



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 – 2014

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

24.7.2013

PRACOVNÝ DOKUMENT

o návrhu smernice 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 (COM(2013)195)

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Jörg Leichtfried

DT\944682SK.doc

PE516.725v02-00

SK

Zjednotení v rozmanitosti

SK

Platné právne predpisy

V smernici 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, sa stanovujú maximálne rozmery a hmotnosť vozidiel v Európskej únii a určujú sa podmienky, za ktorých sa môžu stanoviť výnimky z týchto obmedzení.

V smernici sa však nezohľadňuje najnovší vývoj v oblasti trhu a technológií.

Návrh Komisie COM(2013) 195

Komisia predkladá návrh na zmenu smernice Rady 96/53/ES s cieľom umožniť zavedenie aerodynamickejších vozidiel s vyššou energetickou výkonnosťou na trh bez ohrozenia úžitkovej nosnosti, a to prostredníctvom riešenia týchto otázok:

- zvýšenie celkovej hmotnosti vozidiel s cieľom poskytnúť možnosť používať vo všeobecnosti ťažšie hybridné a elektrické motory. V rámci tohto opatrenia sa zohľadňuje priemerná hmotnosť cestujúcich v úžitkových autobusoch, ktorá sa zvýšila odo dňa nadobudnutia účinnosti smernice Rady 96/53/ES;
- zväčšenie celkovej dĺžky vozidla s cieľom poskytnúť možnosť namontovať aerodynamickejšie kabíny ťahačov a/alebo systém zadných profilovaných krídel vozidla. Na základe tohto opatrenia bude takisto možné prepravovať 45-stopové kontajnery, ktoré sa zavádzajú ako štandard v ostatných druhoch dopravy, a tak zvýšiť integráciu cestnej dopravy do intermodálnych sietí;
- zavedenie ustanovení o kontrolách a sankciách s cieľom zabezpečiť, aby boli cestné kontroly cielenejšie a účinnejšie a vytvoriť spoločný rámec pre sankcie platný vo všetkých členských štátoch;
- výslovné dovoľenie cezhraničného využívania dlhších vozidiel, pokiaľ sa prechádza len cez jeden hraničný priechod a pokiaľ sú splnené určité podmienky.

Otázky do diskusie

1. Cezhraničná prevádzka dlhších nákladných vozidiel (článok 4 ods. 4 smernice Rady 96/53/ES)

Navrhuje sa, aby sa výslovne ustanovila možnosť prevádzky dlhších vozidiel v cezhraničnej doprave, ak to príslušné dva členské štáty dovoľujú a ak sú splnené podmienky na poskytnutie výnimky podľa článku 4 ods. 3, 4 alebo 5 smernice 96/53/ES. Komisia tvrdí, že toto opatrenie nebude mať výrazný vplyv na medzinárodnú hospodársku súťaž, ak cezhraničné využívanie bude naďalej obmedzené na príslušné dva štáty, v ktorých je to možné vzhľadom na existujúcu infraštruktúru a podmienky cestnej bezpečnosti. Okrem toho sa v návrhu uvádza, aby práva členských štátov podľa zásady subsidiarity rozhodnúť o vhodných dopravných riešeniach týkajúcich sa ich konkrétnej situácie boli vyvážené potrebou zabrániť tomu, aby sa týmito politikami narušil vnútorný trh.

Poznámky spravodajcu:

Komisia pôvodne uviedla, že v prípade potvrdeného využitia dlhších a ťažších nákladných vozidiel začne konanie proti členským štátom pre porušenie smernice 96/53/ES. Komisia však na základe toho, že sa na ňu obrátilo viacero zainteresovaných strán, úplne zmenila svoj výklad smernice, pokiaľ ide o tento bod. Spravodajca by v tejto súvislosti rád zdôraznil, že je potrebné dodržiavať demokratické postupy a že akékoľvek zmeny týkajúce sa toho, čo je dovolené v cezhraničnej doprave, by mali vykonať spoluzákonodarcovia a nemali by sa vykonať na základe žiadosti zainteresovaných strán.

Spravodajca chce zdôrazniť, že niektoré národné parlamenty a legislatívne orgány (ako sú napríklad obidve komory rakúskeho parlamentu a nemecký *Bundesrat*) vyjadrili obavy týkajúce sa výslovného dovolenia, aby tzv. gigaliny prekračovali hranice medzi členskými štátmi. Okrem toho spravodajca nesúhlasí s tvrdením, že taká doprava nebude mať vplyv na hospodársku súťaž v Únii. Domnieva sa, že v skutočnosti dovolenie takej cezhraničnej dopravy medzi niektorými členskými štátmi a jej zakázanie medzi ostatnými členskými štátmi nielenže bude pre dané členské štáty, ktoré ju zakázali, predstavovať hospodársku nevýhodu, ale takisto spôsobí, že výrobcovia, dopravcovia a susedné štáty budú na tieto členské štáty vyvíjať značný tlak, aby zmenili svoje právne predpisy. Na základe toho by mohli vzniknúť nebezpečné kompromisy medzi potrebou členského štátu chrániť hospodárske záujmy svojich domácich spoločností na jednej strane a potrebou zabezpečiť bezpečnosť a ochranu životného prostredia na strane druhej.

Spravodajca by rád zdôraznil, že Komisia nevykonala posúdenie vplyvu cezhraničnej prevádzky dlhších a ťažších vozidiel. Z nezávislých štúdií však vyplýva, že objem nákladnej železničnej dopravy a kombinovanej dopravy by sa značne znížil, ak by sa tzv. gigaliny mohli prevádzkovať cezhranične.¹ Spravodajca sa preto domnieva, že umožnenie voľnej prevádzky dlhších nákladných vozidiel medzi jednotlivými členskými štátmi by malo opačný účinok, pokiaľ ide o hlavné ciele Únie uvedené v bielej knihe Komisie o doprave², t. j. cieľ zabezpečenia modálneho posunu od cestnej k železničnej doprave v Európskej únii. Okrem toho dlhšie a ťažšie nákladné vozidlá by mohli mať nepriaznivý vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, pričom by vzhľadom na svoju hmotnosť a rozmery spôsobovali vážnejšie nehody.

V záujme zabezpečenia rovnakých podmienok v rámci Európskej únie, ďalšieho uľahčenia modálneho posunu od cestnej k železničnej doprave a zachovania práv členských štátov v oblasti subsidiarity je potrebné výslovne zakázať, aby tzv. gigaliny prekračovali hranice medzi členskými štátmi. Každý členský štát by mal mať možnosť nediskriminačne rozhodnúť, či dovoľí ich prevádzku na svojom príslušnom území. Keďže dlhšie nákladné vozidlá sú však takisto oveľa ťažšie, a preto môžu spôsobiť rýchlejšie zhoršenie cestnej infraštruktúry, ich prevádzkovanie by malo v prípade potreby podliehať vyšším cestným

¹ 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>

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>

² KOM(2011) 0144.

poplatkom.

2. Zvýšenie aerodynamického výkonu a bezpečnosti cestnej premávky vozidiel (články 8 a 9)

Komisia navrhuje umožniť montáž zariadení zlepšujúcich aerodynamický výkon v zadnej časti vozidiel alebo jazdných súprav (článok 8). V záujme zabezpečenia, aby tieto prídavné zariadenia spĺňali takisto podmienky bezpečnosti cestnej premávky, je potrebné, aby boli bezpečne namontované, mali by mať dennú a nočnú signalizáciu, v prípade kolízie by nemali zvyšovať riziko pre ostatné vozidlá a nemali by zvyšovať riziko prevrátenia pri bočnom vetre.

Okrem toho sa v návrhu umožňuje vykonať zmeny kabín ťahacích vozidiel s cieľom zlepšiť ich aerodynamické vlastnosti, zvýšiť viditeľnosť a bezpečnosť vodičov a bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky znížením mŕtveho uhla viditeľnosti (článok 9).

Poznámky spravodajcu:

Aj keď spravodajca podporuje zmeny aerodynamiky vozidiel navrhované v článku 8 a súhlasí s ich hlavnými znakmi, rád by zdôraznil, že ak sa na karosériu vozidiel namontujú prídavné krídla alebo iné aerodynamické zariadenia, malo by byť naďalej možné nakladať a prepravovať tieto vozidlá železničnou dopravou v rámci operácií kombinovanej dopravy. Zákonodarcu by mal zabezpečiť, aby zmeny aerodynamických vlastností nákladných vozidiel nebránili ani neodrádzali od kombinovanej dopravy.

Spravodajca vyjadruje poľutovanie, že v návrhu sa vôbec neuvažuje o otázke výšky vozidiel. Takisto sa domnieva, že je škoda, že sa nevykonali takmer žiadne vedecké štúdie týkajúce sa vplyvu navrhovaných aerodynamických úprav. Rád by zdôraznil, že pokiaľ ide o zníženie emisií CO₂, kombinovaná doprava má oveľa väčší potenciál než zlepšenie aerodynamických vlastností nákladných vozidiel.

Spravodajca by v neposlednom rade rád upriamil pozornosť na skutočnosť, že pravidlá, ktorými sa riadia aerodynamické zariadenia vo vzťahu k rozmerom vozidiel, sú už ustanovené v právnych predpisoch EÚ o typovom schválení. V nariadení Komisie (EÚ) č. 1230/2012 sa ustanovujú výnimky týkajúce sa aerodynamických zlepšení montovaných v zadnej časti vozidiel (500 mm dočasne v porovnaní s 2000 mm, ako sa navrhuje v COM(2013) 195) a zariadení montovaných na bočné strany vozidiel. Je nevyhnutné ujasniť, či je nová smernica týkajúca sa tej istej otázky skutočne potrebná. Ak je potrebná, je nevyhnutné zabezpečiť jednotnosť medzi obidvomi právnymi predpismi.

Pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, spravodajca víta skutočnosť, že cieľom návrhu je zvýšiť ovládateľnosť vozidiel a viditeľnosť a bezpečnosť vodičov (článok 9) a privítal by posilnenie týchto ustanovení prostredníctvom ustanovenia povinného vykonania týchto úprav kabín ťahacích vozidiel. Odhaduje sa, že prostredníctvom úprav konštrukcie kabín by sa mohlo zachrániť 300 až 500 životov ročne, t. j. zníženie počtu smrteľných dopravných nehôd, ktorých účastníkmi sú nákladné vozidlá, t. j. o 10 % (v porovnaní so súčasnou situáciou). Bezpečnosť cestnej premávky je už dlhý čas hlavnou prioritou Európskeho parlamentu, ako sa potvrdzuje v jeho uznesení z 27. septembra 2011 o bezpečnosti európskej cestnej premávky

na roky 2011 – 2020¹. Spravodajca sa domnieva, že je dôležité ustanoviť povinné vykonanie úprav konštrukcie kabín v súlade s prioritami bezpečnosti cestnej premávky, ktoré stanovil Parlament. Týmito opatreniami by nevyžadovali prelomové technológie, keďže potrebné technológie sú známe a mohli by sa onedlho zaviesť, pokiaľ by existovala politická vôľa. Mohlo by sa počítať s prechodným obdobím s cieľom poskytnúť výrobcovi viac času na dosiahnutie súladu s novými konštrukčnými špecifikáciami.

3. Predbežný výber a ciele kontroly (článok 12)

Navrhuje sa, aby členské štáty zaviedli systém predbežného výberu a cieľových kontrol vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke s cieľom zabezpečiť cielenejšie a účinnejšie kontroly. Cieľom tohto predbežného výberu je identifikácia vozidiel, ktoré pravdepodobne spáchali priestupok, a ktoré sa preto musia kontrolovať ručne. V návrhu sa uvádza, že to možno vykonávať pomocou automatických systémov umiestnených v rámci infraštruktúry (článok 12 ods. 2) alebo pomocou palubných vážiacich zariadení (článok 12 ods. 6).

Poznámky spravodajcu:

Spravodajca súhlasí s cieľom zaviesť systém predbežného výberu, výsledkom ktorého by mohli byť cielenejšie a účinnejšie kontroly a mohla by sa znížiť záťaž kladená na dopravcov dodržiavajúcich tieto predpisy a dozorné orgány. Spravodajca by privítal povinné vybavenie vozidiel palubnými vážiacimi zariadeniami s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky v rámci Únie a presunúť zodpovednosť za dodržiavanie pravidiel bezpečnosti z dozorných orgánov na dopravcov a prepravcov. Návrh sa zameriava na kontroly hmotnosti (preťaženie), takisto sú však dôležité kontroly rozmerov (šírky, dĺžky a výšky). Napokon je sporné, či by sa v návrhu mali na účely identifikácie porušenia ustanoviť schválené odchýlky (t. j. menej ako 5 % v prípade hmotnosti a menej než 2 % v prípade dĺžky a šírky) od stanovených rozmerov. Spravodajca by uprednostnil, aby sa v prípade takých limitov zaviedol harmonizovaný prístup a nie aby sa mohli jednotlivé členské štáty rozhodnúť, či uložia sankcie za také porušenie.

4. Delegované akty (článok 16)

V návrhu sa ustanovuje právomoc Komisie vymedziť požiadavky týkajúce sa nových aerodynamických zariadení montovaných v zadnej časti vozidiel (článok 8 ods. 4), konštrukcie nových motorových vozidiel (článok 9 ods. 5), technických špecifikácií, ktorými sa umožní zabezpečiť úplnú interoperabilitu palubných vážiacich zariadení, a usmernení týkajúcich sa postupov kontrol hmotnosti vozidiel v prevádzke (článok 12 ods. 7).

Poznámky spravodajcu:

Kým na jednej strane je potrebná istá miera flexibility na zabezpečenie súladu medzi právnymi predpismi a technologickým vývojom, na druhej strane je však nutné dôkladne zvážiť, či je navrhované delegovanie právomocí na Komisiu potrebné vo všetkých oblastiach. Konečnú zodpovednosť za legislatívne texty má výhradne zákonodarca. Rozsah pôsobnosti navrhovaných delegovaných právomocí sa zdá byť neprímerane široký a Parlament by si mal vyhradiť právo na zmenu rozhodujúcich prvkov právneho predpisu prostredníctvom riadneho

¹ Ú. v. EÚ C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

legislatívneho postupu.