



Dokument ze zasedání

A9-0047/2024

21.2.2024

*****I**
ZPRÁVA

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, 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(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodajka: Isabel García Muñoz

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

Pozměňovacích návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem **■** nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	52
PŘÍLOHA: SUBJEKTY NEBO OSOBY, OD NICHŽ ZPRAVODAJKA OBDRŽELA PODNĚTY	56
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	58
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	59

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, 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(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0445),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0306/2023),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne ...¹,
 - po konzultaci s Výborem regionů,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0047/2024),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Úř. věst. C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Pro dosažení těchto cílů je třeba najít správnou rovnováhu mezi hospodářskou efektivitou, environmentální udržitelností, ochranou silniční infrastruktury a aspekty bezpečnosti silničního provozu.

Pozměňovací návrh

(4) Pro dosažení těchto cílů je třeba najít správnou rovnováhu mezi hospodářskou efektivitou, environmentální udržitelností, ochranou silniční infrastruktury a aspekty bezpečnosti silničního provozu. ***Kromě toho by tato směrnice měla být v zájmu zajištění legislativní soudržnosti a právní jistoty co nejvíce sladěna s nařízením o normách CO₂ pro těžká nákladní vozidla a se směrnicí o kombinované dopravě.***

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6a) Cílem této směrnice je zlepšit konkurenceschopnost odvětví silniční dopravy podporou nákladově efektivnějších a udržitelnějších přepravních operací, jakož i podporou intermodality. Ačkoli se nová ustanovení promítnou do snížení počtu ujetých vozových kilometrů, očekává se, že akutní nedostatek řidičů v Unii bude přetrvávat. Aby bylo možné tento nedostatek řešit, je zásadní neprodleně zlepšit pracovní podmínky řidičů těžkých nákladních vozidel. Nedostatečná kvalita parkovacích ploch pro nákladní automobily v Unii přispívá ke zhoršení pracovních podmínek řidičů nákladních automobilů, což je problém zejména během dálkových cest. Aby se tato situace vyřešila a zvýšila se atraktivita tohoto odvětví, neměl by být

větší prostor potřebný pro instalaci technologií s nulovými emisemi do vozidel na úkor dostatečného prostoru v kabině a mělo by se zlepšit pohodlí řidičů. Pokud možno by měly být prozkoumány a podpořeny koncepce umožňující dodatečný prostor v kabinách pro instalaci sanitárních zařízení na palubě.

Pozměňovací návrh 3

Návrh směrnice Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Pro zajištění společného porozumění ustanovením této směrnice a jejich jednotného provádění ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě je nezbytné upřesnit, že **vnitrostátní** výjimky z určitých maximálních přípustných hmotností a rozměrů pro určité typy vozidel **provozovaných ve vnitrostátní dopravě se automaticky nevztahují na vozidla používaná v přeshraničních operacích.**

Pozměňovací návrh

(7) Pro zajištění společného porozumění ustanovením této směrnice a jejich jednotného provádění ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě je nezbytné upřesnit, že **v současné době existují konkrétní výjimky, často na základě bilaterálních ujednání mezi sousedními členskými státy**, z určitých maximálních přípustných hmotností a rozměrů pro určité typy **specializovaných vozidel vykonávajících přepravu, které by za předpokladu, že neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž, měly být zachovány.**

Pozměňovací návrh 4

Návrh směrnice Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Přeprava nedělitelných nákladů je důležitým segmentem trhu, který je spojen se strategickými oblastmi odvětví obnovitelných zdrojů energie, stavebního inženýrství, infrastruktury inženýrských sítí, ropy, zemního plynu, těžkého průmyslu a výroby elektřiny. Navzdory tomu, že je uznáván význam stávajících pokynů k evropským osvědčeným

Pozměňovací návrh

(8) Přeprava nedělitelných nákladů je důležitým segmentem trhu, který je spojen se strategickými oblastmi odvětví obnovitelných zdrojů energie, stavebního inženýrství, infrastruktury inženýrských sítí, ropy, zemního plynu, těžkého průmyslu a výroby elektřiny. Navzdory tomu, že je uznáván význam stávajících pokynů k evropským osvědčeným

postupům pro silniční přepravu nadměrného nákladu, které byly přijaty odborníky jmenovanými členskými státy, bylo při zjednodušování a harmonizaci pravidel a postupů pro získání povolení k přepravě nedělitelných nákladů dosaženo jen velmi malého pokroku. Aniž je dotčeno právo členských států stanovit nezbytné podmínky pro zajištění bezpečné přepravy nedělitelného nákladu na jejich území, měly by členské státy spolupracovat na co největší harmonizaci těchto požadavků, aby se zabránilo rostoucímu množství rozdílných podmínek sloužících stejnému účelu. Členské státy by rovněž měly zajistit, aby vnitrostátní požadavky byly přiměřené a nediskriminační, a zdržet se kladení neodůvodněných požadavků, jako je například znalost národního jazyka daného členského státu. Pro snížení administrativní zátěže provozovatelů a zajištění účinných, spravedlivých a bezpečných operací je nezbytné zavést transparentní, harmonizovaný a uživatelsky vstřícný systém pro získávání povolení.

postupům pro silniční přepravu nadměrného nákladu, které byly přijaty odborníky jmenovanými členskými státy, bylo při zjednodušování a harmonizaci pravidel a postupů pro získání povolení k přepravě nedělitelných nákladů dosaženo jen velmi malého pokroku. Aniž je dotčeno právo členských států stanovit nezbytné podmínky pro zajištění bezpečné přepravy nedělitelného nákladu na jejich území, měly by členské státy spolupracovat na co největší harmonizaci těchto požadavků, aby se zabránilo rostoucímu množství rozdílných podmínek sloužících stejnému účelu. Členské státy by rovněž měly zajistit, aby vnitrostátní požadavky byly přiměřené a nediskriminační, a zdržet se kladení neodůvodněných požadavků, jako je například znalost národního jazyka daného členského státu. Pro snížení administrativní zátěže provozovatelů a zajištění účinných, spravedlivých a bezpečných operací je nezbytné zavést transparentní, harmonizovaný a uživatelsky vstřícný systém pro získávání povolení, **kteřý je dostupný ve všech jazycích EU a snadno přístupný elektronickými komunikačními prostředky. Tato povolení by měla být vydávána v elektronické podobě na základě dokladu o zvláštní evropské registraci nákladních vozidel a přívěsů (SERT), jehož cílem je harmonizovat technické informace o vozidle, jako je registrace přívěsů a modulárních přívěsů. Dopravci by měli být oprávněni provádět přepravní operace u nedělitelných nákladů s využitím tohoto elektronického dokumentu.**

Pozměňovací návrh 5

Návrh směrnice Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Evropské modulární systémy (EMS) jsou používány a zkoušeny již

PE754.850v02-00

Pozměňovací návrh

(9) Evropské modulární systémy (EMS) jsou používány a zkoušeny již

RR\1297467CS.docx

dlouhou dobu a osvědčily se jako zajímavé řešení pro zlepšení hospodářské a energetické účinnosti přepravních operací a zároveň pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany infrastruktury, a to díky tomu, že jsou omezeny na vhodné úseky silničních sítí. Vzhledem k vnitrostátní specifičnosti, různým hospodářským zájmům, přepravním potřebám a rozdílným kapacitám dopravní infrastruktury v členských státech jsou nejlépe způsobilé posoudit a povolit provoz EMS na svém území právě členské státy. Zároveň je pro rozšíření pozitivních socioekonomických a environmentálních dopadů používání EMS zásadní odstranit zbytečné překážky jejich používání v přeshraničních operacích mezi sousedními členskými státy, které povolují tyto soupravy vozidel na svém území, bez omezení počtu překročených hranic, pokud splňují maximální přípustné hmotnosti a rozměry EMS stanovené členskými státy na jejich území. To má zajistit, aby EMS používané v přeshraničních operacích splňovaly společnou nejnižší mezní hodnotu pro hmotnost a rozměry EMS platnou v těchto členských státech. V zájmu bezpečnosti operací, transparentnosti a právní jasnosti by měly být stanoveny společné požadavky na provoz EMS ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě **a měly by být poskytovány** jasné informace o mezních hodnotách pro hmotnosti a rozměry EMS **a o** úsecích silniční sítě slučitelných se specifikacemi těchto vozidel **a monitorovány dopady** používání EMS na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu, spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i environmentální dopady EMS na dopravní systém, včetně dopadů na podíl jednotlivých druhů dopravy.

dlouhou dobu a osvědčily se jako zajímavé řešení pro zlepšení hospodářské a energetické účinnosti přepravních operací a zároveň pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany infrastruktury, a to díky tomu, že jsou omezeny na vhodné úseky silničních sítí. Vzhledem k vnitrostátní specifičnosti, různým hospodářským zájmům, přepravním potřebám a rozdílným kapacitám dopravní infrastruktury v členských státech jsou nejlépe způsobilé posoudit a povolit provoz EMS na svém území právě členské státy. **Před povolením EMS by členské státy měly provést předběžné posouzení nových silnic z hlediska ;jejich možného dopadu na bezpečnost silničního provozu, infrastrukturu, spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, přechod na jiné druhy dopravy a životní prostředí.** Zároveň je pro rozšíření pozitivních socioekonomických a environmentálních dopadů používání EMS zásadní odstranit zbytečné překážky jejich používání v přeshraničních operacích mezi sousedními členskými státy, které povolují tyto soupravy vozidel na svém území, bez omezení počtu překročených hranic, pokud splňují maximální přípustné hmotnosti a rozměry EMS stanovené členskými státy na jejich území. To má zajistit, aby EMS používané v přeshraničních operacích splňovaly společnou nejnižší mezní hodnotu pro hmotnost a rozměry EMS platnou v těchto členských státech. V zájmu bezpečnosti operací, transparentnosti a právní jasnosti by měly být stanoveny společné požadavky na provoz EMS ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě. **Tyto požadavky by měly mimo jiné zajistit, aby se EMS pohybovaly na silnicích, kde je zajištěna bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu. Členské státy by měly poskytovat** jasné informace o mezních hodnotách pro hmotnosti a rozměry EMS **na** úsecích silniční sítě slučitelných se specifikacemi těchto vozidel. **Členské státy by měly**

*zavést monitorovací systém pro vyhodnocování dopadů používání EMS na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu, spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i environmentálních dopadů EMS na dopravní systém, včetně dopadů na podíl jednotlivých druhů dopravy. **Jasná definice EMS v této směrnici zaručuje, že systémy EMS budou složeny ze standardních jednotek vozidel, aby byla zajištěna kompatibilita s jinými druhy dopravy, zejména železniční. Za účelem účinného přechodu k mobilitě s nulovými emisemi by EMS v mezinárodní dopravě měly být, jakmile to bude technicky a provozně proveditelné, složeny z vozidel nebo kombinací vozidel s nulovými emisemi.***

Pozměňovací návrh 6

Návrh směrnice Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Pro maximalizaci bezpečnosti silničního provozu a řádných pracovních podmínek je důležité zajistit, aby řidiči EMS měli odpovídající odbornou přípravu a kvalifikaci požadovanou pro manipulaci s těžšími a delšími vozidly a soupravami vozidel. Členské státy měly mít možnost stanovit minimální požadavky nebo systém osvědčení vztahující se na řidiče EMS. V zájmu zajištění rovných podmínek zaručujících rovné zacházení s řidiči a provozovateli EMS a jejich nediskriminaci by členské státy měly zaručit, aby tato osvědčení byla v dotčených členských státech vzájemně uznávána.

Pozměňovací návrh 7

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Nová harmonizovaná pravidla pro EMS ve vnitrostátním a mezinárodním provozu v členských státech, která umožňují jejich používání, by měla zahrnovat shromažďování údajů o bezpečnosti silničního provozu v těchto členských státech, včetně podílu úmrtí a zranění při srážkách. Vzhledem k tomu, že téměř jednu třetinu úmrtí při srážkách, na nichž se podílejí těžká vozidla, představují zranitelní účastníci silničního provozu, měly by členské státy zajistit, aby EMS neměly negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, zejména na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté, motocyklisté a osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace.

Pozměňovací návrh 8

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11) Přeprava nedělitelných nákladů vozidly nebo jízdními soupravami, které překračují maximální hmotnosti nebo rozměry, a používání EMS, jež si žádají dodatečné bezpečnostní prvky a vhodnou infrastrukturu, vyžadují, aby byla věnována zvláštní pozornost prvkům, jako je transparentnost příslušných informací, právní jistota a harmonizace postupů vydávání povolení. Je proto nezbytné, aby členské státy vytvořily přehledný a snadno přístupný jednotný elektronický informační a komunikační systém, který bude obsahovat všechny důležité informace týkající se provozních a správních podmínek pro přepravu nedělitelných

(11) Přeprava nedělitelných nákladů vozidly nebo jízdními soupravami, které překračují maximální hmotnosti nebo rozměry, a používání EMS, jež si žádají dodatečné bezpečnostní prvky a vhodnou infrastrukturu, vyžadují, aby byla věnována zvláštní pozornost prvkům, jako je transparentnost příslušných informací, právní jistota a harmonizace postupů vydávání povolení. Je proto nezbytné, aby členské státy vytvořily přehledný a snadno přístupný jednotný elektronický informační a komunikační systém, který bude obsahovat všechny důležité informace týkající se provozních a správních podmínek pro přepravu nedělitelných

nákladů a používání EMS. Tento vnitrostátní systém by měl rovněž umožnit provozovatelům získávat informace a podávat elektronické *standardizované* žádosti o zvláštní povolení pro přepravu nedělitelných nákladů v daném členském státě.

nákladů a používání EMS. Tento vnitrostátní systém by měl rovněž umožnit provozovatelům získávat informace a podávat elektronické žádosti *standardizované EU* o zvláštní povolení pro přepravu nedělitelných nákladů v daném členském státě. ***Kromě toho by tento vnitrostátní systém měl poskytovat informace o vnitrostátních maximálních přípustných hmotnostech a rozměrech vozidel a souprav vozidel, informace o možných omezeních, zejména pokud jde o výšku. Aby se zajistilo, že provozovatelé a občané budou mít přístup ke všem relevantním informacím na jednom místě, měla by Komise nejpozději do [6 měsíců od data provedení této směrnice ve vnitrostátním právu] zřídit specializovaný evropský internetový portál, který by propojoval vnitrostátní elektronické a komunikační systémy a poskytoval mimo jiné jasný grafický přehled silnic, na nichž se EMS a případně vozidla přepravující nedělitelný náklad mohou v příslušných členských státech pohybovat.***

Pozměňovací návrh 9

Návrh směrnice Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(12) Umělé překážky v přeshraniční přepravě zajišťované těžšími nákladními vozidly používanými především v dálkové dopravě (jako jsou soupravy pěti- nebo šestinápravových vozidel) by měly být harmonizovaným způsobem odstraněny, aby mohla být v krátkém čase využita provozní, energetická a environmentální účinnost spojená s vyšší nosností zaručovanou členskými státy, a to včetně intermodální přepravy. Pro účinný přechod k mobilitě s nulovými emisemi je nutné postupně ukončit používání těžších nákladních vozidel na fosilní paliva do roku 2035, ***kdy se předpokládá, že se na***

Pozměňovací návrh

(12) Umělé překážky v přeshraniční přepravě zajišťované těžšími nákladními vozidly používanými především v dálkové dopravě (jako jsou soupravy pěti- nebo šestinápravových vozidel) by měly být harmonizovaným způsobem odstraněny, aby mohla být v krátkém čase využita provozní, energetická a environmentální účinnost spojená s vyšší nosností zaručovanou členskými státy, a to včetně intermodální přepravy. Pro účinný přechod k mobilitě s nulovými emisemi ***a maximalizaci účinků příslušných stávajících právních předpisů v oblasti životního prostředí*** je nutné postupně

trhu výrazně zvýší podíl těžkých vozidel s nulovými emisemi, **a to až na přibližně 50 % nových registrací těžkých vozidel.** Po postupném vyřazení by těžší nákladní vozidla měla být i nadále povolena ve vnitrostátní dopravě, zatímco v mezinárodní dopravě by měla splňovat maximální přípustné hmotnosti stanovené v příloze I směrnice 96/53/ES, která omezuje zvýšení přípustné hmotnosti na vozidla s nulovými emisemi a na vozidla zapojená do operace intermodální přepravy.

ukončit používání těžších nákladních vozidel na fosilní paliva do roku 2035, **aby se posílila právní jistota pro investice a dále podpořilo zvýšení podílu účinnějších** těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu. Po postupném vyřazení by těžší nákladní vozidla měla být i nadále povolena ve vnitrostátní dopravě, zatímco v mezinárodní dopravě by měla splňovat maximální přípustné hmotnosti stanovené v příloze I směrnice 96/53/ES, která omezuje zvýšení přípustné hmotnosti na vozidla s nulovými emisemi a na vozidla zapojená do operace intermodální přepravy.

Pozměňovací návrh 10

Návrh směrnice Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) Vozidla s otevřenými nástavbami pro přepravu vozidel mají jen velmi omezený potenciál snížit svou spotřebu energie díky optimalizované aerodynamice. Rozdílná vnitrostátní pravidla pro přesah nákladů na vozidlech pro přepravu automobilů způsobují narušení hospodářské soutěže a výrazně omezují jejich potenciál zlepšit provozní účinnost a energetickou výkonnost v mezinárodní dopravě. Proto je nezbytné harmonizovat pravidla pro přesah nákladů vozidel **s otevřenými nástavbami** pro přepravu vozidel, aby bylo zajištěno řádné splnění těchto cílů.

Pozměňovací návrh 11

Návrh směrnice Bod odůvodnění 15

Pozměňovací návrh

(14) Vozidla **pro přepravu vozidel, z nichž mnoho je** s otevřenými nástavbami, mají jen velmi omezený potenciál snížit svou spotřebu energie díky optimalizované aerodynamice. Rozdílná vnitrostátní pravidla pro přesah nákladů na vozidlech pro přepravu automobilů způsobují narušení hospodářské soutěže a výrazně omezují jejich potenciál zlepšit provozní účinnost a energetickou výkonnost v mezinárodní dopravě. Proto je nezbytné harmonizovat pravidla pro přesah nákladů vozidel pro přepravu vozidel, aby bylo zajištěno řádné splnění těchto cílů.

Znění navržené Komisí

(15) Na trh začínají vstupovat těžká vozidla s prodlouženými kabinami, vybavená pohonnými systémy s nulovými emisemi. Použití pohonných systémů s nulovými emisemi vyžaduje v závislosti na technologii větší prostor, který by neměl být započítáván na úkor užitečného zatížení vozidla, neboť tím by bylo odvětví silniční dopravy z ekonomického hlediska penalizováno. Mělo by být tedy upřesněno, že překročení maximální délky prodloužených kabin může být takové, aby poskytlo prostor potřebný pro umístění technologie s nulovými emisemi, jako jsou akumulátory a vodíkové nádrže, za předpokladu, že nebude ohrožena bezpečnost, účinnost a komfort aerodynamických kabin.

Pozměňovací návrh 12

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15) Na trh začínají vstupovat těžká vozidla s prodlouženými kabinami, vybavená pohonnými systémy s nulovými emisemi. Použití pohonných systémů s nulovými emisemi vyžaduje v závislosti na technologii větší prostor, který by neměl být započítáván na úkor užitečného zatížení vozidla, neboť tím by bylo odvětví silniční dopravy z ekonomického hlediska penalizováno. Mělo by být tedy upřesněno, že překročení maximální délky prodloužených kabin může být takové, aby poskytlo prostor potřebný pro umístění technologie s nulovými emisemi, jako jsou akumulátory a vodíkové nádrže, za předpokladu, že nebude ohrožena bezpečnost, účinnost a komfort aerodynamických kabin **a že dotčené vozidlo splňuje pravidlo pro otočení se v kružnici.**

Pozměňovací návrh

(16a) Různorodost označení a signalizace vozidel v členských státech může být pro účastníky silničního provozu matoucí a může mít negativní dopad na bezpečnost silničního provozu v Unii. V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být na úrovni Unie zaveden standardizovaný štítek EU pro délku motorových vozidel nebo souprav vozidel, kterou jsou používána v EMS nebo které nemají standardní rozměry. Tento štítek EU by účastníkům silničního provozu pomohl tato vozidla identifikovat a seznámit se s nimi a přispěl by ke zmírnění rizik vyplývajících z omezení viditelnosti nebo mrtvých úhlů, například při předjíždění těchto dlouhých vozidel

nebo souprav vozidel.

Pozměňovací návrh 13

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 16 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16b) Elektrická vozidla na baterie, vozidla na palivové články a jiná vozidla na vodíkový pohon mají velký potenciál dekarbonizovat některé segmenty těžké dopravy a jejich rozvoj by měl být podporován, přičemž je třeba vzít v úvahu skutečnost, že neexistuje žádná technologie bez dopadu na životní prostředí. Tam, kde elektrifikace není možná nebo je méně účinná a vozidla na vodíkový pohon nejsou vhodná nebo cenově konkurenceschopná, umožňuje zásada technologické neutrality zajistit rovné podmínky s jinými vyspělejšími technologiemi.

Pozměňovací návrh 14

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(17) Účinné, efektivní a důsledné prosazování pravidel má zásadní význam pro zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi provozovateli a pro odstranění rizik pro bezpečnost silničního provozu a silniční infrastrukturu, která představují vozidla, jež nezákonně překračují příslušné hmotnosti nebo rozměry. Pro lepší zacílení silničních kontrol na přetížená vozidla ***a v případě, že se rozhodnou v silniční infrastruktuře používat automatické systémy***, by členské státy měly zajistit minimálně zavedení ***těchto*** systémů v transevropské silniční

(17) Účinné, efektivní a důsledné prosazování pravidel má zásadní význam pro zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi provozovateli a pro odstranění rizik pro bezpečnost silničního provozu a silniční infrastrukturu, která představují vozidla, jež nezákonně překračují příslušné hmotnosti nebo rozměry. Pro lepší zacílení silničních kontrol na přetížená vozidla by členské státy měly zajistit minimálně zavedení ***automatických*** systémů v transevropské silniční dopravní síti, ***a to včetně certifikovaných v hlavní síti TEN-T.***

dopravní síti. Kromě toho by v zájmu spolehlivosti a jednotnosti prosazování práva v celé Unii měla být povinná minimální úroveň kontrol, které provádějí členské státy, stanovena úměrně intenzitě provozu vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice, na jejich území, včetně odpovídajícího počtu kontrol prováděných v nočních hodinách.

Nadto by mělo být rovněž možné používat přesné a plně interoperabilní palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti. Tyto certifikované automatické systémy by měly být schopny rozpoznat vozidla nebo soupravy vozidel, které překračují maximální povolené zatížení, ale mají pro to výjimku na základě platného zvláštního povolení nebo podobného opatření. Systémy by také měly být schopny zjistit, zda jsou dodržovány požadavky zvláštních povolení. Očekává se, že to předejde neoprávněným sankcím a ušetří administrativní náklady provozovatelů i členských států. Kromě toho by v zájmu spolehlivosti a jednotnosti prosazování práva v celé Unii měla být povinná minimální úroveň kontrol, které provádějí členské státy, stanovena úměrně intenzitě provozu vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice, na jejich území, včetně odpovídajícího počtu kontrol prováděných v nočních hodinách.

Pozměňovací návrh 15

Návrh směrnice Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) V zájmu dalšího posílení prosazování práva a sledování provozu těžkých vozidel na silnicích Unie, snížení dopravních zácp, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení rizika poškození infrastruktury a podpory udržitelných přepravních operací by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby zavedly systémy politiky inteligentního přístupu, které zajistí dodržování pravidel týkajících se maximálních přípustných hmotností a rozměrů. **Při vytváření těchto systémů** by členské státy měly uplatňovat minimální společné požadavky, aby byla zaručena harmonizace a interoperabilita v celé **EU**, zejména pokud jde o přístupnost a formát

Pozměňovací návrh

(18) V zájmu dalšího posílení prosazování práva a sledování provozu těžkých vozidel na silnicích Unie, snížení dopravních zácp, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení rizika poškození infrastruktury a podpory udržitelných přepravních operací by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby zavedly systémy politiky inteligentního přístupu, které zajistí dodržování pravidel týkajících se maximálních přípustných hmotností a rozměrů. Členské státy **by na tyto systémy** měly uplatňovat minimální společné požadavky, aby byla zaručena harmonizace a interoperabilita v celé **Unii**, zejména pokud jde o přístupnost a formát

příslušných údajů, které mají být vyměňovány. Systémy by měly pomoci zajistit, aby se správné vozidlo se správným nákladem pohybovalo po správné silnici a ve správný čas, a zajistit tak minimální dopad na životní prostředí, infrastrukturu, lidské zdraví, bezpečnost a společnost. Při zavádění těchto systémů by se mělo využívat vyspělých inteligentních dopravních systémů, jako je komunikace mezi vozidlem a infrastrukturou, komunikace mezi vozidlem a sítí, sdílení údajů v reálném čase a dálkové monitorování, aby byl zajištěn bezpečný a plynulý provoz těžkých vozidel, a nemělo by vést k nepřiměřeným nebo diskriminačním dopravním omezením.

příslušných údajů, které mají být vyměňovány. ***Příslušné údaje by měly být přístupné v reálném čase a v úředních jazycích Unie.*** Systémy by měly pomoci zajistit, aby se správné vozidlo se správným nákladem pohybovalo po správné silnici a ve správný čas, a zajistit tak minimální dopad na životní prostředí, infrastrukturu, lidské zdraví, bezpečnost a společnost. Při zavádění těchto systémů by se mělo využívat vyspělých inteligentních dopravních systémů, jako je komunikace mezi vozidlem a infrastrukturou, komunikace mezi vozidlem a sítí, sdílení údajů v reálném čase a dálkové monitorování, aby byl zajištěn bezpečný a plynulý provoz těžkých vozidel, a nemělo by vést k nepřiměřeným nebo diskriminačním dopravním omezením.

Pozměňovací návrh 16

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18a) Prosazování směrnice 96/53/ES je nezbytnou součástí dlouhodobě zavedených systémů monitorování a prosazování na úrovni Unie i na vnitrostátní úrovni, které přispívají k provádění sociálních, tržních a technických pravidel Unie platných v silniční dopravě. Pokud je zjištěn nesoulad s požadavky na předepsané hmotnosti a rozměry, musí příslušné vnitrostátní orgány přijmout donucovací opatření. Členské státy by měly zajistit, aby sankce nebyly diskriminační, jak pokud jde o druh zvolené sankce, tak o její výši, a aby byly účinné, odrazující a přiměřené závažnosti porušení předpisů. Tato porušení by měla být zaznamenána ve vnitrostátním rejstříku podniků silniční dopravy a informace o nich by měly být vyměňovány prostřednictvím Evropského rejstříku podniků silniční dopravy

(ERRU) a odrážet se ve skóre hodnocení rizika podniků podle nařízení č. 1071/2009. Očekává se, že přeshraniční uplatňování sankcí spadajících do oblasti působnosti směrnice 96/53/ES bude usnadněno pozměněnou směrnicí 2015/413 o přeshraničním prosazování.

Pozměňovací návrh 17

Návrh směrnice Bod odůvodnění 18 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18b) V zájmu dosažení pokroku v oblasti zelené a digitální transformace a dodržení cílů stanovených v Zelené dohodě pro Evropu a ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, zejména pokud jde o snižování emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy, by členské státy měly být podporovány v tom, aby příjmy ze sankcí za porušení této směrnice nebo jejich finanční ekvivalent použily na podporu využívání udržitelných dopravních prostředků, a tudíž ke snížení externích nákladů na přepravní činnosti, na podporu intermodality a ke zvýšení udržitelnosti přeshraničních dopravních operací.

Pozměňovací návrh 18

Návrh směrnice Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19) Aby se podpořil růst multimodálního dopravního systému, měla by se kontejnerová doprava dále usnadnit tím, že se silničním vozidlům povolí větší výška pro přepravu *vysokých krychlových* kontejnerů.

(19) Aby se podpořil růst multimodálního dopravního systému, měla by se kontejnerová doprava, *včetně té využívající kontejnery o délce 45 nebo 48 stop, výměnné nástavby o délce 45 stop nebo vysoké krychlové kontejnery*, dále usnadnit tím, že se silničním vozidlům

povolí větší výška **a délka** pro přepravu **těchto** kontejnerů.

Pozměňovací návrh 19

Návrh směrnice Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19a) Komise by měla přezkoumat stávající právní předpisy o schvalování typu s cílem posílit technickou a provozní slučitelnost nových těžkých nákladních vozidel a souprav vozidel, mimo jiné pokud jde o jejich hmotnost, tvar, rozměry, možnost překládky jeřábem a zatahování a skládání vyčnívajících zařízení, s požadavky na operace kombinované přepravy, jakož i usnadnit používání a zavádění přívěsů a návěsů s nulovými emisemi.

Pozměňovací návrh 20

Návrh směrnice Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21) Za účelem umožnění rychlé reakce odvětví silniční dopravy na případné krize, jako jsou přírodní katastrofy, pandemie, vojenské konflikty nebo selhání infrastruktury, je třeba do směrnice 96/53/ES vložit ustanovení o mimořádných situacích, která dočasně umožní provoz těžkých vozidel překračujících maximální přípustné hmotnosti a/nebo rozměry, čímž bude zajištěno plynulé zásobování nezbytným zbožím a službami. Tato výjimečná ustanovení by měla být použita pouze tehdy, pokud to vyžaduje veřejný zájem a pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu.

(21) Za účelem umožnění rychlé reakce odvětví silniční dopravy na případné krize, jako jsou přírodní katastrofy, pandemie, vojenské konflikty nebo selhání infrastruktury, je třeba do směrnice 96/53/ES vložit ustanovení o mimořádných situacích, která dočasně umožní provoz těžkých vozidel překračujících maximální přípustné hmotnosti a/nebo rozměry, čímž bude zajištěno plynulé zásobování nezbytným zbožím a službami. Tato výjimečná ustanovení by měla být použita pouze tehdy, pokud to vyžaduje veřejný zájem a pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, **příčemž případné prodloužení jejich platnosti by**

mělo být podmíněno přetrváváním krizové situace.

Pozměňovací návrh 21

Návrh směrnice Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

(23) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení společného standardního formuláře žádosti a k harmonizaci pravidel a postupů pro vydávání vnitrostátních povolení nebo podobných opatření pro vozidla nebo soupravy vozidel překračující maximální hmotnosti a/nebo rozměry a určená k přepravě nedělitelného nákladu, k zavedení standardního formátu podávání zpráv pro členské státy, aby mohly plnit svou povinnost podávat zprávy, a ke stanovení dočasných výjimek z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry používaných v mezinárodní dopravě mezi členskými státy postiženými krizí. Tyto pravomoci by měly být prováděny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozměňovací návrh

(23) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení společného standardního formuláře žádosti *EU* a k harmonizaci pravidel a postupů pro vydávání vnitrostátních povolení nebo podobných opatření pro vozidla nebo soupravy vozidel překračující maximální hmotnosti a/nebo rozměry a určená k přepravě nedělitelného nákladu, k zavedení standardního formátu podávání zpráv pro členské státy, aby mohly plnit svou povinnost podávat zprávy, a ke stanovení dočasných výjimek z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry používaných v mezinárodní dopravě mezi členskými státy postiženými krizí. Tyto pravomoci by měly být prováděny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozměňovací návrh 22

Návrh směrnice Bod odůvodnění 23 a (nový)

(23a) Aby bylo možné posoudit účinnost a účelnost této směrnice a měřit pokrok při plnění jejích konkrétních cílů, je důležité pravidelně hodnotit její provádění a dopad. Komise by proto měla pravidelně předkládat hodnotící zprávy o uplatňování této směrnice založené na příznivých podmínkách pro zavádění těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi na trh, jako je dostupnost a kapacita vhodné infrastruktury pro alternativní paliva, dopad evropského systému na silniční dopravu, jakož i poplatky za užívání silnic v členských státech rozlišené podle emisí CO₂. Tyto zprávy by měly obsahovat podrobné informace o těchto základních podmínkách a o vývoji vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy, dopadu na bezpečnost silničního provozu a silniční infrastrukturu, přechodu na jiné druhy dopravy, využívání systémů inteligentního prosazování a o technologickém pokroku oblasti v silniční dopravě. Zprávy by navíc měly brát v potaz škálovatelnost opatření v souladu s dlouhodobými cíli směrnice. Na základě zjištění těchto posouzení by zpráva případně měla být doplněna o legislativní návrh na změnu této směrnice a v ní stanovených povinností.

Pozměňovací návrh 23

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. e

Směrnice 96/53/ES

Čl. 2 – odst. 1 – odrážka 14

– „vozidlem na alternativní paliva“ rozumí motorové vozidlo, které je úplně poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno pode rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858,;

– „vozidlem na alternativní paliva“ rozumí motorové vozidlo, které je úplně **nebo zčásti** poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno pode rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858,;

Pozměňovací návrh 24

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 3 – písm. b

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 – odst. 3 – pododstavec 2, 3 a 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Členské státy zajistí, aby postup pro získání povolení nebo podobných opatření pro přepravu nedělitelných nákladů byl bezproblémový, účinný a nediskriminační, a to tím, že minimalizují administrativní zátěž a zamezí zbytečným prodlením.

Členské státy zaručí, že podmínky, za kterých jsou vydávána povolení nebo podobná opatření týkající se přepravy nedělitelných nákladů, jsou přiměřené a nediskriminační. Členské státy spolupracují zejména na tom, aby se zabránilo různorodým označením a signalizaci vozidel a aby se upřednostnilo používání piktogramů před textem. Členské státy v souvislosti s přepravou nedělitelného nákladu neukládají žádné jazykové požadavky.

Pozměňovací návrh

Členské státy zajistí, aby postup pro získání povolení nebo podobných opatření pro přepravu nedělitelných nákladů byl bezproblémový, účinný a nediskriminační, a to tím, že **poskytnou společný standardní formulář žádosti EU** a minimalizují administrativní zátěž a zamezí zbytečným prodlením.

Členské státy zaručí, že podmínky, za kterých jsou vydávána povolení nebo podobná opatření týkající se přepravy nedělitelných nákladů, jsou přiměřené a nediskriminační. Členské státy **vydávají povolení nebo podobná ujednání v elektronickém formátu spolupracují zejména na další harmonizaci lhůt pro vydávání povolení. Členské státy rovněž spolupracují na tom, aby se zabránilo různorodým označením a signalizaci vozidel a aby se upřednostnilo používání piktogramů před textem. Dále členské státy spolupracují na harmonizaci příslušných pravidel pro doprovod při přepravě nedělitelného nákladu, jako je předepsané použití, označení a značky doprovodných vozidel.** Členské státy v souvislosti s přepravou nedělitelného nákladu neukládají **řidičům** žádné jazykové požadavky.

Členské státy zajistí, aby vozidla přepravující nedělitelné náklady byla opatřena štítkem EU stanoveným v článku 10ca.

Pozměňovací návrh 25

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 3 – písm. b

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Členské státy mohou na svém území povolit provoz vozidel nebo souprav vozidel provozujících určité vnitrostátní přepravní operace, které neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a které mají rozměry přesahující **rozměry** stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I.

Přepravní operace se považují za neovlivňující podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy při splnění jedné z těchto podmínek:

- a) přepravní operace jsou prováděny na území členského státu specializovaným vozidlem nebo specializovanou soupravou vozidel za okolností, za kterých nejsou obvykle prováděny vozidly z ostatních členských států, například operace spojené s těžbou dřeva a lesním průmyslem;
- b) členský stát, který povolí provádět přepravní operace na svém území vozidly nebo soupravami vozidel s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v příloze I, zároveň povoluje provoz Evropských modulárních systémů podle odstavce 4a, které dosahují přinejmenším nákladové délky povolené v daném členském státě tak, aby každý provozovatel mohl těžit z rovných podmínek hospodářské soutěže;“

Pozměňovací návrh 26

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. c

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 – odst. 4 a

Pozměňovací návrh

4. Členské státy mohou na svém území povolit provoz vozidel nebo souprav vozidel provozujících určité vnitrostátní **nebo mezinárodní** přepravní operace, které neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a které mají **hmotnost nebo** rozměry přesahující **ty** stanovené v bodech 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 až 1.8, **2, 4.1**, 4.2 a 4.4 přílohy I.

Přepravní operace se považují za neovlivňující podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy při splnění jedné z těchto podmínek:

- a) přepravní operace jsou prováděny na území členského státu specializovaným vozidlem nebo specializovanou soupravou vozidel za okolností, za kterých nejsou obvykle prováděny vozidly z ostatních členských států, například operace spojené s těžbou dřeva a lesním průmyslem;
- b) členský stát, který povolí provádět přepravní operace na svém území vozidly nebo soupravami vozidel s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v příloze I, zároveň povoluje provoz Evropských modulárních systémů podle odstavce 4a, které dosahují přinejmenším nákladové délky povolené v daném členském státě tak, aby každý provozovatel mohl těžit z rovných podmínek hospodářské soutěže;“

4a. Členské státy mohou na svém území povolit Evropské modulární systémy ve vnitrostátním a mezinárodním provozu, pokud splní všechny tyto podmínky:

- a) členské státy přístupným a transparentním způsobem zveřejní informace týkající se maximálních hmotností a rozměrů platných pro provoz Evropských modulárních systémů na jejich území;
- b) členské státy přístupným a transparentním způsobem zveřejní informace týkající se části silniční sítě, na níž mohou být Evropské modulární systémy provozovány;
- c) členské státy zajistí propojení části sítě, na níž mohou být provozovány Evropské modulární systémy na jejich území, se silniční sítí sousedních členských států, které rovněž umožňují provoz Evropských modulárních systémů, aby byl umožněn přeshraniční provoz;
- d) členské státy **zavedou monitorovací** systém a posoudí dopad Evropských modulárních systémů na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i environmentální dopady Evropských modulárních systémů na

4a. Členské státy mohou na svém území povolit Evropské modulární systémy ve vnitrostátním a mezinárodním provozu, pokud splní všechny tyto podmínky:

-a) Pro nové silnice pro EMS členské státy provedou předběžné posouzení dopadu Evropských modulárních systémů na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i environmentální dopady Evropských modulárních systémů na dopravní systém, včetně dopadů na podíly jednotlivých druhů dopravy. Posouzení se zveřejňuje. Členské státy, které již na svém území měly silnice pro EMS před vstupem této směrnice v platnost, nejsou povinny pro tyto již postavené silnice provádět předběžné posouzení.

- a) členské státy přístupným a transparentním způsobem zveřejní informace týkající se maximálních hmotností a rozměrů platných pro provoz Evropských modulárních systémů na jejich území;
- b) členské státy přístupným a transparentním způsobem zveřejní informace týkající se části silniční sítě, na níž mohou být Evropské modulární systémy provozovány;
- c) členské státy zajistí propojení části sítě, na níž mohou být provozovány Evropské modulární systémy na jejich území, se silniční sítí sousedních členských států, které rovněž umožňují provoz Evropských modulárních systémů, aby byl umožněn přeshraniční provoz;
- d) členské státy **stanoví** systém **monitorující** dopad Evropských modulárních systémů na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, **objem dopravy**, jakož i environmentální dopady Evropských

dopravní systém, včetně dopadů na podíly jednotlivých druhů dopravy.

modulárních systémů na dopravní systém, včetně dopadů na podíly jednotlivých druhů dopravy, **příčemž zohlední předběžné posouzení provedené podle bodu a).**

da) členské státy zajistí, aby byla přijata vhodná opatření k zamezení negativních dopadů na bezpečnost silničního provozu, a to i na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, v důsledku provozu Evropských modulárních systémů;

Členské státy mohou stanovit minimální požadavky nebo systémy osvědčení pro řidiče Evropských modulárních systémů za předpokladu, že zajistí proporcionalitu a nediskriminaci. Členské státy spolupracují na vzájemném uznávání osvědčení.

Pokud členský stát podle tohoto odstavce povolí Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu, nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat Evropské modulární systémy v mezinárodním provozu, pokud tyto systémy nepřekračují maximální hmotnosti a rozměry stanovené pro Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu.

Pokud členský stát podle tohoto odstavce povolí Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu, nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat Evropské modulární systémy v mezinárodním provozu, pokud tyto systémy nepřekračují maximální hmotnosti a rozměry stanovené pro Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu.

Pokud členské státy na svém území povolí provoz Evropských modulárních systémů, **uvědomí o tom Komisi.**“;

Pokud členské státy na svém území povolí provoz Evropských modulárních systémů, **oznámí to Komisi a informují ji o tom, jak splňují podmínky stanovené v písmenech - a) až d) tohoto odstavce.**“; **V návaznosti na toto oznámení vydá Komise v případě potřeby těmto členským státům doporučení s cílem zajistit splnění uvedených podmínek. Pokud Komise vydá doporučení, dotčený členský stát ji do šesti měsíců informuje o tom, jak tato doporučení hodlá provést. Doporučení Komise a odpovědi členského státu se zveřejní.**

Pozměňovací návrh 27

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. d

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Členské státy mohou na omezenou dobu povolit zkoušky vozidel nebo souprav vozidel vybavených novými technologiemi nebo novými koncepcemi, jež nemohou splňovat požadavky této směrnice. Taková vozidla nebo soupravy vozidel mohou po zkušební dobu vykonávat určité vnitrostátní a mezinárodní přepravní operace. Zkoušky s Evropskými modulárními systémy jsou povoleny na dobu nejvýše pěti let. Počet zkoušek není omezen. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

Pozměňovací návrh

Členské státy mohou na omezenou dobu povolit zkoušky vozidel nebo souprav vozidel vybavených novými technologiemi nebo novými koncepcemi, jež nemohou splňovat požadavky této směrnice. Taková vozidla nebo soupravy vozidel mohou po zkušební dobu vykonávat určité vnitrostátní a mezinárodní přepravní operace ***pouze poté, co prokáží, že cílové dopravní činnosti nelze provádět po jiném druhem dopravy, který nabízí podobné nebo lepší bezpečnostní a environmentální přínosy. Je třeba prokázat, že to nemá významný dopad na hospodářskou soutěž v odvětví intermodální dopravy jako celku.*** Zkoušky s Evropskými modulárními systémy jsou povoleny na dobu nejvýše pěti let ***a tato doba může být jedenkrát prodloužena nejvýše o tři roky. Pokud se členský stát rozhodne zkušební dobu prodloužit, poskytne Komisi dostatečné odůvodnění.*** Počet zkoušek není omezen. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

Pozměňovací návrh 28

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. e

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 – odst. 5 a

Znění navržené Komisí

5a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, kterými tuto směrnici doplní o stanovení minimálních souborů údajů a ukazatelů výkonnosti, které mají být poskytovány monitorovacími systémy zřízenými

Pozměňovací návrh

5a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, kterými tuto směrnici doplní o stanovení minimálních souborů údajů a ukazatelů výkonnosti, které mají být poskytovány ***předběžným posouzením a*** monitorovacími systémy

členskými státy podle odst. 4a písm. d) a odstavce 5 tohoto článku.“;

zřízenými členskými státy podle odst. 4a písm. -a) a d) a odstavce 5 tohoto článku.“;

Pozměňovací návrh 29

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 a – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) jednotné vnitrostátní přístupové místo s cílem získat jasným, přístupným a transparentním způsobem informace o vnitrostátních maximálních přípustných hmotnostech a rozměrech vozidel, jakož i o veškerých omezeních, včetně výšky v konkrétních oblastech nebo na konkrétních silnicích.

Pozměňovací návrh 30

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 a – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Do [6 měsíců ode dne provedení této směrnice] Komise zřídí a poté spravuje specializovaný a aktualizovaný evropský internetový portál, který je k dispozici ve všech úředních jazycích Unie a který jasným, přístupným a transparentním způsobem propojuje vnitrostátní elektronické a komunikační systémy uvedené v odstavci 1. Na tomto evropském portálu také přístupným a transparentním způsobem zveřejní části silniční sítě, na níž mohou být Evropské modulární systémy, a případně vozidla přepravující nedělitelný náklad, provozovány.

Pozměňovací návrh 31

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Směrnice 96/53/ES

Čl. 4 a – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Komise **může přijmout** prováděcí akty, kterými stanoví společný standardní formulář žádosti a harmonizuje pravidla a postupy pro vydávání vnitrostátních povolení nebo podobných opatření podle odstavce 1 tohoto článku a čl. 4 odst. 3. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.

Pozměňovací návrh

2. Komise **přijme** prováděcí akty, kterými stanoví společný standardní formulář žádosti **EU o povolení** a harmonizuje pravidla a postupy, **a to i pokud jde o nezbytné informace o registraci vozidla**, pro vydávání, **i v digitálním formátu**, vnitrostátních povolení nebo podobných opatření podle odstavce 1 tohoto článku a čl. 4 odst. 3, **a harmonizuje rovněž příslušná pravidla pro doprovod při přepravě nedělitelného nákladu**. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.

Pozměňovací návrh 32

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a a (nové)

Směrnice 96/53/ES

Čl. 6 – odst. 4

Původní znění

4. Vozidla nesoucí důkaz shody **mohou podléhat**
– pokud jde o společné normy hmotnosti, namátkovým kontrolám,
– pokud jde o společné normy rozměrů, **pouze** kontrolám při podezření na nesoulad s touto směrnicí.

Pozměňovací návrh

aa) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Vozidla nesoucí důkaz shody **podléhají**
– pokud jde o společné normy hmotnosti, namátkovým kontrolám,
– pokud jde o společné normy rozměrů, kontrolám při podezření na nesoulad s touto směrnicí.“

(Směrnice 96/53/ES)

Pozměňovací návrh 33

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7

Směrnice 96/53/ES

Článek 8 c

Znění navržené Komisí

Článek 8c

Vozidla *s otevřenými nástavbami* pro přepravu vozidel mohou při použití povolených podpěr nákladu překročit maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I, a to až do celkové délky 20,75 m.

Převís nebo podpěra nákladu vozidla pro přepravu vozidel nesmí přesahovat *náklad*. Náklad může přesahovat tažné vozidlo vpředu maximálně o 0,5 metru za podmínky, že *první náprava* přepravovaného vozidla *spočívá* na konstrukci *přívěsu*. Náklad může přesahovat vzadu maximálně o 1,5 metru za podmínky, že *poslední* náprava přepravovaného vozidla spočívá na *konstrukci přívěsu*.

Pozměňovací návrh 34

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 8 – písm. a

Směrnice 96/53/ES

Čl. 9 a – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Vozidla nebo soupravy vozidel, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/858, mohou přesahovat maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I této směrnice, pokud jejich kabiny vykazují zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost *a* úroveň bezpečnosti. Každé překročení maximálních délek povolených podle tohoto článku lze rovněž využít k instalaci technologie s nulovými emisemi. Vozidla

Pozměňovací návrh

Článek 8c

Vozidla pro přepravu vozidel mohou při použití podpěr nákladu, *jako jsou vysouvací zadní podpěry nákladu*, překročit maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I, a to až do celkové délky 20,75 m.

Podpěra nákladu vozidla pro přepravu vozidel nesmí přesahovat *převís nákladu*. Náklad může přesahovat tažné vozidlo vpředu maximálně o 0,5 metru za podmínky, že *všechny nápravy* přepravovaného vozidla *spočívají* na konstrukci *vozidla*. Náklad může přesahovat vzadu maximálně o 1,5 metru za podmínky, že *nejvýše jedna* náprava přepravovaného vozidla spočívá na *zadní podpěře nákladu*.

Pozměňovací návrh

1. Vozidla nebo soupravy vozidel, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/858, mohou přesahovat maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I této směrnice, pokud jejich kabiny vykazují zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost, úroveň bezpečnosti *a pohodlí řidiče*. Každé překročení maximálních délek povolených podle tohoto článku lze rovněž využít k instalaci technologie s nulovými emisemi. Vozidla

nebo soupravy vozidel vybavené takovými kabinami musí být v souladu s bodem 1.5 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nosnosti těchto vozidel.

nebo soupravy vozidel vybavené takovými kabinami musí být v souladu s bodem 1.5 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nosnosti těchto vozidel.

Pozměňovací návrh 35

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 b – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I pro vozidla s nulovými emisemi nebo soupravy vozidel zahrnující vozidla s nulovými emisemi mohou být překročeny o dodatečnou délku nezbytnou pro umístění technologie s nulovými emisemi, **maximálně o 90 cm**, aby bylo možné tato zařízení nainstalovat. Taková vozidla nebo soupravy vozidel s nulovými emisemi musí být v souladu s body 1.5 a 1.5a přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto vozidel nebo souprav vozidel pro zajištění slučitelnosti přívěsů a návěsů s požadavky na operace intermodální přepravy.

Pozměňovací návrh

Maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I pro vozidla s nulovými emisemi nebo soupravy vozidel zahrnující vozidla s nulovými emisemi mohou být překročeny o dodatečnou délku nezbytnou pro umístění technologie s nulovými emisemi, aby bylo možné tato zařízení nainstalovat. Taková vozidla nebo soupravy vozidel s nulovými emisemi musí být v souladu s body 1.5 a 1.5a přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto vozidel nebo souprav vozidel pro zajištění slučitelnosti přívěsů a návěsů s požadavky na operace intermodální přepravy.

Pozměňovací návrh 36

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 10

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 c – odst. 1

Znění navržené Komisí

Maximální **délky stanovené** v bodě 1.1 přílohy I, případně s výhradou čl. 9a odst. 1 a čl. 10b odst. 2, a maximální vzdálenost stanovená v bodě 1.6 přílohy I **mohou být překročeny o 15 cm u vozidel nebo**

Pozměňovací návrh

V případě vozidel nebo souprav vozidel zapojených do mezinárodní přepravy je maximální délka stanovená v bodě 1.1 přílohy I **pro návěsnou soupravu**, případně s výhradou čl. 9a odst. 1 a čl. 10b odst. 2,

souprav vozidel, které se používají k přepravě kontejnerů nebo výměnných nástaveb o délce 45 stop, prázdných nebo naložených, pokud je silniční přeprava daného kontejneru nebo výměnné nástavby prováděna jako součást operace intermodální přepravy.

18 m a maximální vzdálenost stanovená v bodě 1.6 přílohy I je 13,50 m.

Pozměňovací návrh 37

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Směrnice 96/53/ES

Článek 10 c a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

12a) doplňuje se nový článek 10ca, který zní:

Článek 10ca

- 1. Aby se zvýšila bezpečnost silničního provozu a zabránilo se různorodým označením a signalizací vozidel, zavede se jednotný štítek EU pro délku motorových vozidel nebo souprav vozidel používaných v provozu při přepravě v rámci EMS nebo s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I.*
- 2. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby všechna motorová vozidla nebo soupravy vozidel měly na zadní straně motorového vozidla nebo soupravy vozidel jasně viditelně umístěný štítek EU.*
- 3. Do [1 roku ode dne vstupu v platnost] přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h za účelem doplnění této směrnice stanovením podrobných norem, požadavků na štítky, jejich vydávání a umístění, přičemž upřednostní používání piktogramů před textem.*

Pozměňovací návrh 38

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 13 – písm. a

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 d – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Členské státy přijmou zvláštní opatření pro **identifikaci** vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které **pravděpodobně překročily** maximální přípustnou hmotnost, **a u nichž by proto příslušné orgány měly provést kontrolu** s cílem zajistit soulad s požadavky této směrnice. Tato opatření **mohou být prováděna pomocí** automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře **nebo pomocí palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti instalovaného ve vozidlech** v souladu s **odstavcem 4**.

V případě, že se členský stát rozhodne v silniční infrastruktuře zřídit automatické systémy, zajistí alespoň zavedení těchto systémů v transevropské silniční dopravní síti stanovené v nařízení (EU) 1315/2013.*

Členský stát nesmí požadovat instalaci palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti ve vozidlech nebo soupravách vozidel, které jsou registrovány v jiném členském státě.

Aniž je dotčeno unijní nebo vnitrostátní právo, **musí být** automatické systémy **v případě, že se používají při zjišťování porušení této směrnice a ukládání sankcí, certifikovány. Používají-li se** automatické systémy **pouze pro účely identifikace, certifikace u nich není nutná.**

Pozměňovací návrh

1. Členské státy přijmou zvláštní opatření pro **odhalení** vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které **překračují** maximální přípustnou hmotnost s cílem zajistit soulad s požadavky této směrnice, **včetně souladu s požadavky zvláštních povolení**. Tato opatření **zahrnují zavedení** automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře **zajišťující alespoň zavedení** v souladu s **nařízením (EU) 1315/2013***. **Členské státy zavedou certifikované automatické systémy na hlavních trasách v transevropské silniční dopravní síti stanovené v nařízení (EU) 1315/2013*.**

Kromě používání automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře mohou členské státy určit vozidla nebo soupravy vozidel v provozu, u nichž je pravděpodobné, že překročily maximální přípustnou hmotnost, a to prostřednictvím palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti instalovaného ve vozidlech v souladu s odstavcem 4 nebo silničních kontrol.

Členský stát nesmí požadovat instalaci palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti ve vozidlech nebo soupravách vozidel, které jsou registrovány v jiném členském státě.

Aniž je dotčeno unijní nebo vnitrostátní právo, **mohou členské státy používat certifikované** automatické systémy **k ukládání sankcí za porušení této směrnice.**

Certifikované automatické systémy **musí**

být propojeny s jednotným vnitrostátním vstupním bodem pro zvláštní povolení nebo podobným ujednáním stanoveným v článku 4a, aby bylo možné rozpoznat vozidla nebo soupravy vozidel, které překračují maximální povolené hmotnosti a jsou držiteli zvláštního povolení, jakož i ty které překračují povolené hmotnosti podle zvláštního povolení.

Pozměňovací návrh 39

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 14

Směrnice 96/53/ES

Článek 10 d a

Znění navržené Komisí

Článek 10da

1. Členské státy mohou na svém území zavést systémy politiky inteligentního přístupu za účelem regulování, sledování a usnadnění přístupu těžkých vozidel na určité silnice nebo do určitých oblastí.

Pro účely tohoto článku se „politikou inteligentního přístupu“ rozumí technický a funkční rámec pro řízení přístupu těžkých vozidel do silniční sítě pomocí telematiky s cílem zajistit dodržování platných pravidel týkajících se hmotností a rozměrů.

2. ***Pokud členský stát zavede politiku inteligentního přístupu podle odstavce 1,*** zajistí, aby ***jeho*** systémy politiky inteligentního přístupu byly v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU*. Členské státy zejména zajistí, aby údaje týkající se systému politiky inteligentního přístupu a spadající do oblasti působnosti směrnice 2010/40/EU, včetně omezení hmotnosti, délky, šířky nebo výšky, byly k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu a byly zpřístupněny prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů zřízených

Pozměňovací návrh

Článek 10da

1. Členské státy mohou na svém území zavést systémy politiky inteligentního přístupu za účelem regulování, sledování a usnadnění přístupu těžkých vozidel na určité silnice nebo do určitých oblastí.

Pro účely tohoto článku se „politikou inteligentního přístupu“ rozumí technický a funkční rámec pro řízení přístupu těžkých vozidel do silniční sítě pomocí telematiky s cílem zajistit dodržování platných pravidel týkajících se hmotností a rozměrů.

2. ***Členské státy*** zajistí, aby ***jejich*** systémy politiky inteligentního přístupu byly v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU*. Členské státy zejména zajistí, aby údaje týkající se systému politiky inteligentního přístupu a spadající do oblasti působnosti směrnice 2010/40/EU, včetně omezení hmotnosti, délky, šířky nebo výšky, byly k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu a byly zpřístupněny prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů zřízených podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670**. ***Členské státy rovněž zajistí,***

podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670**.

3. ***Pokud členský stát zavede*** systémy politiky inteligentního přístupu podle odstavce 1, musí:

- a) definovat kritéria pro povolení přístupu těžkých vozidel, mimo jiné včetně hmotnosti, délky a technických specifikací vozidla a dodržování zvláštních bezpečnostních norem;
- b) upřednostňovat používání vyspělých inteligentních dopravních systémů ke zvýšení bezpečnosti a účinnosti a snížení zatížení v operacích silniční dopravy ovlivněných systémy politiky inteligentního přístupu;
- c) zřídit komplexní informační a komunikační systém k informování provozovatelů těžkých vozidel o požadavcích systému politiky inteligentního přístupu, postupech podávání žádostí a veškerých aktualizacích nebo změnách systému;

4. ***Zavedení systémů politiky inteligentního přístupu členskými státy nesmí vést k diskriminačním nebo nepřiměřeným omezením volného pohybu zboží a služeb a nesmí zbytečně bránit hladkému fungování vnitřního trhu.***

Pozměňovací návrh 40

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 14 a (nový)

aby byl systém politiky inteligentního přístupu propojen s jednotným vnitrostátním vstupním bodem pro zvláštní povolení nebo podobným ujednáním stanoveným v článku 4a, aby bylo možné rozpoznat vozidla nebo soupravy vozidel, které překračují maximální povolené hmotnosti a jsou držiteli zvláštního povolení.

3. ***Když členské státy zavádějí*** systémy politiky inteligentního přístupu podle odstavce 1, musí:

- a) definovat kritéria pro povolení přístupu těžkých vozidel, mimo jiné včetně hmotnosti, délky, **výšky** a technických specifikací vozidla a dodržování zvláštních bezpečnostních norem;
- b) upřednostňovat používání vyspělých inteligentních dopravních systémů ke zvýšení bezpečnosti a účinnosti a snížení zatížení v operacích silniční dopravy ovlivněných systémy politiky inteligentního přístupu;
- c) zřídit komplexní informační a komunikační systém k informování provozovatelů těžkých vozidel o požadavcích systému politiky inteligentního přístupu, postupech podávání žádostí a veškerých aktualizacích nebo změnách systému;

ca) zdržet se diskriminačních nebo nepřiměřených omezení volného pohybu zboží a služeb a zbytečného bránění hladkému fungování vnitřního trhu.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

14a) v článku 10e se doplňuje nový odstavec, který zní:

Členské státy jsou vybízeny, aby příjmy z těchto sankcí nebo jejich finanční ekvivalent použily na rozvoj a podporu uvádění udržitelných dopravních prostředků na trh, financování své infrastruktury nebo systémů inteligentního prosazování, na posilování operací intermodální přepravy a zvyšování udržitelnosti přeshraničních přepravních operací.

Pozměňovací návrh 41

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 16

Směrnice 96/53/ES

Čl. 35 a – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) počtu a umístění automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře podle čl. 10d odst. 1 **a o tom, zda slouží pouze pro účely identifikace, nebo jsou certifikovány** pro přímé prosazování práva;

c) počtu a umístění automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře podle čl. 10d odst. 1 **certifikovaných** pro přímé prosazování práva;

Pozměňovací návrh 42

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 16

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 g – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Komise analyzuje informace obdržené podle odstavce 1 a na základě obdržených informací předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o

2. Komise analyzuje informace obdržené podle odstavce 1 a na základě obdržených informací **případně vydá členským státům doporučení. Pokud**

provádění této směrnice nejpozději do **třinácti** měsíců od obdržení informací od všech členských států. Tato zpráva musí obsahovat informace o příslušném vývoji v daných oblastech.

Komise vydá taková doporučení, dotčený členský stát ji do šesti měsíců od jejich vydání informuje o tom, jak tato doporučení hodlá provést. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu **o dodržování požadavků** této směrnice nejpozději do **dvanácti** měsíců od obdržení informací od všech členských států. Tato zpráva musí obsahovat informace o příslušném vývoji v daných oblastech.

Pozměňovací návrh 43

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 17

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 h – odst. 2

Znění navržené Komisí

17) v článku 10h se odstavec 2 nahrazuje tímto:

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 5a a čl. 10b odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu této směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.“;

Pozměňovací návrh 44

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 17

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 h – odst. 3

Pozměňovací návrh

17) v článku 10h se odstavce 2, 3 a 5 nahrazují tímto:

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 5a, čl. 10b odst. 1 **a článku 10ca** je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu této směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.“;

Původní znění

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v **článku 10b** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v **čl. 4 odst. 5a, čl. 10b odst. 1 a článku 10ca** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.“

(Směrnice 96/53/ES)

Pozměňovací návrh 45

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 17

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 h – odst. 5

Původní znění

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle **článku 10b** vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle **čl. 4 odst. 5a, čl. 10b odst. 1 a článku 10ca** vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

(Směrnice 96/53/ES)

Pozměňovací návrh 46

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 19

Směrnice 96/53/ES

Článek 10 j

19) článek 10j se **zrušuje**.

19) článek 10j se **nahrazuje tímto**:

Článek 10j

Do roku 2027 a poté každé čtyři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice. Zpráva obsahuje podrobné posouzení vývoje vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy, včetně zvláštních charakteristik některých segmentů trhu a dopadu tohoto vývoje na bezpečnost silničního provozu, na silniční infrastrukturu a na fungování vnitřního trhu silniční dopravy, konkurenceschopnost daného odvětví, konektivitu a přechod na jiné druhy dopravy. Zpráva může obsahovat prvky ze zprávy uvedené v čl. 10g odst. 2. V této zprávě Komise zejména analyzuje, zda jsou k datu uvedeném v čl. 4b odst. 3 uspokojivě splňovány nezbytné základní podmínky pro zavádění těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi na trh v Unii. Tato zpráva mimo jiné posoudí zejména následující základní podmínky: množství registrací těžkých vozidel s nulovými emisemi v členských státech, dostupnost a kapacita vhodné infrastruktury pro alternativní paliva, dopad evropského systému na silniční dopravu, jakož i poplatky za užívání silnic v členských státech rozlišené podle emisí CO₂. Tato analýza dále posoudí základní podmínky pro zavádění těžkých nákladních vozidel nebo souprav vozidel Evropských modulárních systémů s nulovými emisemi na trh zapojených do mezinárodní dopravy v těchto členských státech, které umožňují jejich provoz na jejich území.

Zpráva navíc posoudí používání systémů politiky inteligentního přístupu v souvislosti s prosazováním a zohlední přitom jejich dostupnost a nákladovou efektivnost. Zpráva dále informuje o relevantním technologickém pokroku v

oblasti silniční dopravy, a to i pokud jde nové technologie nebo nové koncepce a aerodynamická zařízení, jakož i o přívěsy a návěsy s technologií nulových emisí.

V rámci této zprávy Komise rovněž posoudí účinnost a dopad této směrnice, to, do jaké míry provádění této směrnice splnilo své cíle, a její interakci a soulad s dalšími příslušnými právními předpisy Unie.

Na základě zjištění těchto výše uvedených posouzení bude zpráva případně doplněna o legislativní návrh na změnu této směrnice.

Pozměňovací návrh 47

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 20

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 k – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pokud to v případě krize vyžaduje veřejný zájem a pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy udělit dočasné výjimky z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry stanovených v příloze I pro vozidla používaná ve vnitrostátním provozu, a to na dobu nejvýše dvou měsíců.

Pozměňovací návrh

Pokud to v případě krize vyžaduje veřejný zájem a pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy udělit dočasné výjimky z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry stanovených v příloze I pro vozidla používaná ve vnitrostátním provozu, a to na dobu nejvýše dvou měsíců. ***Tato doba se může opakovat, jen pokud daná krize stále trvá.***

Pozměňovací návrh 48

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 20

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 k – odst. 2

Znění navržené Komisí

Každá taková výjimka musí být řádně

Pozměňovací návrh

Každá taková výjimka musí být řádně

odůvodněna a neprodleně oznámena Komisi. Komise neprodleně zveřejní informace o udělení výjimce na svých oficiálních internetových stránkách.

odůvodněna a neprodleně oznámena Komisi. Komise neprodleně zveřejní informace o udělení výjimce na svých oficiálních internetových stránkách **a na zvláštním evropském internetovém portálu uvedeném ve čl. 4a odst. 1a.**

Pozměňovací návrh 49

Návrh směrnice

Čl. 1 – odst. 1 – bod 20

Směrnice 96/53/ES

Čl. 10 k – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pro účely tohoto článku se krizí rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se odehrává v Unii nebo mimo ni, s významnými přímými nebo nepřímými dopady na oblast silniční dopravy nebo na hospodářství či blahobyt občanů Unie, při níž je významně narušeno běžné fungování společnosti a kdy veřejný zájem vyžaduje přijetí naléhavých opatření.“;

Pozměňovací návrh

Pro účely tohoto článku se krizí rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se odehrává v Unii nebo mimo ni, s významnými přímými nebo nepřímými dopady na oblast silniční dopravy nebo na hospodářství či blahobyt, **včetně bezpečnosti**, občanů Unie, při níž je významně narušeno běžné fungování společnosti a kdy veřejný zájem vyžaduje přijetí naléhavých opatření.“;

Pozměňovací návrh 50

Návrh směrnice

Čl. 3 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [datum přijetí + **2 roky**]. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Pozměňovací návrh

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [datum přijetí + **1 rok**]. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Pozměňovací návrh 51

Návrh směrnice Příloha I – tabulka

Znění navržené Komisí

1. Maximální přípustné rozměry vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. a)		
1.1 Maximální délka		
	– motorové vozidlo jiné než autobus	12,00 m
	– přívěs	12,00 m
	– návěšová souprava	16,50 m
	– přívěšová souprava	18,75 m
	– kloubový autobus	18,75 m
	– autobus se dvěma nápravami	13,50 m
	– autobus s více než dvěma nápravami	15,00 m
	– autobus s přívěsem	18,75 m
1.2 Maximální šířka		
	a) všechna vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni b)	2,55 m
	b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly	2,60 m
1.3 Maximální výška		
	– každé vozidlo	4,00 m
	– vozidla nebo soupravy vozidel přepravující v intermodální přepravě jeden nebo více kontejnerů se standardní vnější výškou 9 stop a 6 palců (vysoké krychlové kontejnery)	4,30 m

1.4 Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech upřesněných v bodech <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.</u>		
1.4a Jestliže jsou autobusy opatřeny jakoukoli odnímatelnou výbavou, jako např. schránkami na lyže, nesmí jejich délka včetně připevnění přesáhnout maximální délku uvedenou v bodě 1.1.		
1.5 Každé pohybující se motorové vozidlo nebo pohybující se souprava vozidel musí být schopné otočit se v mezikruží o vnějším poloměru 12,50 m a vnitřním poloměru 5,30 m.		
1.5a Další požadavky na autobusy		
	Stojí-li vozidlo v klidu, stanoví se vyznačením čáry na zemi svislá rovina tečná k boku vozidla a směřující ven z kružnice. U kloubového vozidla se musí s touto rovinou vyrovnat obě pevné části.	
	Pohybuje-li se vozidlo z přímého směru do mezikruží popsaného v bodě 1.5, nesmí žádná jeho část přesáhnout výše uvedenou svislou rovinu o více než 0,60 m.	
1.6 Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu	12,00 m	
1.7 Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejprzednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel, minus vzdálenost mezi zadním čelem táhnucího vozidla a předním čelem přívěsu	15,65 m	
1.8 Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejprzednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel	16,40 m	
2. Maximální přípustná hmotnost vozidla		
2.1 Vozidla tvořící součást soupravy vozidel		
2.1.1	Dvounápravový přívěs	18 tun
2.1.2	Třínápravový přívěs	24 tun
2.2 Soupravy vozidel		
2.2.1	Přívěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami	
	a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým přívěsem	40 tun

		b) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým přívěsem	40 tun
2.2.2	Návěsová souprava s pěti nebo šesti nápravami		
	a)	dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem	40 tun
	b)	třínápravové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem	40 tun
	c)	dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem použité v operacích intermodální přepravy	42 tun
	d)	třínápravové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem použité v operacích intermodální přepravy	44 tun
2.2.3	Přívěsová souprava o čtyřech nápravách skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu		36 tun
2.2.4	Návěsové soupravy se čtyřmi nápravami skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového návěsu, je-li vzdálenost mezi nápravami návěsu		
	2.2.4.1	1,3 m nebo větší, ale ne více než 1,8 m	36 tun
	2.2.4.2	větší než 1,8 m	36 tun
	Je-li dodržena maximální přípustná hmotnost motorového vozidla (18 tun) a maximální přípustná hmotnost tandemové nápravy návěsu (20 tun) a hnací náprava je vybavena dvojími pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Unie podle přílohy II, zvyšuje se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodě 2.2.4.2 o 2 tuny.		
	V případě souprav vozidel zahrnujících vozidla na alternativní paliva jiná než vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílu 2.2 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
	V případě souprav vozidel zahrnujících vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.1 a 2.2.2 zvyšuje o 4 tuny.		
	V případě souprav vozidel zahrnujících vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o 2 tuny.		
2.3 Motorová vozidla			
	2.3.1	Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy	18 tun
	2.3.2	Dvounápravové autobusy	19,5 tuny
	2.3.3	Třínápravová motorová vozidla	25 tun

2.3.4	Třínápravová motorová vozidla, jejichž hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny	26 tun
2.3.5	Čtyřnápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami, jejichž hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny	32 tun
2.3.6	Pětinápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami, jejichž hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny	40 tun
V případě vozidel na alternativní paliva jiných než vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodech 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 pododdílu 2.3 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
V případě vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílu 2.3. zvyšuje o 2 tuny.		
2.4 Třínápravové kloubové autobusy		28 tun
V případě vozidel na alternativní paliva jiných než vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost 28 tun stanovená v pododdílu 2.4 zvyšuje o dodatečnou hmotnost potřebnou pro technologii na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
V případě vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost 28 tun stanovená v pododdílu 2.4 zvyšuje o 2 tuny.		
3. Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. b)		
3.1 Jednotlivé nápravy		
	Jedna náprava, která není hnací	10 tun
3.2 Tandemové nápravy přívěsů a návěsů		
	Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.2.1	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11 tun
3.2.2	od 1,0 m do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun
3.2.3	od 1,3 m do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tun

	3.2.4	1,8 m nebo více ($1,8 \leq d$)	20 tun
3.3 Třínápravové přívěsy a návěsy			
	Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	1,3 m nebo méně ($d \leq 1,3$)	21 tun
	3.3.2	od 1,3 m do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tun
3.4 Hnací náprava			
	3.4.1	Hnací náprava vozidel podle bodů 2.2, 2.3 a 2.4 jiných než vozidel s nulovými emisemi	11,5 tuny
	3.4.2	Hnací náprava vozidel s nulovými emisemi podle bodů 2.2.1 a 2.2.2	12,5 tuny
	3.4.3	Dvounápravové autobusy s nulovými emisemi	12,5 tuny
3.5 Tandemové nápravy motorových vozidel			
	Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tuny
	3.5.2	1,0 m nebo větší, ale méně než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun
	3.5.3	1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tun
		Je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Unie podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a nepřevyšuje-li nejvyšší zatížení každé nápravy 9,5 tuny	19 tun
4. Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)			
4.1 Všechna vozidla			
	Zatížení hnací nápravy nebo hnacích náprav vozidla nebo soupravy vozidel při použití v mezinárodní dopravě nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel.		
4.2 Přívěsové soupravy			
	Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m.		
4.3 Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol			

	Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravového motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinasobnou vzdálenost v metrech mezi nejpřednější a nejzadnější nápravou vozidla.
4.4 Návěsy	
	Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoliv bodem čela návěsu nesmí překročit 2,04 m.

Pozměňovací návrh

1. Maximální přípustné rozměry vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. a)		
1.1 Maximální délka		
	– motorové vozidlo jiné než autobus	12,00 m
	– přívěs	12,00 m
	– návěsová souprava	16,50 m
	– přívěsová souprava	18,75 m
	– kloubový autobus <i>se třemi nápravami</i>	18,75 m
	– kloubový autobus se čtyřmi nápravami	21,00 m
	– autobus se dvěma nápravami	13,50 m
	– autobus s více než dvěma nápravami	15,00 m
	– autobus s přívěsem	18,75 m
1.2 Maximální šířka		
	a) všechna vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni b)	2,55 m
	b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly	2,60 m
1.3 Maximální výška		
	– každé vozidlo	4,00 m

	– vozidla nebo soupravy vozidel přepravující v intermodální přepravě jeden nebo více kontejnerů se standardní vnější výškou 9 stop a 6 palců (vysoké krychlové kontejnery)	4,30 m	
1.4 Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech upřesněných v bodech <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.</u>			
1.4a Jestliže jsou autobusy opatřeny jakoukoli odnímatelnou výbavou, jako např. schránkami na lyže, nesmí jejich délka včetně připevnění přesáhnout maximální délku uvedenou v bodě 1.1.			
1.5 Každé pohybující se motorové vozidlo nebo pohybující se souprava vozidel musí být schopné otočit se v mezikruží o vnějším poloměru 12,50 m a vnitřním poloměru 5,30 m.			
1.5a Další požadavky na autobusy			
	Stojí-li vozidlo v klidu, stanoví se vyznačením čáry na zemi svislá rovina tečná k boku vozidla a směřující ven z kružnice. U kloubového vozidla se musí s touto rovinou vyrovnat obě pevné části.		
	Pohybuje-li se vozidlo z přímého směru do mezikruží popsaného v bodě 1.5, nesmí žádná jeho část přesáhnout výše uvedenou svislou rovinu o více než 0,60 m.		
1.6	Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu	12,00 m	
1.7	Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel, minus vzdálenost mezi zadním čelem táhnoucího vozidla a předním čelem přívěsu	15,65 m	
1.8	Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel	16,40 m	
2. Maximální přípustná hmotnost vozidla			
2.1 Vozidla tvořící součást soupravy vozidel			
	2.1.1	Dvounápravový přívěs	18 tun
	2.1.2	Třínápravový přívěs	24 tun
2.2 Soupravy vozidel			
	2.2.1	Přívěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami	

	a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým přívěsem	40 tun
	b) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým přívěsem	40 tun
2.2.2	Návěsová souprava s pěti nebo šesti nápravami	
	a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem	40 tun
	b) třínápravové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem	40 tun
	c) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem použité v operacích intermodální přepravy	44 tun
	d) třínápravové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem použité v operacích intermodální přepravy	44 tun
2.2.3	Přívěsová souprava o čtyřech nápravách skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu	36 tun
2.2.4	Návěsové soupravy se čtyřmi nápravami skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového návěsu, je-li vzdálenost mezi nápravami návěsu	
	2.2.4.1	1,3 m nebo větší, ale ne více než 1,8 m
	2.2.4.2	větší než 1,8 m
	Je-li dodržena maximální přípustná hmotnost motorového vozidla (18 tun) a maximální přípustná hmotnost tandemové nápravy návěsu (20 tun) a hnací náprava je vybavena dvojími pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Unie podle přílohy II, zvyšuje se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodě 2.2.4.2 o 2 tuny.	
	V případě souprav vozidel zahrnujících motorová vozidla na alternativní paliva jiná než motorová vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílu 2.2 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.	
	V případě souprav vozidel zahrnujících motorová vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.1 a 2.2.2 zvyšuje o 4 tuny.	
	V případě souprav vozidel zahrnující motorová vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o 2 tuny.	
	<i>V případě souprav vozidel zahrnujících přívěsy nebo návěsy s technologií nulových emisí se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o 2 tuny.</i>	
	<i>Pokud se na jednu soupravu vozidel vztahuje více než jedno z výše uvedených navýšení pro soupravy vozidel, použijí se tato navýšení kumulativně.</i>	

2.3 Motorová vozidla		
2.3.1	Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy	18 tun
2.3.2	Dvounápravové autobusy	19,5 tuny
2.3.3	Třínápravová motorová vozidla	25 tun
2.3.4	Třínápravová motorová vozidla, jejichž hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny	26 tun
2.3.5	Čtyřnápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami, jejichž hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny	32 tun
2.3.6	Pětinápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami, jejichž hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny	40 tun
V případě vozidel na alternativní paliva jiných než motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodech 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 pododdílu 2.3 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
V případě motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílu 2.3. zvyšuje o 2 tuny.		
2.4 Třínápravové kloubové autobusy		28 tun
2.5 Čtyřnápravové kloubové autobusy		32 tun
V případě motorových vozidel na alternativní paliva jiných než motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustné hmotnosti stanovené v pododdílech 2.4 a 2.5 zvyšují o dodatečnou hmotnost potřebnou pro technologii na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
V případě motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustné hmotnosti stanovené v pododdílech 2.4 a 2.5 zvyšují o 2 tuny.		
3. Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. b)		
3.1 Jednotlivé nápravy		
	Jedna náprava, která není hnací	10 tun

3.2 Tandemové nápravy přívěsů a návěsů			
	Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.2.1	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11 tun
	3.2.2	od 1,0 m do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun
	3.2.3	od 1,3 m do 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tun
	3.2.4	1,8 m nebo více ($1,8 \leq d$)	20 tun
3.3 Třínápravové přívěsy a návěsy			
	Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	1,3 m nebo méně ($d \leq 1,3$)	21 tun
	3.3.2	od 1,3 m do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tun
3.4 Hnací náprava			
	3.4.1	Hnací náprava vozidel podle bodů 2.2, 2.3 a 2.4 jiných než vozidel s nulovými emisemi	11,5 tuny
	3.4.2	Hnací náprava vozidel s nulovými emisemi podle bodů 2.2.1 a 2.2.2	12,5 tuny
	3.4.3	Dvounápravové autobusy s nulovými emisemi	12,5 tuny
	3.4.4	<i>Dvounápravové autobusy s nulovými emisemi</i>	<i>12,5 tuny</i>
3.5 Tandemové nápravy motorových vozidel			
	Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tuny
	3.5.2	1,0 m nebo větší, ale méně než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun
	3.5.3	1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tun
		Je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Unie podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a nepřevyšuje-li nejvyšší zatížení každé nápravy 9,5 tuny <i>V případě motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální součet zatížení náprav na jednu tandemovou nápravu zvyšuje o 1 tunu.</i>	19 tun
3.6 Trojnápravy motorových vozidel			

Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
3.6.1	menší než 1,3 m ($d < 1,3$)	21 tun
3.6.2	1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	24 tun
4. Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)		
4.1 Všechna vozidla		
	Zatížení hnací nápravy nebo hnacích náprav vozidla nebo soupravy vozidel při použití v mezinárodní dopravě nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel.	
4.2 Přívěsové soupravy		
	Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m.	
4.3 Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol		
	Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravového nebo pětinápravového motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinásobnou vzdálenost v metrech mezi nejpřednější a nejzadnější nápravou vozidla.	
4.4 Návěsy		
	Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoliv bodem čela návěsu nesmí překročit 2,04 m.	

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Úvod

Směrnice o hmotnostech a rozměrech, která byla původně přijata v roce 1996 a následně pozměněna v roce 2002 a naposledy v roce 2015, stanoví maximální přípustné hmotnosti a rozměry těžkých užitkových vozidel (přepravujících zboží nebo cestující), jež se mohou pohybovat v Unii, a zároveň umožňuje vnitrostátní výjimky zohledňující konkrétní podmínky v jednotlivých členských státech. Cílem těchto společných norem je zajistit, aby těžká vozidla nepřekračovala mezní hodnoty, což by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu, infrastruktury a životního prostředí. Cílem společných pravidel je rovněž usnadnit přeshraniční dopravu a zajistit, aby provozovatelé silniční dopravy mohli na vnitřním trhu soutěžit za rovných podmínek, pokud jde o nosnost jejich vozidel. V neposlední řadě směrnice usiluje o podporu účinnosti přepravních operací, a tím o snížení emisí skleníkových plynů z těchto operací.

Nedávné hodnocení směrnice však poukázalo na významné nedostatky. Zaprvé, vnitrostátní výjimky umožňující provoz vozidel s jinými rozměry vedly k vytvoření slepence různorodých pravidel, který brání plynulé přeshraniční dopravě v EU a má za následek roztržité vnitřního trhu a ztrátu provozní účinnosti. Zadruhé, směrnice požadavků na úrovni EU a členských států a dvoustranná ujednání spolu s právní nejistotou vedly k neúčinnému a nejednotnému prosazování pravidel, zejména v přeshraniční dopravě, což má za následek nerovné podmínky pro dopravce. Kromě toho směrnice dosud nepřinesla očekávané výsledky v oblasti dekarbonizace a neposkytuje dostatečné pobídky ke zlepšení energetické účinnosti operací silniční dopravy a ke snížení emisí skleníkových plynů. Skutečnost, že nebyly stanoveny nezbytné požadavky pro nové technologie s nulovými emisemi, pokud jde o dodatečnou hmotnost a objem, přispěla ke stávajícímu omezenému využívání vozidel s nulovými emisemi a byla překážkou pro jakékoli smysluplné přispění k dosažení cíle Zelené dohody pro Evropu, jímž je snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy o 90 % do roku 2050. A konečně, směrnice dostatečně nepodporuje intermodální dopravu ani odpovídajícím způsobem nevybízí k modální spolupráci.

Návrh Komise

Cílem návrhu Komise je tyto nedostatky odstranit zaměřením se na tři hlavní pilíře:

1) Zlepšit udržitelnost nákladní dopravy odstraněním regulačních a technických překážek a poskytnutím silnějších pobídek pro zavádění technologií s nulovými emisemi a energeticky úsporných zařízení v odvětví těžkých vozidel, jakož i zajištěním intermodální kompatibility, která usnadní a podpoří intermodální operace. Návrh konkrétně zvyšuje maximální povolené zatížení (nápravy) pro vozidla s nulovými emisemi a poháněná alternativními palivy a maximální povolenou délku vozidel s nulovými emisemi. Dále podporuje intermodální dopravu tím, že intermodálním operacím povoluje dodatečnou maximální hmotnost a výšku a vyžaduje, aby velkokapacitní vozidla používala standardní jednotky, které jsou kompatibilní s jinými druhy dopravy.

2) Zlepšit fungování vnitřního trhu a vytvořit rovné podmínky vyjasněním a, je-li to možné, harmonizací pravidel pro používání delších a/nebo těžších těžkých vozidel v přeshraničních operacích a současně nadále zajišťovat nezbytnou flexibilitu pro členské státy při stanovování

vnitrostátních pravidel za účelem zohledňování rozdílů, např. pokud jde o geografii, hustotu dopravní sítě a prostorovou hospodářskou strukturu. Návrh v tomto směru zavádí možnost, aby členské státy za určitých podmínek povolily provoz Evropských modulárních systémů (EMS), což jsou velkokapacitní vozidla. V současné době umožňuje používání EMS na svém území devět členských států. Přeshraniční operace jsou podmíněny dvoustrannými dohodami, nicméně provoz EMS je roztržštěný a funguje bez harmonizovaných podmínek. Cílem návrhu je vyjasnit podmínky – pokud jde o bezpečnost silničního provozu, spravedlivou hospodářskou soutěž a modální kompatibilitu – pro používání těchto velkokapacitních vozidel pro ty členské státy, které je chtějí využívat.

3) Efektivněji a účinněji prosazovat právní předpisy s cílem zajistit spravedlivé a rovné podmínky a zvýšit bezpečnost silničního provozu. Návrh zde stanoví povinnou minimální úroveň kontrol ze strany členských států a jeho cílem je začlenit více prvků „inteligentního prosazování“ tím, že členské státy budou vybízeny, aby více využívaly technologie vážení za jízdy a politiku inteligentního přístupu, a tím, že se zjednoduší kontroly operací intermodální dopravy využitím stávajícího nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě.

Stanovisko zpravodajky

Zpravodajka vítá návrh předložený Komisí, který je součástí balíčku „ekologizace nákladní dopravy“. Cílem tohoto balíčku je zvýšit udržitelnost nákladní dopravy díky vyšší provozní a energetické účinnosti odvětví dopravy, podpoře zavádění vozidel s nulovými emisemi a intermodální dopravy.

Odvětví silniční dopravy přináší v EU jednoznačně významné hospodářské a sociální výhody. Měli bychom však rovněž uznat jeho negativní dopady na životní prostředí, infrastrukturu a bezpečnost silničního provozu a snižovat je. Důsledkem silniční dopravy jsou znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů a hluk. Příliš hustá silniční doprava může způsobovat dopravní zácpy a zvýšit opotřebování infrastruktury. Může také vést k nehodám a zraněním. Odhaduje se například, že z celkových 22 800 úmrtí v důsledku dopravních nehod na silnicích EU v roce 2019 došlo k 3 000 úmrtím (tj. přibližně 13 % z celkového počtu) při nehodách těžkých nákladních vozidel.

Měli bychom rovněž mít na paměti, že odvětví silniční dopravy je tvořeno převážně malými a středními podniky a vyznačuje se vysokou konkurencí a nízkým ziskovým rozpětím. EU navíc v současné době čelí všeobecnému nedostatku profesionálních řidičů. Je proto nanejvýš důležité, aby EU zajistila spravedlivé a rovné podmínky, přijala jasná, harmonizovaná, srozumitelná a transparentní pravidla, poskytovala cílené pobídky pro zvýšení udržitelnosti vozového parku bez snížení užitečného zatížení, zaručila důsledné prosazování pravidel, zařadila bezpečnost silničního provozu mezi hlavní priority a umožnila, je-li to možné a žádoucí, využívat velkokapacitní vozidla.

S ohledem na výše uvedené cíle se zpravodajka domnívá, že návrh Komise je ve srovnání se současnou situací krokem správným směrem. Hodnocení stávající směrnice jasně ukázalo, že v určitých oblastech je možné její ustanovení vykládat různým způsobem, případně že tato ustanovení nejsou dostatečně konkrétní, a to vytváří široký prostor pro vnitrostátní odchylky. To vedlo k nejednotnému uplatňování směrnice v různých členských státech a k roztržštěnosti trhu, právní nejistotě, neefektivnímu provozu a nerovným podmínkám. Nejednoznačnost

ustanovení navíc představovala problém pro donucovací orgány, přičemž rozdílná míra prosazování dále prohloubovala nedodržování předpisů a oslabovala cíle harmonizace.

Kromě toho se ukázalo, že stávající směrnice je neúčinná, pokud jde o podporu zavádění vozidel na alternativní paliva a s nulovými emisemi a využívání technologií pro úsporu energie a aerodynamických zařízení. V podpoře intermodální dopravy byla rovněž pouze částečně účinná. Využívání vozidel s nulovými emisemi ve vozovém parku nákladních vozidel je v současné době velmi omezené. Aby vozidla s nulovými emisemi dosáhla stejného dojezdu jako vozidlo se vznětovým motorem, musí obvykle mít vyšší hmotnost (bateriové elektrické nákladní automobily) nebo větší objem (elektrické nákladní vozy s palivovými články). Zejména pro malé a střední podniky je zásadní, aby přechod k udržitelnějším vozidlům nebyl nepříznivě ovlivněn jejich nižším užitečným zatížením. Na druhé straně by dodatečná váha vozidel neměla ohrozit maximální meze kruhu otáčení a neměla by se stát rizikem pro bezpečnost silničního provozu.

Podle zpravodajky je zřejmé, že pokud bude Unie vážně usilovat o snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 % do roku 2050, bude se muset silniční doprava stát účinnější a výrazně snížit emise, přičemž bude nutné zvýšit podíl udržitelnějších dopravních alternativ. To znamená, že má-li toto odvětví dosáhnout svých cílů v oblasti dekarbonizace, musí se stát páteří silniční dopravy vozidla s nulovými emisemi. Důležitou složkou přechodu na větší udržitelnost odvětví těžké silniční dopravy a dopravního systému jako celku je rovněž intermodální nebo kombinovaná doprava. Tento návrh oba tyto trendy urychlí, je však zapotřebí učinit více. Proto zpravodajka navrhuje, aby od roku 2032 byl přeshraniční provoz 44tunových těžkých vozidel povolen pouze pro vozidla s nulovými emisemi. To vytvoří silnou pobídku ke zvýšení uvádění těchto vozidel na trh a do té doby bude zavedena pevná síť veřejně přístupné infrastruktury pro alternativní paliva, což umožní bezproblémový provoz těžkých vozidel s nulovými emisemi v celé Unii.

Souběžně s přechodem na dopravní systém s nulovými emisemi musíme rovněž zajistit, aby mohl být stejný náklad přepravován menším počtem vozidel, v rámci méně jízd a s produkovaním méně emisí. To by mohlo rovněž pomoci se současným nedostatkem řidičů. Z posouzení dopadů provedeného Komisí vyplývá, že ty členské státy, které mají zkušenosti s vysokokapacitními vozidly (Evropské modulární systémy, EMS), měly pozitivní výsledky, pokud jde o menší počet nehod, a nedošlo k žádnému přechodu zpět od železniční nebo vodní dopravy k silniční dopravě. Zpravodajka navrhuje posílit správní rámec vztahující se na EMS, a to prostřednictvím posouzení ex ante zohledňujícího dopady na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu, modální spolupráci a životní prostředí. Rovněž se navrhuje, aby členské státy stanovily kvalifikační požadavky pro řidiče vozidel EMS a zároveň zajistily proporcionalitu, nediskriminaci a vzájemné uznávání mezi členskými státy. Zvláštní internetový portál EU musí veřejnosti poskytovat jasné a přístupné informace o silnicích, kde mohou být tato vozidla skutečně provozována, a o vnitrostátních maximálních přípustných rozměrech a hmotnostech vozidel v členských státech.

Zpravodajka je přesvědčena, že Unie musí dále snížit počet smrtelných nehod na silnicích v souvislosti s těžkými vozidly, aby bylo možné v Evropě zachránit více životů. Proto musí být na jednotném štítku EU jasně uvedena délka všech vozidel nebo souprav vozidel podle této směrnice s cílem pomoci ostatním účastníkům silničního provozu identifikovat tato vozidla, seznámit se s nimi a snížit veškerá možná rizika způsobená omezení viditelnosti nebo mrtvými úhly, například při předjíždění.

Pokud jde o prosazování pravidel, zpravodajka vidí prostor pro zlepšení návrhu. Proto navrhuje stanovit pro členské státy povinnost instalovat certifikované systémy vážení při pohybu a zavést inteligentní přístupové body. Členské státy by měly využívat příjmy ze sankcí za porušení této směrnice na podporu využívání udržitelných dopravních prostředků, posilování intermodality a zvýšení udržitelnosti přeshraničních přepravních operací.

**PŘÍLOHA: SUBJEKTY NEBO OSOBY,
OD NICHŽ ZPRAVODAJKA OBDRŽELA PODNĚTY**

Zpravodajka v souladu s přílohou I čl. 8 jednacího řádu prohlašuje, že při vypracovávání zprávy až do okamžiku jejího přijetí ve výboru obdržela podněty od těchto subjektů nebo osob:

Subjekt nebo osoba
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

Výše uvedený seznam je sestaven na výhradní odpovědnost zpravodajky.

POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Název	Změna směrnice Rady 96/53/ES, 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	
Referenční údaje	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
Datum předložení Parlamentu	12.7.2023	
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 14.9.2023	
Výbory požádané o stanovisko Datum oznámení na zasedání	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
Nezaujetí stanoviska Datum rozhodnutí	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
Zpravodajové Datum jmenování	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
Projednání ve výboru	9.10.2023	16.11.2023
Datum přijetí	14.2.2024	
Výsledek konečného hlasování	+: –: 0:	26 11 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
Datum předložení	21.2.2024	

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se