



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pro dopravu a cestovní ruch*

---

24. 7. 2013

## **PRACOVNÍ DOKUMENT**

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (COM(2013)0195)

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Jörg Leichtfried

DT\944682CS.doc

PE516.725v02-00

**CS**

*Jednotná v rozmanitosti*

**CS**

## **Platné právní předpisy**

Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, stanoví maximální rozměry a hmotnosti vozidel provozovaných v Evropské unii. Dále stanoví, za jakých podmínek mohou být povoleny výjimky pro provoz vozidel, které tyto hodnoty přesahují.

Nezohledňuje však nejnovější vývoj trhu a technologií.

## **Návrh Evropské komise (COM(2013)0195)**

Komise navrhuje změnit směrnici Rady 96/53/ES s cílem umožnit vstup na trh vozidlům s lepší aerodynamikou, která jsou energeticky účinnější, aniž by to ohrozilo jejich užitkovou nosnost. Za tím účelem se zaměřuje na tato opatření:

- zvýšit celkovou hmotnost vozidla, a umožnit tak zavádění hybridních a elektrických motorů, které jsou obecně těžší. Toto opatření bere v úvahu i průměrnou hmotnost cestujícího v komerčních autobusech, jež se od vstupu směrnice Rady 96/53/ES v platnost zvýšila;
- prodloužit celkovou délku vozidla, a umožnit tak zavádění kabin tahačů s lepšími aerodynamickými vlastnostmi anebo profilovaných křidélek na zadní části vozidla. Toto opatření umožní také přepravu kontejnerů s rozměrem 45 stop, které se stávají normou v jiných druzích dopravy, což zlepší integraci silniční dopravy do intermodálních sítí;
- doplnit ustanovení o kontrolách a sankcích s cílem zajistit, aby silniční kontroly byly cílenější a účinnější, a zavést společný rámec pro sankce platný ve všech členských státech;
- výslovně umožnit přeshraniční využití delších vozidel, pokud vozidlo na své cestě jednou překračuje hranici a jsou splněny určité podmínky.

## **Body k diskusi**

### **1. Přeshraniční provoz delších nákladních vozidel (čl. 4 odst. 4 směrnice Rady 96/53/ES)**

Navrhuje se výslovně stanovit, že je přípustné provozovat v přeshraniční přepravě delší vozidla, pokud to oba dotčené členské státy již povolují a pokud jsou splněny podmínky pro udělení výjimky na základě čl. 4 odst. 3, 4 nebo 5 směrnice 96/53/ES. Komise zastává názor, že toto opatření neovlivňuje významným způsobem mezinárodní hospodářskou soutěž, pokud je přeshraniční využití omezeno na dva členské státy a pokud to umožňuje existující infrastruktura a podmínky bezpečnosti silničního provozu. Podle návrhu je navíc tímto způsobem dosažena rovnováha mezi na straně jedné právem členských států rozhodovat na základě zásady subsidiarity o řešeních v oblasti dopravy, která vyhovují jejich konkrétním okolnostem, a na straně druhé potřebou, aby tyto politiky nenarušovaly vnitřní trh.

### *Připomínky zpravodaje:*

Komise původně konstatovala, že v případě, že bude povoleno přeshraniční využívání delších a těžších nákladních vozidel, zahájí proti příslušným členským státům řízení pro porušení směrnice 96/53/ES. Poté co se na ni obrátila řada zúčastněných stran, však Komise naprosto změnila svůj výklad této části směrnice. Zpravodaj by chtěl v této souvislosti zdůraznit, že je nezbytné dodržovat demokratické postupy a jakékoli změny toho, co je v přeshraniční dopravě přípustné, by měly být provedeny spolutvůrci právních předpisů, a nikoli na základě žádosti zúčastněných stran.

Zpravodaj by rád zdůraznil, že některé vnitrostátní parlamenty a zákonodárny orgány (např. obě komory rakouského parlamentu a německá Spolková rada) vyjádřily znepokojení nad tím, že by se mělo nadměrným kamionům („gigaliners“) výslovně umožnit překračovat hranice mezi členskými státy. Zpravodaj navíc nesouhlasí s tvrzením, že provoz takových vozidel by neovlivňoval negativně hospodářskou soutěž v rámci Unie. Naproti tomu se domnívá, že možnost přeshraničního provozu takových vozidel mezi některými členskými státy a jeho zákaz mezi jinými státy by vedly nejen k hospodářskému znevýhodnění těch členských států, které zákaz zavedou, ale také ke značnému tlaku na tyto státy ze strany výrobců, přepravců a sousedních států, aby změnilly své právní předpisy. Ve svém důsledku by to mohlo vést k riskantním kompromisům mezi potřebou členského státu chránit ekonomické zájmy domácích společností na straně jedné a potřebou zajistit bezpečnost a ochranu životního prostředí na straně druhé.

Zpravodaj by chtěl upozornit na skutečnost, že Komise neprovedla posouzení dopadů přeshraničního provozování delších a těžších nákladních vozidel. Z nezávislých studií však vyplývá, že v železniční nákladní a kombinované dopravě by v případě, že by bylo povoleno přeshraniční provozování nadměrných kamionů, došlo ke značnému poklesu objemu přepravy.<sup>1</sup> Zpravodaj se proto domnívá, že možnost volného provozování delších nákladních vozidel mezi různými členskými státy by byla kontraproduktivní, pokud jde o jeden z hlavních cílů Unie uvedených v bílé knize o dopravní politice<sup>2</sup>, tj. zajištění přechodu ze silniční dopravy na dopravu železniční v celé Evropské unii. Delší a těžší nákladní vozidla by navíc mohla mít negativní dopad na bezpečnost silničního provozu a kvůli své hmotnosti a rozměrům vést k vážnějším nehodám.

V zájmu zajištění rovných podmínek v celé Evropské unii, usnadnění přechodu ze silniční dopravy na dopravu železniční a zachování práv členských států souvisejících s uplatňováním zásady subsidiarity je třeba výslovně zakázat přeshraniční provozování nadměrných kamionů. Každý členský stát by měl rozhodnout, zda na svém území jejich provozování nediskriminačním způsobem povolí. Vzhledem k tomu, že delší nákladní vozidla jsou i mnohem těžší a mohou tedy vést k rychlejšímu zhoršování stavu silniční infrastruktury, mělo

---

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>  
Mezinárodní železniční unie (UIC) (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

<sup>2</sup> COM(2011)0144

by se u nich případně vybírat vyšší mýtné.

## **2. Zlepšování aerodynamické účinnosti a bezpečnosti silničního provozu vozidel (články 8 a 9)**

Komise navrhuje, aby byla umožněna montáž zařízení zlepšujících aerodynamickou účinnost vozidel na zadní části vozidel nebo souprav vozidel (článek 8). Aby se zajistilo, že tato doplňková zařízení budou také bezpečná z hlediska silničního provozu, měla by být spolehlivě připevněna, měla by mít denní i noční signalizaci, neměla by zvyšovat riziko pro ostatní vozidla v případě nárazu ani zvyšovat nebezpečí převrácení vozidla při bočním větru.

Návrh navíc umožňuje, aby byly u kabin tahačů provedeny takové změny, které zlepší aerodynamickou účinnost, viditelnost a bezpečnost pro řidiče a bezpečnost ohrožených účastníků silničního provozu vyloučením mrtvých úhlů (článek 9).

### *Připomínky zpravodaje:*

Zpravodaj sice podporuje změny aerodynamických vlastností vozidel, které jsou navrženy v článku 8, a souhlasí s jejich hlavními body, přesto by rád upozornil, že i po montáži doplňkových křidélek nebo jiných aerodynamických zařízení na karosérii vozidla by stále mělo být možné toto vozidlo naložit a přepravit po železnici v rámci kombinované dopravy. Legislativní orgán by měl zajistit, aby zlepšení aerodynamických vlastností nákladních vozidel nebránilo ani neodrazovalo od využívání kombinované dopravy.

Zpravodaj vyjadřuje zklamání, že návrh zcela opomíjí otázku výšky vozidel. Rovněž považuje za ostudné, že k otázce dopadu navrhovaných úprav aerodynamických vlastností vozidel nebyly vypracovány téměř žádné vědecké studie. Rád by zdůraznil, že pokud jde o přínos ke snižování emisí CO<sub>2</sub>, má kombinovaná doprava mnohem větší potenciál než zlepšování aerodynamické účinnosti nákladních vozidel.

V neposlední řadě by zpravodaj rád upozornil na skutečnost, že pravidla upravující použití aerodynamických zařízení v souvislosti s rozměry vozidel jsou již stanovena v předpisech EU o schvalování typu. Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 stanoví výjimky týkající se zařízení zlepšujících aerodynamické vlastnosti umístěných na zadní části vozidel (500 mm oproti přechodným 2 000 mm navrhovaným v COM(2013)0195) a zařízení umístěných po stranách vozidel. Je nezbytné objasnit, zda je nové směrnice, jež se zabývá toutéž otázkou, skutečně zapotřebí. Pokud ano, pak je nezbytné zajistit soulad obou právních předpisů.

Pokud jde o bezpečnost silničního provozu, zpravodaj vítá cíl návrhu zlepšit ovladatelnost vozidel a viditelnost a bezpečnost pro řidiče (článek 9) a příslušná ustanovení by chtěl ještě posílit tím, že provedení změn v konstrukci kabin tahačů bude závazné, nikoli dobrovolné. Odhaduje se, že změny v konstrukci kabin tahačů by mohly ročně zachránit 300 až 500 lidských životů, tj. snížit počet osob usmrcených při nehodách, jichž se účastní nákladní vozidla, o 10 % (ve srovnání se současným stavem). Bezpečnost silničního provozu je pro Evropský parlament již dlouho klíčovou prioritou, což potvrdil ve svém usnesení ze dne 27.

září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020<sup>1</sup>. Zpravodaj se domnívá, že je důležité, aby provedení změn v konstrukci kabin tahačů bylo povinné. Navíc to odpovídá prioritám, které Parlament v oblasti bezpečnosti silničního provozu vytyčil. Příslušná opatření by nevyžadovala žádnou průlomovou technologii, neboť požadovaná technologie existuje a mohla by být zanedlouho využívána, bude-li k tomu politická vůle. Bylo by možné stanovit přechodné období, aby měli výrobci více času přizpůsobit své výrobky novým specifikacím pro konstrukce kabin.

### **3. Preselekce a cílené kontroly (článek 12)**

Navrhuje se, aby členské státy zavedly systém preselekce a cílené kontroly vozidel nebo souprav vozidel v provozu s cílem zajistit, aby byly silniční kontroly cílenější a efektivnější. Účelem preselekce je identifikovat vozidla, která pravděpodobně spáchala přestupek, a proto musí být fyzicky zkontrolována. Návrh uvádí, že preselekcí by bylo možné provést prostřednictvím automatických systémů umístěných na infrastrukturách (čl. 12 odst. 2) nebo zabudovaných zařízení sloužících k vážení (čl. 12 odst. 6).

#### *Připomínky zpravodaje:*

Zpravodaj podporuje zavádění systému preselekce, jenž by mohl vést k cílenějším a účinnějším silničním kontrolám a snížit zátěž nejen přepravníků, kteří musí plnit požadavky, ale i kontrolních orgánů. Zpravodaj by chtěl stanovit, aby vozidla musela být vybavena zabudovanými zařízeními sloužícími k vážení, čímž by se zajistily rovné podmínky v celé Unii a odpovědnost za dodržování bezpečnostních předpisů z kontrolních orgánů by se přenesla na přepravce a speditéry. Návrh je zaměřen na kontroly hmotnosti (překročení povolené hmotnosti), je však důležité provádět i kontroly rozměrů vozidel (šířky, délky a výšky). Dále je sporné, zda by měly být v návrhu pro účely odhalování přestupků stanoveny přijaté odchylky od stanovených rozměrů (tj. méně než 5 % v případě hmotnosti a méně než 2 % v případě délky a šířky). Zpravodaj by upřednostnil zavedení harmonizovaného přístupu k těmto mezním hodnotám před tím, aby měl každý členský stát možnost rozhodnout o tom, zda za tyto přestupky uloží sankce.

### **4. Akty v přenesené pravomoci (článek 16)**

Návrh stanoví, že Komise bude zplnomocněna k vymezení požadavků na nová aerodynamická zařízení umístěná na zadní části vozidla (čl. 8 odst. 4), na koncepcie nových motorových vozidel (čl. 9 odst. 5), technické specifikace umožňující zajistit úplnou interoperabilitu zabudovaných zařízení sloužících k vážení a stanovení základních směrů postupů kontrol hmotnosti vozidel v provozu (čl. 12 odst. 7).

#### *Připomínky zpravodaje:*

Je sice zapotřebí jisté míry flexibility, aby se zaručilo, že právní předpisy mohou zohledňovat technologický vývoj, ale je také třeba důkladně zvážit, zda je navrhované přenesení pravomocí na Komisi potřebné ve všech oblastech. Za legislativní texty je konec konců odpovědný legislativní orgán. Zdá se, že navrhovaný rozsah přenesení pravomocí je neúměrně

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

široký, a Parlament by si měl vyhradit právo změnit podstatné prvky právního předpisu prostřednictvím řádného legislativního postupu.