dopravnej spoločnosti, čo môže viesť k uloženiu sankcie, ak vnútroštátne právne predpisy tento druh sankcie stanovujú.
3. Preťaženie o 5 až 10 % maximálnej povolenej hmotnosti podľa bodov 2, 3, 4.1 a 4.3 prílohy 1 sa považuje za málo závažný priestupok v zmysle tejto smernice a vedie k uloženiu finančnej sankcie. Aj dozorné orgány môžu zastaviť vozidlo a žiadať jeho vykládku, až kým nebude dosiahnutá maximálna povolená hmotnosť.
4. Preťaženie o 10 až 20 % maximálnej povolenej hmotnosti podľa bodov 2, 3, 4.1 a 4.3 prílohy 1 sa považuje za závažný priestupok v zmysle tejto smernice. To vedie k uloženiu finančnej sankcie a okamžitému zastaveniu vozidla na účel vykládky tovaru, až kým nebude dosiahnutá maximálna povolená hmotnosť.
5. Preťaženie o viac ako 20 % maximálnej povolenej hmotnosti podľa bodov 2, 3, 4.1 a 4.3 prílohy 1 sa v zmysle tejto smernice považuje za veľmi závažný priestupok vzhľadom na zvýšené riziko ohrozenia ostatných účastníkov cestnej premávky. To vedie k uloženiu finančnej sankcie a okamžitému zastaveniu vozidla na účel vykládky tovaru, až kým nebude dosiahnutá maximálna povolená hmotnosť. Postup straty bezúhonnosti dopravnej spoločnosti sa zavádza v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009¹⁴.
6. Prekročenie maximálnej dĺžky alebo šírky povolenej podľa bodu 1 prílohy 1 o menej než 2 % bude mať za následok písomné varovanie dopravnej spoločnosti, ktoré by mohlo vyústiť do sankcie, ak vnútroštátne právne predpisy tento druh sankcie stanovujú.
7. Prekročenie maximálnej dĺžky alebo šírky povolenej podľa bodu 1 prílohy 1 o 2 až 20 %, či ide o náklad alebo samotné vozidlo, bude mať za následok finančnú sankciu. Dozorné orgány zakážu vozidlu pokračovať v jazde až do vykládky, pokiaľ je jeho nadrozmerná dĺžka alebo šírka spôsobená prepravovaným nákladom, alebo až kým dopravná spoločnosť nezíska zvláštne povolenie v súlade s článkom 4 ods. 3.
8. Prekročenie maximálnej dĺžky alebo šírky povolenej podľa bodu 1 prílohy 1 o viac ako 20 % v prípade nákladu alebo vozidla sa v zmysle tejto smernice považuje za veľmi závažný priestupok vzhľadom na zvýšené riziko ohrozenia ostatných účastníkov cestnej premávky. To vedie k uloženiu finančnej sankcie a okamžitému zastaveniu vozidla dozornými orgánmi, až do vykládky, pokiaľ je jeho nadrozmerná dĺžka alebo šírka spôsobená prepravovaným nákladom, alebo až kým dopravná spoločnosť nezíska zvláštne povolenie v súlade s článkom 4 ods. 3. Postup straty bezúhonnosti dopravnej spoločnosti sa zavádza v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 1071/2009.
9. Finančné sankcie uvedené v odsekoch 3, 4, 5, 7 a 8 sú účinné, primerané a odrádzajúce.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

- 13) Vkladá sa tento článok 14:

Článok 14

Na prepravu kontajnerov musí odosielateľ dopravcovi, ktorého poverí prepravou kontajnera, vydať vyhlásenie, v ktorom sa uvádza hmotnosť prepravovaného kontajnera. V prípade, že táto informácia chýba alebo je nesprávna, odosielateľ nesie za preťaženie vozidla rovnakú zodpovednosť ako dopravca.

- 14) Vkladá sa tento článok 15:

Článok 15

Členské štáty predkladajú každé dva roky v prvom štvrtroku kalendárneho roka Komisii správu o kontrolách vykonaných počas predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov, výsledkoch týchto kontrol a sankciách uložených páchatelom. Komisia vypracuje analýzu týchto správ a predloží ju Európskemu parlamentu a Rade v druhom štvrtroku kalendárneho roka.

- 15) Vkladá sa tento článok 16:

Článok 16

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijať delegované akty uvedená v článku 8 ods. 4, článku 9 ods. 5 a článku 12 ods. 7 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 8 ods. 4, článku 9 ods. 5 a článku 12 ods. 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci špecifikovanej v uvedenom rozhodnutí. Toto rozhodnutie nadobudne účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 8 ods. 4, článku 9 ods. 5 a článku 12 ods. 7 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu týmto dvom inštitúciám alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Z podnetu Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o 2 mesiace.

- 16) Príloha I sa mení a dopĺňa takto:

- a) V bode 1.2 sa písm. b) nahrádza týmito ustanoveniami:
- „Karosérie klimatizovaných vozidiel alebo vozidiel prepravujúcich klimatizované jednotky intermodálnej dopravy: 2,60 m“;
- b) V bode 2.2.2 sa písm. c) nahrádza takto:

„trojnápravové motorové vozidlo s dvoj alebo trojnápravovým návesom prepravujúcim v rámci intermodálnej dopravy jednu alebo viacero jednotiek intermodálnej dopravy s celkovou maximálnou dĺžkou 40 alebo 45 stôp: 44 ton“;

– c) Bod 2.3.1 sa nahrádza takto:

„Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy: 18 ton“

„Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy a s hybridným alebo elektrickým pohonom: 19 ton“

„Autobusy s dvoma nápravami: 19 ton“.

Článok 2

1. Členské štáty najneskôr do 18 mesiacov od dátumu uverejnenia tejto smernice v Úradnom vestníku Európskej únie uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Európsky parlament
Predseda

Rada
Predseda