



---

*Dokument na schôdzu*

---

**A9-0047/2024**

21.2.2024

**\*\*\*I**  
**SPRÁVA**

o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Isabel García Muñoz

### ***Označenie postupov***

- \* Konzultácia
- \*\*\* Súhlas
- \*\*\*I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- \*\*\*II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- \*\*\*III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

### ***Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch**

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

#### **Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu**

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	53
PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY, KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI INFORMÁCIE.....	57
POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU.....	59
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE.....	60



## NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

**o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))**

**(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)**

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2023)0445),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0306/2023),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z [...]<sup>1</sup>,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,
  - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0047/2024),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
  3. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

## Pozmeňujúci návrh 1

### Návrh smernice Odôvodnenie 4

*Text predložený Komisiou*

(4) Na splnenie týchto cieľov by sa mala dosiahnuť správna rovnováha medzi hospodárskou efektívnosťou, udržateľnosťou životného prostredia, ochranou cestnej infraštruktúry a aspektmi bezpečnosti cestnej premávky.

*Pozmeňujúci návrh*

(4) Na splnenie týchto cieľov by sa mala dosiahnuť správna rovnováha medzi hospodárskou efektívnosťou, udržateľnosťou životného prostredia, ochranou cestnej infraštruktúry a aspektmi bezpečnosti cestnej premávky. **Okrem toho by sa v záujme legislatívnej súdržnosti a právnej istoty mala táto smernica čo najviac zosúladiť s nariadením o normách CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá a so smernicou o kombinovanej doprave.**

## Pozmeňujúci návrh 2

### Návrh smernice Odôvodnenie 6 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(6a) Cieľom tejto smernice je zlepšiť konkurencieschopnosť odvetvia cestnej dopravy tým, že sa budú podporovať nákladovo efektívnejšie a udržateľnejšie dopravné operácie, ako aj intermodalita. Hoci sa nové ustanovenia premietnu do zníženia počtu najazdených vozokilometrov, akútny nedostatok vodičov v Únii bude pretrvávajúť. Vyriešenie tohto nedostatku si vyžaduje, aby sa čo najskôr zlepšili pracovné podmienky vodičov ťažkých úžitkových vozidiel. K zhoršovaniu pracovných podmienok vodičov nákladných vozidiel prispieva aj nedostatok kvalitných parkovísk pre nákladné vozidlá v Únii, čo je problém najmä počas jazd na dlhé vzdialenosti.**

**S cieľom riešiť túto situáciu a zvýšiť**

*atraktivnosť odvetvia by zvýšenie rozmerov potrebné na inštaláciu technológií s nulovými emisiami vo vozidlách nemalo byť na úkor dostatočného priestoru v kabíne a malo by zlepšiť pohodlie vodičov. Ak je to možné, mali by sa preskúmať a podporovať riešenia umožňujúce ešte viac priestoru v kabínach na inštaláciu hygienických zariadení na palube.*

### Pozmeňujúci návrh 3

#### Návrh smernice Odôvodnenie 7

*Text predložený Komisiou*

(7) S cieľom zabezpečiť jednotné chápanie a jednotné vykonávanie ustanovení tejto smernice vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave treba objasniť, že **vnútroštátne** výnimky z určitých maximálnych povolených obmedzení hmotnosti a rozmerov pre určité typy vozidiel **prevádzkovaných vo vnútroštátnej doprave sa neuplatňujú automaticky na vozidlá používané v cezhraničnej doprave.**

*Pozmeňujúci návrh*

(7) S cieľom zabezpečiť jednotné chápanie a jednotné vykonávanie ustanovení tejto smernice vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave treba objasniť, že **v súčasnosti existujú osobitné** výnimky, **často založené na dvojstranných dojednaniach medzi susediacimi členskými štátmi**, z určitých maximálnych povolených obmedzení hmotnosti a rozmerov pre určité typy **špecializovaných vozidiel vykonávajúcich prepravu, ktoré by sa mali zachovať, pokiaľ nenarúšajú medzinárodnú hospodársku súť** až.

### Pozmeňujúci návrh 4

#### Návrh smernice Odôvodnenie 8

*Text predložený Komisiou*

(8) Preprava nedeliteľného nákladu je dôležitým trhovým segmentom prepojeným so strategickými oblasťami v odvetví energie z obnoviteľných zdrojov, stavebného inžinierstva a infraštruktúry, ropy a zemného plynu, ťažkého priemyslu a výroby elektrickej energie. Napriek

*Pozmeňujúci návrh*

(8) Preprava nedeliteľného nákladu je dôležitým trhovým segmentom prepojeným so strategickými oblasťami v odvetví energie z obnoviteľných zdrojov, stavebného inžinierstva a infraštruktúry, ropy a zemného plynu, ťažkého priemyslu a výroby elektrickej energie. Napriek

uznanej hodnote existujúcich európskych usmernení o najlepších postupoch pre mimoriadnu prepravu, ktoré prijali odborníci určení členskými štátmi, sa dosiahol len veľmi malý pokrok smerom k zjednodušeniu a harmonizácii pravidiel a postupov na získanie povolení na prepravu nedeliteľného nákladu. Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov stanoviť potrebné podmienky na zaistenie bezpečnej prepravy nedeliteľného nákladu na svojom území, by členské štáty mali spolupracovať s cieľom čo najviac harmonizovať tieto požiadavky, aby sa zabránilo znásobeniu rozdielnych podmienok slúžiacich na ten istý účel. Členské štáty by takisto mali zabezpečiť, aby vnútroštátne požiadavky boli primerané a nediskriminačné a aby sa nimi neukladali neodôvodnené požiadavky, napríklad plynulé ovládanie štátneho jazyka dotknutého členského štátu. Na zníženie administratívnej záťaže prevádzkovateľov a zabezpečenie efektívnej, spravodlivej a bezpečnej prevádzky je nevyhnutné zaviesť transparentný, harmonizovaný a používateľsky ústretový systém získavania povolení.

uznanej hodnote existujúcich európskych usmernení o najlepších postupoch pre mimoriadnu prepravu, ktoré prijali odborníci určení členskými štátmi, sa dosiahol len veľmi malý pokrok smerom k zjednodušeniu a harmonizácii pravidiel a postupov na získanie povolení na prepravu nedeliteľného nákladu. Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov stanoviť potrebné podmienky na zaistenie bezpečnej prepravy nedeliteľného nákladu na svojom území, by členské štáty mali spolupracovať s cieľom čo najviac harmonizovať tieto požiadavky, aby sa zabránilo znásobeniu rozdielnych podmienok slúžiacich na ten istý účel. Členské štáty by takisto mali zabezpečiť, aby vnútroštátne požiadavky boli primerané a nediskriminačné a aby sa nimi neukladali neodôvodnené požiadavky, napríklad plynulé ovládanie štátneho jazyka dotknutého členského štátu. Na zníženie administratívnej záťaže prevádzkovateľov a zabezpečenie efektívnej, spravodlivej a bezpečnej prevádzky je nevyhnutné zaviesť transparentný, harmonizovaný a používateľsky ústretový systém získavania povolení, **ktorý bude dostupný vo všetkých jazykoch EÚ a ľahko prístupný prostriedkami elektronickej komunikácie. Tieto povolenia by sa mali vydávať v elektronickom formáte a mali by vychádzať z dokumentu osobitnej európskej registrácie nákladných vozidiel a prívesov (SERT), ktorého cieľom je harmonizovať technické informácie o vozidlách, ako je registrácia prívesov alebo modulárnych prívesov. Prevádzkovateľom dopravy by sa malo umožniť, aby vykonávali prepravu nedeliteľného nákladu na základe tohto elektronického dokumentu.**

## Pozmeňujúci návrh 5

### Návrh smernice Odôvodnenie 9



(9) Európske modulárne systémy (EMS) sa používajú a testujú už dlho a osvedčili sa ako zaujímavé riešenie na zlepšenie hospodárskej a energetickej efektívnosti prepravy, pričom zaisťujú bezpečnosť cestnej premávky a ochranu infraštruktúry vďaka svojmu obmedzeniu na náležité časti cestných sietí. Vzhľadom na vnútroštátne špecifiká, rôzne hospodárske záujmy, prepravné potreby a rozličné kapacity dopravnej infraštruktúry v členských štátoch majú najlepšie predpoklady na to, aby posúdili a povolili pohyb EMS na svojom území. V záujme rozšírenia pozitívnych sociálno-ekonomických a environmentálnych vplyvov používania EMS je zároveň nevyhnutné odstrániť zbytočné prekážky ich používaniu v cezhraničnej doprave medzi susednými členskými štátmi, ktoré umožňujú takéto jazdné súpravy na svojom území, bez obmedzenia počtu prekročenia hraníc, pokiaľ sú v súlade s maximálnou povolenou hmotnosťou a rozmermi EMS stanovenými členskými štátmi na svojom území. Cieľom je zabezpečiť, aby EMS, ktoré sa používajú v cezhraničnej doprave, boli v súlade so spoločným najnižším limitom hmotnosti a rozmerov EMS uplatniteľným v týchto členských štátoch. V záujme bezpečnosti prepravy, transparentnosti a právnej zrozumiteľnosti by sa mali stanoviť spoločné podmienky pohybu EMS vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave **vrátane poskytovania jasných informácií** o limitoch hmotnosti a rozmerov EMS a o častiach cestnej siete zlučiteľných so špecifikáciami takýchto vozidiel, **a monitorovania** vplyvov používania EMS na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, ako aj environmentálnych vplyvov európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na podiel

(9) Európske modulárne systémy (EMS) sa používajú a testujú už dlho a osvedčili sa ako zaujímavé riešenie na zlepšenie hospodárskej a energetickej efektívnosti prepravy, pričom zaisťujú bezpečnosť cestnej premávky a ochranu infraštruktúry vďaka svojmu obmedzeniu na náležité časti cestných sietí. Vzhľadom na vnútroštátne špecifiká, rôzne hospodárske záujmy, prepravné potreby a rozličné kapacity dopravnej infraštruktúry v členských štátoch majú najlepšie predpoklady na to, aby posúdili a povolili pohyb EMS na svojom území. **Pred povolením EMS by členské štáty mali najskôr posúdiť možný vplyv nových trás na bezpečnosť cestnej premávky, infraštruktúru, modálnu spoluprácu, prechod na iné druhy potavy a životné prostredie.** V záujme rozšírenia pozitívnych sociálno-ekonomických a environmentálnych vplyvov používania EMS je zároveň nevyhnutné odstrániť zbytočné prekážky ich používaniu v cezhraničnej doprave medzi susednými členskými štátmi, ktoré umožňujú takéto jazdné súpravy na svojom území, bez obmedzenia počtu prekročenia hraníc, pokiaľ sú v súlade s maximálnou povolenou hmotnosťou a rozmermi EMS stanovenými členskými štátmi na svojom území. Cieľom je zabezpečiť, aby EMS, ktoré sa používajú v cezhraničnej doprave, boli v súlade so spoločným najnižším limitom hmotnosti a rozmerov EMS uplatniteľným v týchto členských štátoch. V záujme bezpečnosti prepravy, transparentnosti a právnej zrozumiteľnosti by sa mali stanoviť spoločné podmienky pohybu EMS vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave. **Týmito podmienkami by sa okrem iného malo zabezpečiť, aby sa EMS používali na cestách, na ktorých je zaručená bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Členské štáty by mali**

jednotlivých druhov dopravy.

*poskytovať jasné informácie o limitoch hmotnosti a rozmerov EMS na častiach cestnej siete zlučiteľných so špecifikáciami takýchto vozidiel. Členské štáty by mali zriadiť monitorovací systém na posúdenie vplyvov používania EMS na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, ako aj environmentálnych vplyvov európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na podiel jednotlivých druhov dopravy. Jasné vymedzenie EMS v tejto smernici zaručuje, že EMS pozostáva zo štandardných samostatných vozidiel, aby sa zabezpečila kompatibilita s inými druhmi dopravy, najmä so železničnou dopravou. Aby sa účinne stimuloval prechod na mobilitu s nulovými emisiami, EMS zapojený do medzinárodnej dopravy by mali, hneď ako je to technicky a prevádzkovo uskutočniteľné, tvoriť vozidlá alebo jazdné súpravy s nulovými emisiami.*

## Pozmeňujúci návrh 6

### Návrh smernice Odôvodnenie 9 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(9a) S cieľom maximalizovať bezpečnosť cestnej premávky a riadne pracovné podmienky je dôležité zabezpečiť, aby vodiči EMS mali primeranú odbornú prípravu a kvalifikáciu potrebnú na manipuláciu s ťažšími a dlhšími vozidlami a jazdnými súpravami. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť minimálne požiadavky alebo systém certifikácie vodičov EMS. S cieľom zaistiť rovnaké podmienky, ktoré umožňujú rovnaké zaobchádzanie a nediskrimináciu vodičov a prevádzkovateľov EMS, by členské štáty mali zaručiť vzájomné uznávanie tejto certifikácie v dotknutých členských*

**štátoch.**

## **Pozmeňujúci návrh 7**

### **Návrh smernice Odôvodnenie 10 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(10a) *Nové harmonizované pravidlá týkajúce sa EMS vo vnútroštátnej a v medzinárodnej doprave v členských štátoch, ktoré umožňujú ich používanie, by mali zahŕňať zber údajov o bezpečnosti cestnej premávky v týchto členských štátoch vrátane podielu smrteľných nehôd a zranení spôsobených zrážkami. Vzhľadom na to, že zraniteľní účastníci cestnej premávky predstavujú takmer tretinu úmrtí pri zrážkach s ťažkými úžitkovými vozidlami, by členské štáty mali zabezpečiť, aby EMS nemali negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, najmä na bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti, ako aj motocyklisti a osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou a schopnosťou orientácie.***

## **Pozmeňujúci návrh 8**

### **Návrh smernice Odôvodnenie 11**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(11) Preprava nedeliteľného nákladu vykonávaná vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktoré prekračujú maximálnu hmotnosť alebo rozmery, a používanie EMS si vzhľadom na ich potrebu dodatočných bezpečnostných prvkov a vhodnej infraštruktúry vyžaduje, aby sa osobitná pozornosť venovala prvkom, ako je transparentnosť príslušných informácií,

(11) Preprava nedeliteľného nákladu vykonávaná vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktoré prekračujú maximálnu hmotnosť alebo rozmery, a používanie EMS si vzhľadom na ich potrebu dodatočných bezpečnostných prvkov a vhodnej infraštruktúry vyžaduje, aby sa osobitná pozornosť venovala prvkom, ako je transparentnosť príslušných informácií,

právna istota a harmonizácia postupov udeľovania povolení. Je preto potrebné, aby členské štáty zriadili jednotný elektronický informačný a komunikačný systém obsahujúci všetky relevantné informácie týkajúce sa prevádzkových a administratívnych podmienok prepravy nedeliteľného nákladu a používania EMS jasným a ľahko dostupným spôsobom. Tento vnútroštátny systém by mal tiež umožniť prevádzkovateľom získavať informácie a elektronicky predkladať v štandardizovanom formáte žiadosti o osobitné povolenia na prepravu nedeliteľného nákladu v príslušnom členskom štáte.

právna istota a harmonizácia postupov udeľovania povolení. Je preto potrebné, aby členské štáty zriadili jednotný elektronický informačný a komunikačný systém obsahujúci všetky relevantné informácie týkajúce sa prevádzkových a administratívnych podmienok prepravy nedeliteľného nákladu a používania EMS jasným a ľahko dostupným spôsobom. Tento vnútroštátny systém by mal tiež umožniť prevádzkovateľom získavať informácie a elektronicky predkladať v štandardizovanom formáte *EÚ* žiadosti o osobitné povolenia na prepravu nedeliteľného nákladu v príslušnom členskom štáte. ***Okrem toho by uvedený vnútroštátny systém mal poskytovať informácie o vnútroštátnych maximálnych povolených hmotnostiach a rozmeroch vozidiel a jazdných súprav a informácie o možných obmedzeniach, predovšetkým v súvislosti s výškou. S cieľom zabezpečiť, aby mali prevádzkovatelia a občania prístup ku všetkým relevantným informáciám na jednom mieste, by Komisia mala najneskôr do [6 mesiacov od dátumu transpozície tejto smernice] zriadiť osobitný európsky webový portál, ktorý by prepojil vnútroštátne elektronické a komunikačné systémy a okrem iného poskytoval jasný grafický prehľad ciest, na ktorých sa EMS a v príslušných prípadoch vozidlá prepravujúce nedeliteľný náklad smú pohybovať v príslušných členských štátoch.***

## Pozmeňujúci návrh 9

### Návrh smernice Odôvodnenie 12

*Text predložený Komisiou*

(12) Umelé prekážky cezhraničnej dopravy ťažších nákladných vozidiel, ktoré sa primárne používajú na diaľkovú dopravu (napríklad jazdné súpravy s 5 a 6

PE754.850v02-00

*Pozmeňujúci návrh*

(12) Umelé prekážky cezhraničnej dopravy ťažších nákladných vozidiel, ktoré sa primárne používajú na diaľkovú dopravu (napríklad jazdné súpravy s 5 a 6

12/60

RR\1297467SK.docx

nápravami), by sa mali odstrániť harmonizovaným spôsobom, aby sa z krátkodobého hľadiska využila prevádzková, energetická a environmentálna účinnosť spojená s väčšou nákladovou kapacitou, ktorú poskytujú členské štáty, a to aj v prípade intermodálnej prepravy. S cieľom účinne stimulovať prechod na mobilitu s nulovými emisiami treba používanie takýchto ťažších nákladných vozidiel na fosílnu palivá od roku 2035 postupne ukončiť, **keď sa podľa predpokladov trhová penetrácia ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami výrazne zvýši až na približne 50 % nových registrácií ťažkých úžitkových vozidiel.** Ťažšie nákladné vozidlá by po postupnom ukončení svojho používania mali byť vo vnútroštátnej doprave naďalej povolené, zatiaľ čo v medzinárodnej doprave by mali spĺňať maximálnu povolenú hmotnosť stanovenú v prílohe I k smernici 96/53/ES, ktorou sa povolená dodatočná hmotnosť obmedzuje na vozidlá s nulovými emisiami a na vozidlá zapojené do intermodálnej prepravy.

nápravami), by sa mali odstrániť harmonizovaným spôsobom, aby sa z krátkodobého hľadiska využila prevádzková, energetická a environmentálna účinnosť spojená s väčšou nákladovou kapacitou, ktorú poskytujú členské štáty, a to aj v prípade intermodálnej prepravy. S cieľom účinne stimulovať prechod na mobilitu s nulovými emisiami **a maximalizovať účinky príslušných existujúcich právnych predpisov v oblasti životného prostredia** treba používanie takýchto ťažších nákladných vozidiel na fosílnu palivá od roku 2035 postupne ukončiť, **aby sa posilnila právna istota v prípade investícií a ešte viac sa podnietil prienik účinnejších ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh.** Ťažšie nákladné vozidlá by po postupnom ukončení svojho používania mali byť vo vnútroštátnej doprave naďalej povolené, zatiaľ čo v medzinárodnej doprave by mali spĺňať maximálnu povolenú hmotnosť stanovenú v prílohe I k smernici 96/53/ES, ktorou sa povolená dodatočná hmotnosť obmedzuje na vozidlá s nulovými emisiami a na vozidlá zapojené do intermodálnej prepravy.

## Pozmeňujúci návrh 10

### Návrh smernice Odôvodnenie 14

*Text predložený Komisiou*

(14) Vozidlá **s otvorenými nadstavbami** na prepravu iných vozidiel majú veľmi obmedzený potenciál na zníženie svojej spotreby energie zlepšenou aerodynamikou. Rozdielne vnútroštátne pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách na prepravu iných vozidiel spôsobujú narušenie hospodárskej súťaže a výrazne obmedzujú ich potenciál zlepšiť prevádzkovú účinnosť a energetickú hospodárnosť v medzinárodnej doprave.

*Pozmeňujúci návrh*

(14) Vozidlá na prepravu iných vozidiel, **z ktorých mnohé majú otvorenú nadstavbu**, majú veľmi obmedzený potenciál na zníženie svojej spotreby energie zlepšenou aerodynamikou. Rozdielne vnútroštátne pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách na prepravu iných vozidiel spôsobujú narušenie hospodárskej súťaže a výrazne obmedzujú ich potenciál zlepšiť prevádzkovú účinnosť a energetickú

Preto treba harmonizovať pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách s **otvorenými nastavbami** na prepravu iných vozidiel, aby sa zabezpečilo riadne plnenie týchto cieľov.

hospodárnosť v medzinárodnej doprave. Preto treba harmonizovať pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách na prepravu iných vozidiel, aby sa zabezpečilo riadne plnenie týchto cieľov.

## Pozmeňujúci návrh 11

### Návrh smernice Odôvodnenie 15

*Text predložený Komisiou*

(15) Ťažké úžitkové vozidlá s predĺženými kabínami začali vstupovať na trh spolu s pohonnými systémami s nulovými emisiami. Používanie pohonných systémov s nulovými emisiami si v závislosti od technológie vyžaduje ďalší priestor, ktorý by sa nemal započítavať na úkor užitočného zaťaženia vozidla, aby odvetvie cestnej dopravy s nulovými emisiami nebolo z hospodárskeho hľadiska ukrátené. Malo by sa preto objasniť, že prekročenie maximálnych dĺžok stanovených pre predĺžené kabíny môže byť také, aby poskytovalo priestor potrebný na začlenenie technológie s nulovými emisiami, ako sú batérie a vodíkové nádrže, za predpokladu, že nie sú ohrozené prvky bezpečnosti, účinnosti a komfortu aerodynamických kabín.

*Pozmeňujúci návrh*

(15) Ťažké úžitkové vozidlá s predĺženými kabínami začali vstupovať na trh spolu s pohonnými systémami s nulovými emisiami. Používanie pohonných systémov s nulovými emisiami si v závislosti od technológie vyžaduje ďalší priestor, ktorý by sa nemal započítavať na úkor užitočného zaťaženia vozidla, aby odvetvie cestnej dopravy s nulovými emisiami nebolo z hospodárskeho hľadiska ukrátené. Malo by sa preto objasniť, že prekročenie maximálnych dĺžok stanovených pre predĺžené kabíny môže byť také, aby poskytovalo priestor potrebný na začlenenie technológie s nulovými emisiami, ako sú batérie a vodíkové nádrže, za predpokladu, že nie sú ohrozené prvky bezpečnosti, účinnosti a komfortu aerodynamických kabín **a že príslušné vozidlo splňa „pravidlo kruhu otáčania“**.

## Pozmeňujúci návrh 12

### Návrh smernice Odôvodnenie 16 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(16a) Množstvo rôznych označení vozidiel a signalizácie v členských štátoch môže byť pre účastníkov cestnej premávky mätúce a mať negatívny vplyv na**

*bezpečnosť cestnej premávky v Únii. S cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky by sa na úrovni Únie malo zaviesť štandardizované označenie EÚ týkajúce sa dĺžky motorových vozidiel alebo jazdných súprav. Toto označenie EÚ by účastníkom cestnej premávky pomohlo identifikovať takéto vozidlá a oboznámiť sa s nimi a znížilo by akékoľvek riziká vyplývajúce z obmedzení viditeľnosti alebo mŕtveho uhla, napríklad pri predbiehaní takýchto dlhých vozidiel alebo jazdných súprav.*

### **Pozmeňujúci návrh 13**

**Návrh smernice  
Odôvodnenie 16 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(16b) Elektrické vozidlá na batérie, palivové články a iné vozidlá na vodíkový pohon majú veľký potenciál dekarbonizovať určité segmenty odvetvia ťažkej nákladnej dopravy a ich rozvoj by sa mal podporovať, pričom treba zohľadniť skutočnosť, že žiadna technológia nie je bez vplyvu na životné prostredie. Ak elektrifikácia nie je možná alebo je menej účinná a vozidlá na vodíkové palivo nie sú vhodné alebo nákladovo konkurencieschopné, zásada technologickej neutrality umožňuje zabezpečiť rovnaké podmienky s ostatnými vyspelejšími technológiami.*

### **Pozmeňujúci návrh 14**

**Návrh smernice  
Odôvodnenie 17**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(17) Účinné, efektívne a konzistentné presadzovanie pravidiel je mimoriadne

(17) Účinné, efektívne a konzistentné presadzovanie pravidiel je mimoriadne

dôležité na zabezpečenie nenarušenej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a odstránenie rizík pre bezpečnosť cestnej premávky a cestnej infraštruktúry, ktoré predstavujú vozidlá nezákonne prekračujúce platnú hmotnosť alebo rozmery. **Ak sa** členské štáty **rozhodnú používať automatické systémy v cestnej infraštruktúre**, mali by zabezpečiť prinajmenšom zavedenie **takýchto** systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti, aby mohli lepšie zamerať cestné kontroly na preťažené vozidlá. Okrem toho by sa povinná minimálna úroveň kontrol, ktoré majú členské štáty vykonávať, mala v záujme spoľahlivosti a konzistentnosti presadzovania predpisov v celej Únii stanoviť úmerne k úrovni dopravy, ktorá sa na ich území uskutočňuje vozidlami patriacimi do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vrátane primeraného počtu kontrol v nočných hodinách.

dôležité na zabezpečenie nenarušenej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a odstránenie rizík pre bezpečnosť cestnej premávky a cestnej infraštruktúry, ktoré predstavujú vozidlá nezákonne prekračujúce platnú hmotnosť alebo rozmery. Členské štáty by mali zabezpečiť prinajmenšom zavedenie **automatických** systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti **vrátane tých, ktoré sú certifikované v základnej sieti TEN-T**, aby mohli lepšie zamerať cestné kontroly na preťažené vozidlá. **Okrem toho by malo byť možné používať aj presné a plne interoperabilné palubné vážiace zariadenia. Takéto certifikované automatické systémy by mali byť schopné rozpoznať vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť, majú však výnimku na základe platného osobitného povolenia alebo podobného opatrenia. Tieto systémy by mali byť takisto schopné zistiť, keď sú splnené požiadavky na získanie osobitných povolení. Tým by sa malo predísť neodôvodneným sankciám a usporiť administratívne náklady prevádzkovateľom, ako aj členským štátom.** Okrem toho by sa povinná minimálna úroveň kontrol, ktoré majú členské štáty vykonávať, mala v záujme spoľahlivosti a konzistentnosti presadzovania predpisov v celej Únii stanoviť úmerne k úrovni dopravy, ktorá sa na ich území uskutočňuje vozidlami patriacimi do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vrátane primeraného počtu kontrol v nočných hodinách.

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh smernice Odôvodnenie 18

*Text predložený Komisiou*

(18) S cieľom ďalej posilňovať presadzovanie predpisov a monitorovať

PE754.850v02-00

*Pozmeňujúci návrh*

(18) S cieľom ďalej posilňovať presadzovanie predpisov a monitorovať

16/60

RR\1297467SK.docx



pohyb ťažkých ťžitkových vozidiel na cestách Únie, znížiť preťaženie ciest, zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, znížiť riziko poškodenia infraštruktúry a podporovať udržateľnú prepravu by členské štáty mali byť nabádané k tomu, aby zriadili schémy politiky inteligentného prístupu, ktorými sa zabezpečí dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa maximálnej povolenej hmotnosti a rozmerov. **Pri zriaďovaní takýchto schém by** členské štáty mali uplatňovať minimálne spoločné požiadavky **na zaručenie** harmonizácie a interoperability v celej **EÚ**, najmä pokiaľ ide o prístupnosť a formát príslušných údajov, ktoré sa majú vymieňať. Schémy by mali pomôcť zabezpečiť, aby správne vozidlo so správnym nákladom jazdilo po správnej ceste a v správnom čase s minimálnym vplyvom na životné prostredie, infraštruktúru, ľudské zdravie a bezpečnosť, ako aj na spoločnosť. Pri zriaďovaní takýchto schém by sa mali využívať vyspelé inteligentné dopravné systémy, ako je komunikácia vozidlo-infraštruktúra, komunikácia vozidlo-sieť, zdieľanie údajov v reálnom čase a diaľkové monitorovanie, s cieľom zaistiť bezpečnú a plynulú premávku ťažkých ťžitkových vozidiel, pričom by tieto schémy nemali viesť k neprímeraným alebo diskriminačným dopravným obmedzeniam.

pohyb ťažkých ťžitkových vozidiel na cestách Únie, znížiť preťaženie ciest, zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, znížiť riziko poškodenia infraštruktúry a podporovať udržateľnú prepravu by členské štáty mali byť nabádané k tomu, aby zriadili schémy politiky inteligentného prístupu, ktorými sa zabezpečí dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa maximálnej povolenej hmotnosti a rozmerov. Členské štáty by mali **na takéto schémy** uplatňovať minimálne spoločné požiadavky, **aby sa zaručila** harmonizácia a interoperabilita v celej **Únii**, najmä pokiaľ ide o prístupnosť a formát príslušných údajov, ktoré sa majú vymieňať. **Príslušné údaje by mali byť prístupné v reálnom čase a v úradných jazykoch Únie.** Schémy by mali pomôcť zabezpečiť, aby správne vozidlo so správnym nákladom jazdilo po správnej ceste a v správnom čase s minimálnym vplyvom na životné prostredie, infraštruktúru, ľudské zdravie a bezpečnosť, ako aj na spoločnosť. Pri zriaďovaní takýchto schém by sa mali využívať vyspelé inteligentné dopravné systémy, ako je komunikácia vozidlo-infraštruktúra, komunikácia vozidlo-sieť, zdieľanie údajov v reálnom čase a diaľkové monitorovanie, s cieľom zaistiť bezpečnú a plynulú premávku ťažkých ťžitkových vozidiel, pričom by tieto schémy nemali viesť k neprímeraným alebo diskriminačným dopravným obmedzeniam.

## Pozmeňujúci návrh 16

### Návrh smernice

### Odôvodnenie 18 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(18a) Presadzovanie smernice 96/53/ES je základnou súčasťou zavedených systémov monitorovania a presadzovania na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni, ktoré prispievajú k vykonávaniu**

*sociálnych, trhových a technických pravidiel Únie uplatniteľných na cestnú dopravu. Ak sa zistí nesúlad s predpísanými požiadavkami na hmotnosť a rozmery, príslušné vnútroštátne orgány prijímú donucovacie opatrenia. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sankcie boli nediskriminačné, pokiaľ ide o druhy zvolených sankcií aj ich výšku, a aby boli účinné, odrádzajúce a primerané závažnosti spáchaného porušenia. Tieto porušenia by sa mali zaznamenávať vo vnútroštátnom registri podnikov cestnej dopravy, informácie o nich by sa mali vymieňať prostredníctvom Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU) a mali by sa odrážať v hodnotení rizikovosti podnikov v súlade s nariadením 1071/2009. Očakáva sa, že cezhraničné uplatňovanie sankcií v rozsahu pôsobnosti smernice 96/53/ES sa uľahčí prostredníctvom zmenenej smernice 2015/413 o cezhraničnom presadzovaní pravidiel.*

## **Pozmeňujúci návrh 17**

### **Návrh smernice Odôvodnenie 18 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(18b) S cieľom dosiahnuť pokrok v zelenej a digitálnej transformácii a splniť ciele stanovené v Európskej zelenej dohode a stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, najmä pokiaľ ide o znížovanie emisií skleníkových plynov z odvetvia dopravy, by sa členské štáty mali podnecovať k tomu, aby príjmy zo sankcií uplatniteľných za porušenia tejto smernice alebo ekvivalentnú finančnú hodnotu týchto príjmov použili na podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov, a tým zníženie externých nákladov, ktoré vytvára preprava, na podporu intermodality a zvýšenie udržateľnosti cezhraničnej*

*prepravy.*

## **Pozmeňujúci návrh 18**

### **Návrh smernice**

#### **Odôvodnenie 19**

*Text predložený Komisiou*

(19) Na podporu rastu multimodálneho dopravného systému by sa mala ďalej uľahčovať kontajnerová doprava tým, že sa cestným vozidlám umožní dodatočná výška na prepravu **veľkokapacitných** kontajnerov.

*Pozmeňujúci návrh*

(19) Na podporu rastu multimodálneho dopravného systému by sa mala ďalej uľahčovať kontajnerová doprava, **a to aj doprava, v ktorej sa používajú kontajnery s dĺžkou 45 alebo 48 stôp alebo výmenné nadstavby s dĺžkou 45 stôp alebo veľkokapacitné kontajnery**, tým, že sa cestným vozidlám umožní dodatočná výška **a dĺžka** na prepravu **týchto** kontajnerov.

## **Pozmeňujúci návrh 19**

### **Návrh smernice**

#### **Odôvodnenie 19 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(19a) Komisia by mala preskúmať aktuálne právne predpisy o typovom schvaľovaní s cieľom zlepšiť technickú a prevádzkovú kompatibilitu nových ťažkých úžitkových vozidiel a jazdných súprav, okrem iného pokiaľ ide o ich hmotnosť, tvar, veľkosť, možnosť prekládky pomocou žeriava, a sťahovateľnosť a skladateľnosť vyčnievajúcich zariadení, s požiadavkami činností v rámci kombinovanej dopravy, a tiež uľahčiť používanie a zavádzanie prívesov a návesov s nulovými emisiami;**

## **Pozmeňujúci návrh 20**

### **Návrh smernice**

#### **Odôvodnenie 21**

*Text predložený Komisiou*

(21) S cieľom umožniť rýchlu reakciu odvetvia cestnej dopravy na akúkoľvek krízu, ako sú prírodné katastrofy, pandémie, vojenské konflikty alebo zlyhania infraštruktúry, treba do smernice 96/53/ES zaviesť ustanovenie pre mimoriadne situácie, ktoré dočasne umožní pohyb ťažkých úžitkových vozidiel prekračujúcich maximálnu povolenú hmotnosť a/alebo rozmery, aby sa zabezpečili nepretržité dodávky potrebného tovaru a služieb. Takéto výnimočné ustanovenie by sa malo uplatňovať len vtedy, ak si to vyžaduje verejný záujem, a za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky.

*Pozmeňujúci návrh*

(21) S cieľom umožniť rýchlu reakciu odvetvia cestnej dopravy na akúkoľvek krízu, ako sú prírodné katastrofy, pandémie, vojenské konflikty alebo zlyhania infraštruktúry, treba do smernice 96/53/ES zaviesť ustanovenie pre mimoriadne situácie, ktoré dočasne umožní pohyb ťažkých úžitkových vozidiel prekračujúcich maximálnu povolenú hmotnosť a/alebo rozmery, aby sa zabezpečili nepretržité dodávky potrebného tovaru a služieb. Takéto výnimočné ustanovenie by sa malo uplatňovať len vtedy, ak si to vyžaduje verejný záujem, za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, **a jeho prípadné obnovenie by malo byť podmienené pretrvávaním krízy.**

**Pozmeňujúci návrh 21**

**Návrh smernice  
Odôvodnenie 23**

*Text predložený Komisiou*

(23) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť spoločný štandardný formulár žiadosti a harmonizovať pravidlá a postupy vydávania vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení pre vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu hmotnosť a/alebo rozmery a sú určené na prepravu nedeliteľného nákladu, stanoviť štandardný formát podávania správ pre členské štáty, aby si mohli plniť svoje povinnosti nahlasovania, a stanoviť dočasné výnimky z uplatňovania hmotnostných a rozmerových limitov používaných v medzinárodnej doprave medzi členskými štátmi postihnutými krízou. Uvedené právomoci by sa mali

*Pozmeňujúci návrh*

(23) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť spoločný štandardný formulár **EÚ na podanie žiadosti** a harmonizovať pravidlá a postupy vydávania vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení pre vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu hmotnosť a/alebo rozmery a sú určené na prepravu nedeliteľného nákladu, stanoviť štandardný formát podávania správ pre členské štáty, aby si mohli plniť svoje povinnosti nahlasovania, a stanoviť dočasné výnimky z uplatňovania hmotnostných a rozmerových limitov používaných v medzinárodnej doprave medzi členskými štátmi postihnutými krízou. Uvedené právomoci by sa mali

vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>45</sup>.

vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

---

<sup>45</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

## Pozmeňujúci návrh 22

### Návrh smernice Odôvodnenie 23 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(23a) S cieľom posúdiť účinnosť a efektívnosť tejto smernice a zmerať pokrok pri plnení jej špecifických cieľov je dôležité pravidelne hodnotiť jej vykonávanie a vplyv. Komisia by preto mala predkladať pravidelné hodnotiace správy o uplatňovaní tejto smernice na základe základných podmienok uvádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh, ako je dostupnosť a kapacita vhodnej infraštruktúry pre alternatívne palivá, vplyv európskeho systému na cestnú dopravu, ako aj poplatky za používanie ciest diferencované podľa emisií CO<sub>2</sub> v členských štátoch. Tieto správy by mali obsahovať podrobné informácie o týchto základných podmienkach a o vývoji vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy, vplyve na bezpečnosť cestnej premávky a cestnú infraštruktúru, prechode na iné druhy dopravy, používaní inteligentných systémov presadzovania práva a o technologickom pokroku v cestnej doprave. Okrem toho by sa v správach mala zväziť rozšíriteľnosť opatrení v súlade s dlhodobými cieľmi smernice. Na základe zistení uvedených v**

*týchto posúdeniach by sa k správe mal v prípade potreby pripojiť legislatívny návrh na zmenu tejto smernice a povinností, ktoré sú v nej stanovené.*

## **Pozmeňujúci návrh 23**

### **Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 2 – písmeno e**

Smernica 96/53/ES

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 14

*Text predložený Komisiou*

— „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“ je motorové vozidlo, ktoré je úplne poháňané alternatívnym palivom a ktoré bolo schválené podľa rámca nariadenia (EÚ) 2018/858,;

*Pozmeňujúci návrh*

— „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“ je motorové vozidlo, ktoré je úplne **alebo čiastočne** poháňané alternatívnym palivom a ktoré bolo schválené podľa rámca nariadenia (EÚ) 2018/858;

## **Pozmeňujúci návrh 24**

### **Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b**

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 3 – pododseky 2, 3 a 3 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

Členské štáty zabezpečia, aby postup získavania povolení alebo podobných opatrení na prepravu nedeliteľného nákladu bol hladký, účinný a nediskriminačný, a to minimalizovaním administratívneho zaťaženia a predchádzaním zbytočným prietahom.

Členské štáty zaručia, aby podmienky, za ktorých sa vydávajú povolenia alebo podobné opatrenia týkajúce sa prepravy nedeliteľného nákladu, boli primerané a nediskriminačné. Členské štáty spolupracujú najmä s cieľom zabrániť rozmanitosti označení a signálov na vozidlách a namiesto textu majú

*Pozmeňujúci návrh*

Členské štáty zabezpečia, aby postup získavania povolení alebo podobných opatrení na prepravu nedeliteľného nákladu bol hladký, účinný a nediskriminačný, a to **poskytnutím spoločného štandardného formulára EÚ na podanie žiadosti a** minimalizovaním administratívneho zaťaženia a predchádzaním zbytočným prietahom.

Členské štáty zaručia, aby podmienky, za ktorých sa vydávajú povolenia alebo podobné opatrenia týkajúce sa prepravy nedeliteľného nákladu, boli primerané a nediskriminačné. Členské štáty **predovšetkým vydávajú povolenia alebo podobné opatrenia v elektronickom formáte a spolupracujú na d'alšej**

uprednostňovať používanie piktogramov. Členské štáty nesmú v súvislosti s prepravou nedeliteľného nákladu ukladať jazykové požiadavky.

*harmonizácii lehôt na vydávanie povolení. Členské štáty tiež spolupracujú s cieľom zabrániť rozmanitosti označení a signálov na vozidlách a dosiahnuť, aby sa namiesto textu uprednostňovalo používanie piktogramov. Členské štáty okrem toho spolupracujú na harmonizácii príslušných pravidiel týkajúcich sa sprevádzania prepravy nedeliteľného nákladu, ako je predpísané používanie, označenia a značky pre sprevádzajúce vozidlá. Členské štáty nesmú v súvislosti s vodičmi prepravy nedeliteľného nákladu ukladať jazykové požiadavky.*

*Členské štáty zabezpečia, aby bolo na vozidlách prepravujúcich nedeliteľný náklad umiestnené označenie EÚ stanovené v článku 10ca.*

## Pozmeňujúci návrh 25

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 4

#### *Text predložený Komisiou*

4. Členské štáty môžu na svojom území povoliť prevádzku vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu, ak tieto vozidlá vykonávajú vnútroštátnu prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, a ktorých rozmery sa líšia od tých, ktoré sú stanovené v bodoch 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 prílohy I.

Za prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, sa preprava považuje vtedy, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) preprava sa vykonáva na území členského štátu špeciálnymi vozidlami

#### *Pozmeňujúci návrh*

4. Členské štáty môžu na svojom území povoliť prevádzku vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu, ak tieto vozidlá vykonávajú vnútroštátnu **alebo medzinárodnú** prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, a ktorých **hmotnosť alebo** rozmery sa líšia od tých, ktoré sú stanovené v bodoch 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 až 1.8, **2, 4.1.** 4.2 a 4.4 prílohy I.

Za prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, sa preprava považuje vtedy, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) preprava sa vykonáva na území členského štátu špeciálnymi vozidlami

alebo špeciálnymi jazdnými súpravami za okolností, za ktorých sa bežne nevykonáva vozidlami z iných členských štátov, napr. preprava spojená s ťažbou dreva a lesným hospodárstvom;

b) členský štát, ktorý povolí, aby sa na jeho území vykonávala preprava vozidlami alebo jazdnými súpravami s rozmermi líšiacimi sa od rozmerov uvedených v prílohe I, tiež povolí pohyb európskych modulárnych systémov podľa odseku 4a, aby sa dosiahla aspoň povolená nákladová dĺžka v tomto členskom štáte a každý prevádzkovateľ tak mohol využiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

alebo špeciálnymi jazdnými súpravami za okolností, za ktorých sa bežne nevykonáva vozidlami z iných členských štátov, napr. preprava spojená s ťažbou dreva a lesným hospodárstvom;

b) členský štát, ktorý povolí, aby sa na jeho území vykonávala preprava vozidlami alebo jazdnými súpravami s rozmermi líšiacimi sa od rozmerov uvedených v prílohe I, tiež povolí pohyb európskych modulárnych systémov podľa odseku 4a, aby sa dosiahla aspoň povolená nákladová dĺžka v tomto členskom štáte a každý prevádzkovateľ tak mohol využiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

## Pozmeňujúci návrh 26

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 4a

*Text predložený Komisiou*

(4a) Členské štáty môžu na svojom území povoliť pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

a) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia

*Pozmeňujúci návrh*

(4a) Členské štáty môžu na svojom území povoliť pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

***-a) V prípade nových trás EMS členské štáty najskôr posúdia možný vplyv európskych modulárnych systémov na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, ako aj environmentálne vplyvy európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na rozdelenie podľa druhov dopravy. Posúdenie sa zverejní. Od členských štátov, ktoré na svojom území už zriadili trasy EMS k dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice, sa nevyžaduje, aby vopred posúdili tieto už zavedené trasy;***

a) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia



informácie týkajúce sa maximálnych hmotností a rozmerov uplatniteľných na pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území;

- b) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa časti cestnej siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu pohybovať;
- c) členské štáty zabezpečia prepojenie tej časti siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu na ich území pohybovať, s cestnou sieťou susedných členských štátov, ktoré takisto umožňujú pohyb európskych modulárnych systémov, s cieľom umožniť cezhraničnú dopravu;
- d) členské štáty zriadia **monitorovací systém a posúdia vplyv** európskych modulárnych systémov na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, ako aj environmentálne vplyvy európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na rozdelenie podľa druhov dopravy.

Keď členský štát povolí v súlade s týmto odsekom pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej doprave, nesmie odmietnuť alebo zakázať pohyb

informácie týkajúce sa maximálnych hmotností a rozmerov uplatniteľných na pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území;

- b) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa časti cestnej siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu pohybovať;
- c) členské štáty zabezpečia prepojenie tej časti siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu na ich území pohybovať, s cestnou sieťou susedných členských štátov, ktoré takisto umožňujú pohyb európskych modulárnych systémov, s cieľom umožniť cezhraničnú dopravu;
- d) členské štáty zriadia **systém monitorovania vplyvu** európskych modulárnych systémov na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, **objem dopravy**, ako aj environmentálnych vplyvov európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na rozdelenie podľa druhov dopravy, pričom zohľadnia **predbežné posúdenie vykonané podľa písmena a)**;

*da) členské štáty zabezpečia prijatie vhodných opatrení s cieľom zabrániť akýmkoľvek možným negatívnym vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky vrátane bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky v dôsledku používania európskych modulárnych systémov.*

*Členské štáty môžu stanoviť minimálne požiadavky alebo systém certifikácie vodičov európskych modulárnych systémov za predpokladu, že zabezpečia proporionalitu a nediskrimináciu. Členské štáty spolupracujú na vzájomnom uznávaní certifikácie.*

Keď členský štát povolí v súlade s týmto odsekom pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej doprave, nesmie odmietnuť alebo zakázať pohyb

európskych modulárnych systémov v medzinárodnej doprave na svojom území za predpokladu, že takéto systémy nepresahujú maximálnu hmotnosť a rozmery stanovené pre európske modulárne systémy vo vnútroštátnej doprave.

Ak členské štáty povolia pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území, **informujú o tom** Komisiu.;

európskych modulárnych systémov v medzinárodnej doprave na svojom území za predpokladu, že takéto systémy nepresahujú maximálnu hmotnosť a rozmery stanovené pre európske modulárne systémy vo vnútroštátnej doprave.

Ak členské štáty povolia pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území, **oznámia to** Komisii **a informujú ju o tom, ako spĺňajú podmienky stanovené v písmenách -a) až da) tohto odseku. V nadväznosti na takéto oznámenia Komisia v náležitých prípadoch vydá týmto členským štátom odporúčania s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenými podmienkami. Ak Komisia vydá odporúčania, dotknutý členský štát do šiestich mesiacov informuje Komisiu o tom, ako má v úmysle uvedené odporúčania vykonať. Odporúčania Komisie a odpovede členského štátu sa zverejnia.**

## Pozmeňujúci návrh 27

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno d

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 5 – pododsek 1

#### *Text predložený Komisiou*

Členské štáty môžu na obmedzené časové obdobie povoliť skúšky vozidiel alebo jazdných súprav s novými technológiami alebo novými koncepciami, ktoré nedokážu spĺňať požiadavky tejto smernice. Takýmto vozidlám alebo jazdným súpravám sa povolí vykonávať počas skúšobného obdobia určitú vnútroštátnu alebo medzinárodnú prepravu. Skúšky s európskymi modulárnymi systémami sa povoľujú na obdobie najviac piatich rokov. Počet skúšok nie je obmedzený. Členské štáty o nich informujú Komisiu.

#### *Pozmeňujúci návrh*

Členské štáty môžu na obmedzené časové obdobie povoliť skúšky vozidiel alebo jazdných súprav s novými technológiami alebo novými koncepciami, ktoré nedokážu spĺňať požiadavky tejto smernice. Takýmto vozidlám alebo jazdným súpravám sa povolí vykonávať počas skúšobného obdobia určitú vnútroštátnu alebo medzinárodnú prepravu **až potom, ako preukážu, že stanovené prepravné činnosti sa nemôžu vykonávať inou formou dopravy, ktorá ponúka podobné alebo vyššie prínosy z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia. Treba preukázať, že**

*to nemá významný vplyv na intermodálnu hospodársku súť až v odvetví dopravy ako celku. Skúšky s európskymi modulárnymi systémami sa povoľujú na obdobie najviac piatich rokov a možno ich obnoviť raz najviac na tri roky. Ak sa členský štát rozhodne obnoviť skúšku, poskytne Komisii dostatočné odôvodnenie. Počet skúšok nie je obmedzený. Členské štáty o nich informujú Komisiu.*

## Pozmeňujúci návrh 28

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno e

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 5a

#### *Text predložený Komisiou*

5a. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10h s cieľom doplniť túto smernicu určením minimálnych súborov údajov a ukazovateľov výkonnosti, ktoré majú poskytovať **monitorovacie systémy** zriadené členskými štátmi, ako sa uvádza v odseku 4a **písm. d)** a odseku 5 tohto článku.;

#### *Pozmeňujúci návrh*

5a. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10h s cieľom doplniť túto smernicu určením minimálnych súborov údajov a ukazovateľov výkonnosti, ktoré **sa** majú poskytovať **na základe predbežného posúdenia a prostredníctvom monitorovacích systémov** zriadených členskými štátmi, ako sa uvádza v odseku 4a **písmenách -a) a d)** a odseku 5 tohto článku.;

## Pozmeňujúci návrh 29

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 96/53/ES

Článok 4a – odsek 1 – písmeno c a (nové)

#### *Text predložený Komisiou*

#### *Pozmeňujúci návrh*

**ca) jednotný národný prístupový bod na získavanie informácií jasným, prístupným a transparentným spôsobom týkajúcich sa vnútroštátnych maximálnych povolených hmotností a**

*rozmerov vozidiel, ako aj akýchkoľvek obmedzení, a to aj pokiaľ ide o výšku, v určených oblastiach alebo na špecifických cestách.*

### **Pozmeňujúci návrh 30**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 4**

Smernica 96/53/ES

Článok 4a – odsek 1 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*1a. Komisia do [6 mesiacov od dátumu transpozície tejto smernice] zriadi a následne spravuje osobitný a aktualizovaný európsky webový portál dostupný vo všetkých úradných jazykoch Únie, ktorý jasným, prístupným a transparentným spôsobom prepája vnútroštátne elektronické a komunikačné systémy uvedené v odseku 1. Na tomto európskom portáli sa prístupným a transparentným spôsobom taktiež zverejnia časti cestnej siete, na ktorých sa môžu európske modulárne systémy a v príslušných prípadoch vozidlá prepravujúce nedeliteľný náklad pohybovať.*

### **Pozmeňujúci návrh 31**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 4**

Smernica 96/53/ES

Článok 4a – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

2. Komisia **môže prijať** vykonávacie akty, ktorými sa stanoví spoločný štandardný formulár žiadosti a harmonizujú sa pravidlá a postupy vydávania vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení uvedených v odseku 1

2. Komisia **prijme** vykonávacie akty, ktorými sa stanoví spoločný štandardný formulár **EÚ na podanie žiadosti o povolenie** a harmonizujú pravidlá a postupy, **a to aj pokiaľ ide o potrebné informácie o registrácii vozidla,**

tohto článku a v článku 4 ods. 3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2.

vydávania, **a to aj v digitálnom formáte**, vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení uvedených v odseku 1 tohto článku a v článku 4 ods. 3, **a ktorými sa harmonizujú príslušné pravidlá sprevádzania prepravy nedeliteľného nákladu**. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2.

## Pozmeňujúci návrh 32

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 5 – písmeno a a (nové)

Smernica 96/53/ES

Článok 6 – odsek 4

#### *Platný text*

4. Vozidlá, ktoré majú doklad o zhode, **môžu podliehať**:  
– náhodným kontrolám, pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa hmotností,  
– pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa rozmerov, **len** kontrolám pri podozrení, že nie sú splnené požiadavky tejto smernice.

#### *Pozmeňujúci návrh*

#### **aa) odsek 4 sa nahrádza takto:**

„4. Vozidlá, ktoré majú doklad o zhode, **podliehajú**:  
– náhodným kontrolám, pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa hmotností,  
– pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa rozmerov, kontrolám pri podozrení, že nie sú splnené požiadavky tejto smernice.“

*Smernica 96/53/ES*

## Pozmeňujúci návrh 33

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 96/53/ES

Článok 8c

#### *Text predložený Komisiou*

#### Článok 8c

Vozidlá **s otvorenými nadstavbami** na prepravu iných vozidiel môžu v naloženom stave prekročiť maximálnu dĺžku stanovenú v bode 1.1 prílohy I až do celkovej dĺžky 20,75 metra s použitím

#### *Pozmeňujúci návrh*

#### Článok 8c

Vozidlá na prepravu iných vozidiel môžu v naloženom stave prekročiť maximálnu dĺžku stanovenú v bode 1.1 prílohy I až do celkovej dĺžky 20,75 metra s použitím podpier nákladu, **ako sú výsuvné zadné**

*povolených* podpier nákladu.

*Previs ani* podpera nákladu vozidla na prepravu iných vozidiel *nesmú* vo vzťahu k nákladu prečnievať. Náklad môže prečnievať pred ťažným vozidlom maximálne 0,5 metra, ak *prvá náprava* prepravovaného vozidla *spočíva* na konštrukcii *prívesu*. Náklad môže prečnievať za ťažným vozidlom maximálne 1,5 metra, ak *posledná* náprava prepravovaného vozidla *spočíva* na *konštrukcii prívesu*.;

*podpery nákladu*.

*Podpera* nákladu vozidla na prepravu iných vozidiel *nesmie* vo vzťahu k *previsu* nákladu prečnievať. Náklad môže prečnievať pred ťažným vozidlom maximálne 0,5 metra, ak *všetky nápravy* prepravovaného vozidla *spočívajú* na konštrukcii *vozidla*. Náklad môže prečnievať za ťažným vozidlom maximálne 1,5 metra, ak *najviac jedna* náprava prepravovaného vozidla *spočíva* na *zadnej podpere nákladu*.;

### Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8 – písmeno a

Smernica 96/53/ES

Článok 9a – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858, môžu prekročiť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I k tejto smernici, ak ich kabíny majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť *a* bezpečnostné vlastnosti. Maximálne dĺžky povolené podľa tohto článku možno prekročiť aj pri inštalácii technológie s nulovými emisiami. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito kabínami musia byť v súlade s bodom 1.5 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nosnosti týchto vozidiel.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858, môžu prekročiť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I k tejto smernici, ak ich kabíny majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť, bezpečnostné vlastnosti *a umožňujú pohodlie vodiča*. Maximálne dĺžky povolené podľa tohto článku možno prekročiť aj pri inštalácii technológie s nulovými emisiami. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito kabínami musia byť v súlade s bodom 1.5 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nosnosti týchto vozidiel.

### Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 9

Smernica 96/53/ES

Článok 10b – odsek 2 – pododsek 1

Maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I pre vozidlá s nulovými emisiami alebo jazdné súpravy zahŕňajúce vozidlá s nulovými emisiami možno prekročiť o dodatočnú dĺžku potrebnú na začlenenie technológie s nulovými emisiami, **a to najviac o 90 cm**, aby sa takéto zariadenia dali pridať. Takéto vozidlá alebo jazdné súpravy s nulovými emisiami musia byť v súlade s bodmi 1.5 a 1.5a prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nákladovej dĺžky uvedených vozidiel alebo jazdných súprav, aby sa zabezpečila kompatibilita prívosov a návesov s požiadavkami na intermodálnu prepravu.

### **Pozmeňujúci návrh 36**

#### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 10**

Smernica 96/53/ES

Článok 10c – odsek 1

**Maximálne dĺžky stanovené** v bode 1.1 prílohy I, v prípade potreby s výhradou článku 9a ods. 1 a článku 10b ods. 2, a maximálnu vzdialenosť stanovenú v bode 1.6 prílohy I **možno prekročiť o 15 cm v prípade vozidiel alebo jazdných súprav zapojených do prepravy kontajnerov s dĺžkou 45 stôp alebo výmenných nadstavieb s dĺžkou 45 stôp, prázdnych alebo naložených, ak je cestná preprava daných kontajnerov alebo výmenných nadstavieb realizovaná v rámci intermodálnej prepravy.**;

### **Pozmeňujúci návrh 37**

Maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I pre vozidlá s nulovými emisiami alebo jazdné súpravy zahŕňajúce vozidlá s nulovými emisiami možno prekročiť o dodatočnú dĺžku potrebnú na začlenenie technológie s nulovými emisiami, aby sa takéto zariadenia dali pridať. Takéto vozidlá alebo jazdné súpravy s nulovými emisiami musia byť v súlade s bodmi 1.5 a 1.5a prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nákladovej dĺžky uvedených vozidiel alebo jazdných súprav, aby sa zabezpečila kompatibilita prívosov a návesov s požiadavkami na intermodálnu prepravu.

**V prípade vozidiel alebo jazdných súprav použitých v intermodálnej doprave je maximálna dĺžka stanovená** v bode 1.1 prílohy I **v prípade kĺbového vozidla**, v prípade potreby s výhradou článku 9a ods. 1 a článku 10b ods. 2, **18,00 m** a maximálna dĺžka stanovená v bode 1.6 prílohy I **je 13,50 m**;

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 12 a (nový)**

Smernica 96/53/ES

Článok 10 c a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(12a) Vkladá sa tento článok 10ca:*

**Článok 10ca**

- 1. S cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabrániť rozmanitosti označení a signálov na vozidlách sa týmto zavádza jednotné označenie EÚ pre dĺžku motorových vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke používaných pri preprave v rámci EMS alebo s rozmermi, ktoré sa odchyľujú od rozmerov stanovených v bodoch 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 prílohy I.*
- 2. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby na všetkých motorových vozidlách alebo jazdných súpravách uvedených v odseku 1 bolo na zadnej strane motorového vozidla alebo jazdnej súpravy jasne a viditeľne umiestnené označenie EÚ.*
- 3. Komisia do [1 roka od dátumu nadobudnutia účinnosti] prijme delegovaný akt v súlade s článkom 10h s cieľom doplniť túto smernicu stanovením podrobných noriem, požiadaviek a iných ustanovení týkajúcich sa označení a ich vydávania a zobrazovania, pričom uprednostní používanie piktogramov pred textom.*

**Pozmeňujúci návrh 38**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 13 – písmeno a**

Smernica 96/53/ES

Článok 10d – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

1. Členské štáty prijímú špecifické

1. Členské štáty prijímú špecifické



opatrenia na **určenie** vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré **pravdepodobne** prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť **a ktoré by preto príslušné orgány mali skontrolovať** s cieľom zabezpečiť súlad s požiadavkami tejto smernice. Uvedené opatrenia **sa môžu vykonávať pomocou** automatických systémov umiestnených v rámci cestnej infraštruktúry **alebo prostredníctvom palubných vážiacich zariadení nainštalovaných vo vozidlách** v súlade s odsekom 4.

**Ak sa členský štát rozhodne umiestniť automatické systémy v rámci** cestnej infraštruktúry, **zabezpečí prinajmenšom zavedenie takýchto systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti stanovenej v nariadení (EÚ) č. 1315/2013\*.**

Členský štát nesmie vyžadovať inštalovanie palubného vážiaceho zariadenia do vozidiel alebo jazdných súprav, ktoré sú registrované v inom členskom štáte.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a vnútroštátne právo, **sa takéto automatické systémy certifikujú v prípade, že sa používajú na stanovenie porušení** tejto smernice **a ukladanie sankcií. V prípade, že sa automatické systémy používajú len na účely identifikácie, ich certifikácia nie je potrebná.**

opatrenia na **zistenie** vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť, s cieľom zabezpečiť súlad s požiadavkami tejto smernice **vrátane súladu s požiadavkami osobitných povolení.**

Uvedené opatrenia **zahŕňajú zriadenie** automatických systémov umiestnených v rámci cestnej infraštruktúry, **ktorými sa zabezpečí aspoň zavedenie** v súlade s **nariadením (EÚ) č. 1315/2013\*. Členské štáty zriadia certifikované automatické systémy v základnej sieti v transeurópskej cestnej dopravnej sieti vymedzenej v nariadení (EÚ) č. 1315/2013.**

**Okrem používania automatických systémov umiestnených** v cestnej infraštruktúre **môžu členské štáty určiť vozidlá alebo jazdné súpravy v prevádzke, pri ktorých je pravdepodobné, že prekročili maximálnu povolenú hmotnosť, a to prostredníctvom palubného vážiaceho zariadenia nainštalovaného vo vozidlách** v súlade s **odsekom 4 alebo prostredníctvom cestných kontrol.**

Členský štát nesmie vyžadovať inštalovanie palubného vážiaceho zariadenia do vozidiel alebo jazdných súprav, ktoré sú registrované v inom členskom štáte.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a vnútroštátne právo, **členské štáty môžu používať certifikované automatické systémy na ukladanie sankcií za porušenia** tejto smernice.

**Certifikované automatické systémy sú prepojené s jednotným národným kontaktným miestom pre osobitné povolenia alebo podobné opatrenie stanovené v článku 4a, aby bolo možné rozpoznať vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a sú držiteľmi osobitného**

*povolenia, ako aj tie, ktoré prekračujú hmotnosť povolenú na základe osobitného povolenia.*

## Pozmeňujúci návrh 39

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 96/53/ES

Článok 10d a

#### *Text predložený Komisiou*

##### Článok 10da

1. Členské štáty môžu na svojom území zaviesť schémy politiky inteligentného prístupu (IAP) s cieľom regulovať, monitorovať a uľahčovať prístup ťažkých úžitkových vozidiel k určitým cestám alebo oblastiam.

Na účely tohto článku „politika inteligentného prístupu“ znamená technický a funkčný rámec na riadenie prístupu ťažkých úžitkových vozidiel k cestnej sieti pomocou telematiky s cieľom zabezpečiť súlad s platnými pravidlami o hmotnosti a rozmeroch.

2. ***Ked' členský štát zavedie IAP podľa odseku 1, zabezpečí, aby jeho*** schémy IAP boli v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ\*. Členské štáty predovšetkým zabezpečia, aby údaje týkajúce sa schémy IAP, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2010/40/EÚ, vrátane obmedzení hmotnosti, dĺžky, šírky alebo výšky boli dostupné v digitálnom strojovo čitateľnom formáte a sprístupnené prostredníctvom národných prístupových bodov zriadených podľa delegovaného nariadenia (EÚ) 2022/670\*\*.

#### *Pozmeňujúci návrh*

##### Článok 10da

1. Členské štáty môžu na svojom území zaviesť schémy politiky inteligentného prístupu (IAP) s cieľom regulovať, monitorovať a uľahčovať prístup ťažkých úžitkových vozidiel k určitým cestám alebo oblastiam.

Na účely tohto článku „politika inteligentného prístupu“ znamená technický a funkčný rámec na riadenie prístupu ťažkých úžitkových vozidiel k cestnej sieti pomocou telematiky s cieľom zabezpečiť súlad s platnými pravidlami o hmotnosti a rozmeroch.

2. ***Členské štáty zabezpečia, aby ich*** schémy IAP boli v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ\*. Členské štáty predovšetkým zabezpečia, aby údaje týkajúce sa schémy IAP, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2010/40/EÚ, vrátane obmedzení hmotnosti, dĺžky, šírky alebo výšky boli dostupné v digitálnom strojovo čitateľnom formáte a sprístupnené prostredníctvom národných prístupových bodov zriadených podľa delegovaného nariadenia (EÚ) 2022/670\*\*. ***Členské štáty takisto zabezpečia, aby bola schéma IAP prepojená s jednotným národným kontaktným miestom pre osobitné povolenia alebo podobné opatrenie stanovené v článku 4a, aby bolo možné rozpoznať vozidlá alebo jazdné súpravy,***

3. ***Ked' členský štát zavedie schémy IAP podľa odseku 1, musí:***

- a) vymedziť kritériá, na základe ktorých sa ťažkým úžitkovým vozidlám udelí prístup, okrem iného vrátane hmotnosti, dĺžky, technických špecifikácií a súladu s osobitnými bezpečnostnými normami;
- b) podporovať využívanie vyspelých inteligentných dopravných systémov na zvýšenie bezpečnosti a efektívnosti a zníženie preťaženia cestnej prepravy, na ktorú sa vzťahujú schémy IAP;
- c) zriadiť komplexný informačný a komunikačný systém na informovanie prevádzkovateľov ťažkých úžitkových vozidiel o požiadavkách schémy IAP, postupoch podávania žiadostí a o každej aktualizácii alebo zmene systému.

4. ***Zriadenie schém IAP členskými štátom nesmie viesť k diskriminačným alebo neprímeraným obmedzeniam voľného pohybu tovaru a služieb a nesmie neprímerane brániť hladkému fungovaniu vnútorného trhu.***

#### **Pozmeňujúci návrh 40**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 14 a (nový)**

Smernica 96/53/ES

Článok 10e – odsek 1 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

***ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a/alebo rozmery a sú držiteľmi osobitného povolenia.***

3. ***Pri zavádzaní schém IAP podľa odseku 1 členské štáty musia:***

- a) vymedziť kritériá, na základe ktorých sa ťažkým úžitkovým vozidlám udelí prístup, okrem iného vrátane hmotnosti, dĺžky, **vyšky**, technických špecifikácií a súladu s osobitnými bezpečnostnými normami;
- b) podporovať využívanie vyspelých inteligentných dopravných systémov na zvýšenie bezpečnosti a efektívnosti a zníženie preťaženia cestnej prepravy, na ktorú sa vzťahujú schémy IAP;
- c) zriadiť komplexný informačný a komunikačný systém na informovanie prevádzkovateľov ťažkých úžitkových vozidiel o požiadavkách schémy IAP, postupoch podávania žiadostí a o každej aktualizácii alebo zmene systému.

***ca) zdržať sa diskriminačných alebo neprímeraných obmedzení voľného pohybu tovaru a služieb a nenáležitého bránenia riadnemu fungovaniu vnútorného trhu.***

*Pozmeňujúci návrh*

***(14a) V článku 10e sa dopĺňa tento nový***

*odsek:*

*Členské štáty sa nabádajú, aby používali príjmy z týchto sankcií alebo ekvivalent týchto príjmov vyjadrený vo finančnej hodnote na rozvoj a podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov na trh, na financovanie infraštruktúry a inteligentných systémov presadzovania práva, na podporu operácií intermodálnej dopravy a na zvýšenie udržateľnosti cezhraničnej prepravy.*

## **Pozmeňujúci návrh 41**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 16**

Smernica 96/53/ES

Článok 10g – odsek 1 – pododsek 1 – písmeno c

*Text predložený Komisiou*

c) počte a umiestnení automatických systémov zriadených v cestnej infraštruktúre podľa článku 10d ods. 1 **a či sú určené len na účely identifikácie alebo sú** certifikované na priame presadzovanie dodržiavania predpisov;

*Pozmeňujúci návrh*

c) počte a umiestnení automatických systémov nainštalovaných v cestnej infraštruktúre podľa článku 10d ods. 1, ktoré sú certifikované na priame presadzovanie dodržiavania predpisov;

## **Pozmeňujúci návrh 42**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 16**

Smernica 96/53/ES

Článok 10g – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

2. Komisia analyzuje informácie získané podľa odseku 1 a na základe získaných informácií predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o **vykonávaní** tejto smernice najneskôr do **13** mesiacov od prijatia informácií od všetkých členských štátov. Táto správa obsahuje informácie o relevantnom vývoji v

*Pozmeňujúci návrh*

2. Komisia analyzuje informácie získané podľa odseku 1 a na základe získaných informácií **v náležitých prípadoch vydá členským štátom odporúčania. Ak Komisia vydá takéto odporúčania, dotknutý členský štát do šiestich mesiacov od ich vydania informuje Komisiu o tom, ako má v úmysle tieto odporúčania vykonať.**

príslušných oblastiach.

**Komisia** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o *súlade s požiadavkami* tejto smernice najneskôr do **12** mesiacov od prijatia informácií od všetkých členských štátov. Táto správa obsahuje informácie o relevantnom vývoji v príslušných oblastiach.

### Pozmeňujúci návrh 43

#### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 17

Smernica 96/53/ES

Článok 10h – odsek 2

#### *Text predložený Komisiou*

(17) V článku 10h sa **odsek 2 nahrádza** takto:

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 5a **a článku 10b ods. 1** sa Komisii udeľuje na obdobie 5 rokov od [Úrad pre publikácie, vložte dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.;

### Pozmeňujúci návrh 44

#### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 17

Smernica 96/53/ES

Článok 10h – odsek 3

#### *Platný text*

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku **10b** môže Európsky parlament

#### *Pozmeňujúci návrh*

(17) V článku 10h sa **odseky 2, 3 a 5 nahrádzajú** takto:

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 5a, **článku 10b ods. 1 a článku 10ca** sa Komisii udeľuje na obdobie 5 rokov od [Úrad pre publikácie, vložte dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.;

#### *Pozmeňujúci návrh*

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku **4 ods. 5a, článku 10b ods. 1 a**

alebo Rada kedykoľvek odvolať.  
Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

*článku 10ca* môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.  
Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.“

*Smernica 96/53/ES*

### **Pozmeňujúci návrh 45**

#### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 17**

Smernica 96/53/ES

Článok 10h – odsek 5

#### *Platný text*

5. Delegovaný akt prijatý podľa *článku 10b* nadobudne účinnosť len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

#### *Pozmeňujúci návrh*

5. Delegovaný akt prijatý podľa *článku 4 ods. 5a, článku 10b ods. 1 a článku 10ca* nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o 2 mesiace.“

*Smernica 96/53/ES*

### **Pozmeňujúci návrh 46**

#### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 19**

Smernica 96/53/ES

Článok 10j

(19) Článok 10j sa **vypúšťa**.

(19) Článok 10j sa **nahrádza takto**:

**Článok 10j**

**Do roku 2027 a potom každé štyri roky Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice. Správa musí obsahovať podrobné posúdenie vývoja vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy vrátane osobitných charakteristík určitých trhových segmentov a vplyvu tohto vývoja na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, fungovanie vnútorného trhu cestnej dopravy, konkurencieschopnosť odvetvia, prepojenosť a prechod na iné druhy dopravy. Správa môže obsahovať prvky zo správy uvedenej v článku 10g ods. 2. Komisia v tejto správe analyzuje najmä to, či sú k dátumu uvedenému v článku 4b ods. 3 uspokojivo splnené základné podmienky na uvedenie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh v Únii. V tejto správe sa okrem iného posúdia najmä tieto základné podmienky: počet registrácií ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v členských štátoch, dostupnosť a kapacita vhodnej infraštruktúry pre alternatívne palivá a vplyv európskeho systému obchodovania s emisiami na cestnú dopravu, ako aj poplatky za používanie ciest v členských štátoch diferencované podľa emisií CO<sub>2</sub>. Okrem toho sa v tejto analýze posúdia základné podmienky uvedenia vozidiel s nulovými emisiami alebo jazdných súprav európskych modulárnych systémov používaných v medzinárodnej doprave na trh v tých členských štátoch, ktoré umožňujú ich pohyb na svojom území.**

**Okrem toho sa v správe analyzuje používanie schém politiky inteligentného prístupu (IAP) v súvislosti s presadzovaním, pričom sa zohľadní ich dostupnosť a nákladová účinnosť. Správa**

*okrem toho obsahuje informácie o technologickom pokroku v oblasti cestnej dopravy, ktorý je relevantný, a to aj pokiaľ ide o nové technológie alebo nové koncepcie a aerodynamické zariadenia, ako aj prívěsy alebo návesy s technológiou s nulovými emisiami.*

*Komisia v rámci tejto správy posúdi aj účinnosť a vplyv tejto smernice, rozsah, v akom sa vykonávaním tejto smernice splnili jej ciele, a jej interakciu a zlučiteľnosť s inými príslušnými právnymi aktmi Únie.*

*Na základe zistení uvedených v týchto posúdeniach sa k správe v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tejto smernice.*

## **Pozmeňujúci návrh 47**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 20**

Smernica 96/53/ES

Článok 10k – odsek 1

#### *Text predložený Komisiou*

V prípade krízy, ak si to vyžaduje verejný záujem a za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môžu členské štáty udeliť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I pre vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave na obdobie nepresahujúce dva mesiace.

#### *Pozmeňujúci návrh*

V prípade krízy, ak si to vyžaduje verejný záujem a za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môžu členské štáty udeliť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I pre vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave na obdobie nepresahujúce dva mesiace. ***Toto obdobie sa môže obnoviť len v prípade, že kríza pretrváva.***

## **Pozmeňujúci návrh 48**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 20**

Smernica 96/53/ES

Článok 10k – odsek 2



*Text predložený Komisiou*

Každá takáto výnimka sa musí riadne odôvodniť a ihneď oznámiť Komisii. Komisia bezodkladne uverejní informácie o udelenej výnimke na svojej oficiálnej webovej stránke.

*Pozmeňujúci návrh*

Každá takáto výnimka sa musí riadne odôvodniť a ihneď oznámiť Komisii. Komisia bezodkladne uverejní informácie o udelenej výnimke na svojej oficiálnej webovej stránke **a na osobitnom európskom webovom portáli uvedenom v článku 4a ods. 1a.**

**Pozmeňujúci návrh 49**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 20**

Smernica 96/53/ES

Článok 10k – odsek 4

*Text predložený Komisiou*

Na účely tohto článku je kríza výnimočnou, neočakávanou a náhlou prírodnou udalosťou alebo udalosťou spôsobenou ľudskou činnosťou, má mimoriadnu povahu a rozsah, nastala v rámci Únie alebo mimo nej a má významný priamy alebo nepriamy vplyv na oblasť cestnej dopravy alebo hospodárstvo či blaho občanov Únie, pričom je výrazne narušené normálne fungovanie spoločnosti a verejný záujem si vyžaduje prijatie naliehavých opatrení.;

*Pozmeňujúci návrh*

Na účely tohto článku je kríza výnimočnou, neočakávanou a náhlou prírodnou udalosťou alebo udalosťou spôsobenou ľudskou činnosťou, má mimoriadnu povahu a rozsah, nastala v rámci Únie alebo mimo nej a má významný priamy alebo nepriamy vplyv na oblasť cestnej dopravy alebo hospodárstvo či blaho občanov Únie **vrátane ich bezpečnosti**, pričom je výrazne narušené normálne fungovanie spoločnosti a verejný záujem si vyžaduje prijatie naliehavých opatrení.;

**Pozmeňujúci návrh 50**

**Návrh smernice**

**Článok 3 – odsek 1**

*Text predložený Komisiou*

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [dátum prijatia + **2 roky**] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto opatrení

*Pozmeňujúci návrh*

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [dátum prijatia + **1 rok**] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto opatrení

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

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

## Pozmeňujúci návrh 51

### Návrh smernice Príloha I – tabuľka

*Text predložený Komisiou*

1. Maximálne povolené rozmery pre vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a)		
1.1 Maximálna dĺžka		
	– motorové vozidlo okrem autobusu	12,00 m
	– príves	12,00 m
	— návesová súprava	16,50 m
	– prívesová súprava	18,75 m
	– kĺbový autobus	18,75 m
	– autobus s dvoma nápravami	13,50 m
	– autobus s viac než dvoma nápravami	15,00 m
	– autobus + príves	18,75 m
1.2 Maximálna šírka:		
	a) všetky vozidlá okrem vozidiel uvedených v písmene b)	2,55 m
	b) nadstavby klimatizovaných vozidiel alebo klimatizované kontajnery alebo výmenné nadstavby prepravované vozidlami	2,60 m
1.3 Maximálna výška		

	– akékoľvek vozidlo	4,00 m	
	– vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujúce v rámci intermodálnej dopravy jeden alebo viac kontajnerov so štandardnou vonkajšou výškou 9'6'' (veľkokapacitné kontajnery)	4,30 m	
1.4 Vymeniteľné nadstavby a normalizované nákladné časti, ako sú kontajnery, sú zahrnuté v rozmeroch uvedených v bodoch <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.</u>			
1.4a Ak je autobus vybavený akýmkoľvek odstrániteľným príslušenstvom, ako sú napríklad skrinky na lyže, jeho dĺžka vrátane príslušenstva nesmie presiahnuť maximálnu dĺžku stanovenú v bode 1.1.			
1.5 Akékoľvek motorové vozidlo alebo jazdná súprava v pohybe musia byť schopné otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,50 metra a vnútorný polomer 5,30 metra			
1.5a Dodatočné požiadavky na autobusy			
	Keď vozidlo stojí, na vozovke sa čiarou vyznačí vertikálna rovina dotýkajúca sa bočnej strany vozidla a smerujúca von z kruhu. V prípade kĺbového vozidla sa musia s touto rovinou zarovnať obe pevné časti.		
	Keď sa vozidlo pohybuje z priameho smeru do kruhovej oblasti opísanej v bode 1.5, žiadna jeho časť nesmie vyčnievať z vertikálnej roviny o viac než 0,60 m.		
1.6	Maximálna vzdialenosť medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a zadnou časťou návesu.	12,00 m	
1.7	Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy mínus vzdialenosť medzi zadnou časťou hnacieho vozidla a prednou časťou prívesu.	15,65 m	
1.8	Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy.	16,40 m	
2. Maximálna povolená hmotnosť vozidla			
2.1 Vozidlá tvoriace časť jazdnej súpravy			
	2.1.1	Dvojnápravový príves	18 ton
	2.1.2	Trojnápravový príves	24 ton
2.2 Jazdné súpravy			

2.2.1	Prívesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami		
	a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým prívesom	40 ton	
	b) trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým prívesom	40 ton	
2.2.2.	Návesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami		
	a)	dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom	40 ton
	b)	trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom	40 ton
	c)	dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na intermodálnej preprave	42 ton
	d)	trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na intermodálnej preprave	44 ton.
2.2.3	Prívesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového prívesu	36 ton	
2.2.4	Návesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového návesu, ak vzdialenosť medzi nápravami návesu:		
	2.2.4.1	je 1,3 m alebo väčšia, ale nie viac než 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	je väčšia než 1,8 m	36 ton
	Ak je dodržaná maximálna povolená hmotnosť motorového vozidla (18 ton) a maximálna povolená hmotnosť tandemovej nápravy návesu (20 ton) a ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, maximálna povolená hmotnosť stanovená v bode 2.2.4.2 sa zvyšuje o dve tony.		
	V prípade jazdných súprav vrátane vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
	V prípade jazdných súprav vrátane vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.1 a 2.2.2 zvyšuje o štyri tony.		
	V prípade jazdných súprav vrátane vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o dve tony.		
2.3 Motorové vozidlá			
2.3.1	Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy:	18 ton	

2.3.2	Dvojnápravové autobusy:	19,5 ton
2.3.3	Trojnápravové motorové vozidlá:	25 ton
2.3.4	Trojnápravové motorové vozidlá, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	26 ton
2.3.5	Štvornápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	32 ton
2.3.6	Päťnápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	40 ton
V prípade vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v bodoch 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 v pododdieli 2.3 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
V prípade vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieli 2.3 zvyšuje o dve tony.		
2.4 Trojnápravové kĺbové autobusy		28 ton.
V prípade vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená <b>hmotnosť 28 ton</b> stanovená v <b>pododdieli 2.4</b> zvyšuje o dodatočnú hmotnosť požadovanú pre technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
V prípade vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená <b>hmotnosť 28 ton</b> stanovená v <b>pododdieli 2.4</b> zvyšuje o dve tony.		
3 Maximálna povolená hmotnosť na nápravu vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)		
3.1 Jednotlivé nápravy		
	Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie	10 ton
3.2 Tandemové nápravy prívesov a návesov		

	Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:	
3.2.1	menej než 1 m ( $d < 1,0$ )	11 ton
3.2.2	medzi 1,0 m a menej než 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
3.2.3	medzi 1,3 m a menej než 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton
3.2.4	1,8 m alebo viac ( $1,8 \leq d$ )	20 ton
<b>3.3 Trojité nápravy prívesov a návesov</b>		
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:	
3.3.1	1,3 m alebo menej ( $d \leq 1,3$ )	21 ton
3.3.2	viac než 1,3 m až do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 ton
<b>3.4 Hnacia náprava</b>		
3.4.1	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2, 2.3 a 2.4 okrem vozidiel s nulovými emisiami	11,5 tony
3.4.2	Hnacia náprava vozidiel s nulovými emisiami uvedených v bodoch 2.2.1 a 2.2.2	12,5 tony
3.4.3	Dvojnápravové autobusy s nulovými emisiami	12,5 tony
<b>3.5 Tandemové nápravy motorových vozidiel</b>		
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:	
3.5.1	menej než 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tony
3.5.2	1,0 m alebo väčšia, ale menej než 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
3.5.3	1,3 m alebo viac, ale menej než 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton
	Ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumatikové zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	19 ton
<b>4. Príslušné charakteristiky vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)</b>		
<b>4.1 Všetky vozidlá</b>		
	Hmotnosť nesená hnacou nápravou alebo hnacími nápravami vozidla alebo jazdnej súpravy nesmie byť menšia než 25 % celkovej hmotnosti naloženého vozidla alebo jazdnej súpravy, ak sa používajú v medzinárodnej doprave.	

4.2 Prívesové súpravy	
	Vzdialenosť medzi zadnou nápravou motorového vozidla a prednou nápravou prívesu nesmie byť menšia než 3,00 m.
4.3 Maximálna povolená hmotnosť závisiaca od rázvoru náprav	
	Maximálna povolená hmotnosť v tonách štvornápravového motorového vozidla nesmie presiahnuť päťnásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla.
4.4 Návesy	
	Vzdialenosť meraná horizontálne medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a akýmkoľvek bodom v prednej časti návesu nesmie presiahnuť 2,04 m.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Maximálne povolené rozmery pre vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a)		
1.1 Maximálna dĺžka		
	– motorové vozidlo okrem autobusu	12,00 m
	– príves	12,00 m
	— návesová súprava	16,50 m
	– prívesová súprava	18,75 m
	– kĺbový autobus <i>s tromi nápravami</i>	18,75 m
	– <i>kĺbový autobus so štyrmi nápravami</i>	<b>21,00 m</b>
	– autobus s dvoma nápravami	13,50 m
	– autobus s viac než dvoma nápravami	15,00 m
	– autobus + príves	18,75 m
1.2 Maximálna šírka:		
	a) všetky vozidlá okrem vozidiel uvedených v písmene b)	2,55 m

	b) nadstavby klimatizovaných vozidiel alebo klimatizované kontajnery alebo výmenné nadstavby prepravované vozidlami	2,60 m
1.3 Maximálna výška		
	– akékoľvek vozidlo	4,00 m
	– vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujúce v rámci intermodálnej dopravy jeden alebo viac kontajnerov so štandardnou vonkajšou výškou 9'6'' (veľkokapacitné kontajnery)	4,30 m
1.4 Vymeniteľné nadstavby a normalizované nákladné časti, ako sú kontajnery, sú zahrnuté v rozmeroch uvedených v bodoch <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.</u>		
1.4a Ak je autobus vybavený akýmkoľvek odstrániteľným príslušenstvom, ako sú napríklad skrinky na lyže, jeho dĺžka vrátane príslušenstva nesmie presiahnuť maximálnu dĺžku stanovenú v bode 1.1.		
1.5 Akékoľvek motorové vozidlo alebo jazdná súprava v pohybe musia byť schopné otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,50 metra a vnútorný polomer 5,30 metra		
1.5a Dodatočné požiadavky na autobusy		
	Keď vozidlo stojí, na vozovke sa čiarou vyznačí vertikálna rovina dotýkajúca sa bočnej strany vozidla a smerujúca von z kruhu. V prípade kĺbového vozidla sa musia s touto rovinou zarovnať obe pevné časti.	
	Keď sa vozidlo pohybuje z priameho smeru do kruhovej oblasti opísanej v bode 1.5, žiadna jeho časť nesmie vyčnievať z vertikálnej roviny o viac než 0,60 m.	
1.6 Maximálna vzdialenosť medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a zadnou časťou návesu.		12,00 m
1.7 Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy mínus vzdialenosť medzi zadnou časťou hnacieho vozidla a prednou časťou prívesu.		15,65 m
1.8 Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy.		16,40 m
2. Maximálna povolená hmotnosť vozidla		
2.1 Vozidlá tvoriace časť jazdnej súpravy		
2.1.1	Dvojnápravový príves	18 ton



	2.1.2	Trojnápravový príves	24 ton
2.2 Jazdné súpravy			
	2.2.1	Prívesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami	
		a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým prívesom	40 ton
		b) trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým prívesom	40 ton
	2.2.2.	Návesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami	
	a)	dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom	40 ton
	b)	trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom	40 ton
	c)	dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na intermodálnej preprave	44 ton
	d)	trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na intermodálnej preprave	44 ton.
	2.2.3	Prívesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového prívesu	36 ton
	2.2.4	Návesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového návesu, ak vzdialenosť medzi nápravami návesu:	
	2.2.4.1	je 1,3 m alebo väčšia, ale nie viac než 1,8 m	36 ton
	2.2.4.2	je väčšia než 1,8 m	36 ton
		Ak je dodržaná maximálna povolená hmotnosť motorového vozidla (18 ton) a maximálna povolená hmotnosť tandemovej nápravy návesu (20 ton) a ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, maximálna povolená hmotnosť stanovená v bode 2.2.4.2 sa zvyšuje o dve tony.	
	V prípade jazdných súprav vrátane <b>motorových</b> vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
	V prípade jazdných súprav vrátane <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.1 a 2.2.2 zvyšuje o štyri tony.		

V prípade jazdných súprav vrátane <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o dve tony.		
<b><i>V prípade jazdných súprav vrátane prívesov alebo návesov s technológiou s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o dve tony.</i></b>		
<b><i>Ak sa na jednu jazdnú súpravu vzťahuje viac ako jedno zvýšenie týkajúce sa jazdných súprav uvedené vyššie, tieto zvýšenia sa uplatňujú kumulatívne.</i></b>		
2.3 Motorové vozidlá		
2.3.1	Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy:	18 ton
2.3.2	Dvojnápravové autobusy:	19,5 ton
2.3.3	Trojnápravové motorové vozidlá:	25 ton
2.3.4	Trojnápravové motorové vozidlá, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	26 ton
2.3.5	Štvornápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	32 ton
2.3.6	Päťnápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	40 ton
V prípade <b>motorových</b> vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v bodoch 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 v pododdieli 2.3 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
V prípade <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieli 2.3 zvyšuje o dve tony.		
2.4 Trojnápravové kĺbové autobusy		28 ton.
<b>2.5 Štvornápravové kĺbové autobusy</b>		<b>32 ton</b>

V prípade <b>motorových</b> vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v <b>pododdieloch 2.4 a 2.5</b> zvyšuje o dodatočnú hmotnosť požadovanú pre technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
V prípade <b>motorových</b> vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v <b>pododdieloch 2.4 a 2.5</b> zvyšuje o dve tony.		
3 Maximálna povolená hmotnosť na nápravu vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)		
3.1 Jednotlivé nápravy		
	Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie	10 ton
3.2 Tandemové nápravy prívesov a návesov		
Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
3.2.1	menej než 1 m ( $d < 1,0$ )	11 ton
3.2.2	medzi 1,0 m a menej než 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
3.2.3	medzi 1,3 m a menej než 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton
3.2.4	1,8 m alebo viac ( $1,8 \leq d$ )	20 ton
3.3 Trojité nápravy prívesov a návesov		
Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
3.3.1	1,3 m alebo menej ( $d \leq 1,3$ )	21 ton
3.3.2	viac než 1,3 m až do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 ton
3.4 Hnacia náprava		
3.4.1	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2, 2.3 a 2.4 okrem vozidiel s nulovými emisiami	11,5 tony
3.4.2	Hnacia náprava vozidiel s nulovými emisiami uvedených v bodoch 2.2.1 a 2.2.2	12,5 tony
3.4.3	Dvojnápravové autobusy s nulovými emisiami	12,5 tony
<b>3.4.4</b>	<b>Trojnápravové autobusy s nulovými emisiami</b>	<b>12,5 tony</b>
3.5 Tandemové nápravy motorových vozidiel		
Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
3.5.1	menej než 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tony
3.5.2	1,0 m alebo väčšia, ale menej než 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton
3.5.3	1,3 m alebo viac, ale menej než 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton

		Ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony. <b><i>V prípade motorových vozidiel s nulovými emisiami sa maximálny súčet hmotností na tandemovú nápravu zvyšuje o jednu tonu.</i></b>	19 ton.
<b>3.6 Trojnápravy motorových vozidiel</b>			
<b><i>Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojnápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:</i></b>			
	<b>3.6.1</b>	<b><i>menej než 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</i></b>	<b>21 ton</b>
	<b>3.6.2</b>	<b><i>1,3 m alebo viac, ale menej než 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</i></b>	<b>24 ton</b>
4. Príslušné charakteristiky vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)			
4.1 Všetky vozidlá			
	Hmotnosť nesená hnacou nápravou alebo hnacími nápravami vozidla alebo jazdnej súpravy nesmie byť menšia než 25 % celkovej hmotnosti naloženého vozidla alebo jazdnej súpravy, ak sa používajú v medzinárodnej doprave.		
4.2 Prívesové súpravy			
	Vzdialenosť medzi zadnou nápravou motorového vozidla a prednou nápravou prívesu nesmie byť menšia než 3,00 m.		
4.3 Maximálna povolená hmotnosť závisiaca od rázvoru náprav			
	Maximálna povolená hmotnosť v tonách štvornápravového <b><i>alebo päťnápravového</i></b> motorového vozidla nesmie presiahnuť päťnásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla.		
4.4 Návesy			
	Vzdialenosť meraná horizontálne medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a akýmkoľvek bodom v prednej časti návesu nesmie presiahnuť 2,04 m.		

# DÔVODOVÁ SPRÁVA

## Úvod

V smernici o hmotnostiach a rozmeroch, ktorá bola pôvodne prijatá v roku 1996 a následne zmenená v roku 2002 a naposledy v roku 2015, sa stanovujú najväčšie povolené hmotnosti a rozmery komerčných ťažkých úžitkových vozidiel (prepravujúcich tovar alebo cestujúcich), ktoré sa môžu pohybovať v Únii, pričom sa umožňuje, aby sa v rámci vnútroštátnych výnimiek zohľadňoval osobitný vnútroštátny kontext. Cieľom týchto spoločných noriem je zabezpečiť, aby ťažké úžitkové vozidlá neprekračovali limity, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť cestnej premávky, infraštruktúru a životné prostredie. Cieľom spoločných pravidiel je tiež uľahčiť cezhraničnú dopravu a zabezpečiť, aby prevádzkovatelia cestnej dopravy mohli na vnútornom trhu súťažiť za rovnakých podmienok, pokiaľ ide o nosnosť ich vozidiel. V neposlednom rade sa smernica snaží podporiť efektívnosť prepravy, a tým znížiť emisie skleníkových plynov z nej.

Nedávne hodnotenie smernice však poukazuje na významné nedostatky. Po prvé, vnútroštátne výnimky umožňujúce premávku vozidiel s inými rozmermi, viedli k množstvu rozdielnych pravidiel, čo bráni plynulej cezhraničnej doprave v EÚ, rozdeľuje vnútorný trh a vedie k strate prevádzkovej efektívnosti. Po druhé, kombinácia požiadaviek EÚ a vnútroštátnych požiadaviek, ako aj dvojstranné dojednania spolu s právnou neistotou vedú k neúčinnému a nejednotnému presadzovaniu pravidiel, najmä pokiaľ ide o cezhraničnú dopravu, čo má za následok nerovnaké podmienky pre prevádzkovateľov dopravy. Okrem toho sa smernicou doteraz nedosiahli očakávané výsledky, pokiaľ ide o jej aspekty týkajúce sa dekarbonizácie. Smernica totiž neposkytuje dostatočné stimuly na zlepšenie energetickej efektívnosti cestnej prepravy a na zníženie emisií skleníkových plynov. Skutočnosť, že sa nestanovili potrebné požiadavky, pokiaľ ide o dodatočnú hmotnosť a objem nových technológií s nulovými emisiami, prispieva k súčasnému obmedzenému využívaniu vozidiel s nulovými emisiami a bráni akémukoľvek zmysluplnému prispievaniu k dosiahnutiu cieľa Európskej zelenej dohody, ktorým je zníženie emisií skleníkových plynov v odvetví dopravy o 90 % do roku 2050. V neposlednom rade smernica dostatočne nepodporuje intermodálnu dopravu, ani primerane nepovzbudzuje modálnu spoluprácu.

## Návrh Komisie

Cieľom návrhu Komisie je riešiť tieto nedostatky zameraním sa na tri hlavné piliere:

1) Zlepšiť udržateľnosť nákladnej dopravy odstránením regulačných a technických prekážok a poskytovaním silnejších stimulov na zavádzanie technológií s nulovými emisiami a zariadení na úsporu energie v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj zabezpečením intermodálnej kompatibility, a tým uľahčením a stimuláciou intermodálnej prepravy. Konkrétnejšie sa návrhom zvyšuje maximálna povolená hmotnosť (nápravy) pre vozidlá s nulovými emisiami a s pohonom na alternatívne palivá a maximálna povolená dĺžka vozidiel s nulovými emisiami. Ďalej sa ním podporuje intermodálna doprava tým, že v intermodálnej preprave sa povoľuje dodatočná maximálna hmotnosť a výška a vyžaduje sa, aby vysokokapacitné vozidlá používali štandardné jednotky, ktoré sú kompatibilné s inými druhmi dopravy.

2) Zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a vytvoriť rovnaké podmienky objasnením a podľa

možnosti harmonizáciou pravidiel používania dlhších a/alebo ťažších ťažkých úžitkových vozidiel v cezhraničnej doprave, pričom sa členským štátom poskytne potrebná flexibilita pri stanovovaní vnútroštátnych pravidiel s cieľom zohľadniť okrem iného rozdiely z hľadiska geografie, hustoty dopravnej siete a priestorovej hospodárskej štruktúry. Konkrétnejšie sa v návrhu zavádza možnosť, aby členské štáty povolili za osobitných podmienok pohyb európskych modulárnych systémov (EMS), ktoré sú vysokokapacitnými vozidlami. V súčasnosti deväť členských štátov umožňuje využívanie EMS na svojom území a cezhraničné operácie sú podmienené dvojstrannými dohodami, ale toto sa deje roztrieštene a bez harmonizovaných podmienok. Cieľom návrhu je objasniť podmienky – pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, spravodlivú hospodársku súťaž a zlučiteľnosť s modálnymi spôsobmi – na používanie týchto vysokokapacitných vozidiel pre tie členské štáty, ktoré ich chcú využívať.

3) Zabezpečiť účinnejšie a efektívnejšie presadzovanie práva s cieľom zabezpečiť spravodlivé rovnaké podmienky a zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky. Konkrétnejšie sa v návrhu stanovuje povinná minimálna úroveň kontrol zo strany členských štátov a jeho cieľom je začleniť viac prvkov „inteligentného presadzovania“ tým, že členské štáty sú nabádané, aby využívali technológie váženia v pohybe a politiky inteligentného prístupu, a tým, že sa zjednodušia kontroly intermodálnej prepravy využívaním existujúceho nariadenia o elektronických údajoch o nákladnej doprave.

### **Stanovisko spravodajkyne**

Spravodajkyňa víta návrh Komisie. Je súčasťou balíka opatrení v oblasti ekologizácie nákladnej dopravy, ktorého cieľom je zvýšiť udržateľnosť nákladnej dopravy zlepšením prevádzkovej a energetickej efektívnosti odvetvia dopravy, podporou zavádzania vozidiel s nulovými emisiami a podporou intermodálnej dopravy.

Odvetvie cestnej dopravy jednoznačne prináša v EÚ značné hospodárske a sociálne výhody. Mali by sme však tiež uznať a znížiť jeho negatívny vplyv na životné prostredie, infraštruktúru a bezpečnosť cestnej premávky. Cestná doprava vedie k znečisteniu ovzdušia, emisiám skleníkových plynov a hluku. Príliš veľká cestná premávka môže spôsobiť zápchy a zvýšiť opotrebovanie infraštruktúry. Môže tiež viesť k nehodám a zraneniam. Odhaduje sa napríklad, že ťažké úžitkové vozidlá boli v roku 2019 účastníkmi dopravných nehôd, ktoré spôsobili približne 3 000 z 22 800 úmrtí na cestách EÚ (t. j. približne 13 % z celkového počtu).

Mali by sme mať na pamäti aj to, že odvetvie cestnej dopravy tvoria najmä malé a stredné podniky a vyznačuje sa vysokou konkurenciou a nízkym rozpätím zisku. Okrem toho EÚ v súčasnosti čelí systémovému nedostatku profesionálnych vodičov. Preto je mimoriadne dôležité, aby EÚ zabezpečila spravodlivé rovnaké podmienky, jasné, harmonizované, zrozumiteľné a transparentné pravidlá, cielené stimuly na zvýšenie udržateľnosti vozového parku bez zníženia užitočného zaťaženia, prísne presadzovanie pravidiel, zaradovanie bezpečnosti cestnej premávky medzi priority a povolenie, ak je to možné a žiaduce, využívať vysokokapacitné vozidlá.

Vzhľadom na uvedené ciele sa spravodajkyňa domnieva, že návrh Komisie je s prihliadnutím na súčasnú situáciu krokom správnym smerom. Z hodnotenia súčasnej smernice jasne vyplynulo, že obsahuje ustanovenia, ktoré sú v určitých oblastiach otvorené výkladu alebo sú

nedostatočne špecifické, a že ponecháva veľký priestor pre vnútroštátne výnimky. To viedlo k nejednotnému uplatňovaniu v členských štátoch, čo spôsobilo fragmentáciu trhu a vytvorilo právnu neistotu, prevádzkovú neefektívnosť a nerovnaké podmienky. Okrem toho nejasnosť ustanovení spôsobila orgánom presadzovania práva problémy, zatiaľ čo rozdielne úrovne presadzovania ešte viac prehĺbili nesúlad a oslabili ciele harmonizácie.

Okrem toho sa súčasná smernica ukázala ako neúčinná pri podpore zavádzania vozidiel s pohonom na alternatívne palivá a vozidiel s nulovými emisiami a využívania energeticky úsporných technológií a aerodynamických zariadení. Bola tiež len čiastočne účinná pri podpore intermodálnej dopravy. Využívanie vozidiel s nulovými emisiami vo vozovom parku nákladných vozidiel je v súčasnosti veľmi obmedzené. Na to, aby vozidlá s nulovými emisiami dosiahli rovnaký rozsah ako vozidlá s dieselovým motorom, potrebujú zvyčajne vyššiu hmotnosť (elektrické nákladné vozidlá s batériami) alebo objem (elektrické nákladné vozidlá s palivovými článkami). Najmä pre MSP je veľmi dôležité, aby prechod na udržateľnejšie vozidlá nebol negatívne ovplyvnený zníženým užitočným zaťažením. Na druhej strane by táto dodatočná hmotnosť nemala ohroziť maximálne limity kruhu otáčania a nemala by sa stať rizikom pre bezpečnosť cestnej premávky.

Podľa spravodajkyne je zrejmé, že ak to Únia so znížením emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050 o 90 % myslí vážne, cestná doprava bude musieť byť efektívnejšia a bude nutné v nej výrazne znížiť emisie a zároveň je potrebné zvýšiť podiel udržateľnejších dopravných alternatív. To znamená, že ak má toto odvetvie dosiahnuť svoje ciele v oblasti dekarbonizácie, nosným pilierom cestnej dopravy sa musia stať vozidlá s nulovými emisiami. Aj intermodálna alebo kombinovaná doprava je dôležitou zložkou prechodu na udržateľnejšie odvetvie nákladnej cestnej dopravy a pre dopravný systém ako celok. Tento návrh urýchli oba tieto trendy, je však potrebné urobiť viac. Preto spravodajkyňa navrhuje, aby sa do roku 2032 cezhraničná doprava s použitím ťažkých úžitkových vozidiel o hmotnosti 44 ton povolila len pre vozidlá s nulovými emisiami. Tým sa vytvorí silný stimul na zvýšenie využívania týchto vozidiel na trhu a dovedy sa zavedie spoľahlivá sieť verejne prístupnej infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorá umožní plynulú premávku ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v celej Únii.

Súbežne s prechodom na dopravný systém s nulovými emisiami je takisto potrebné zabezpečiť, aby sa rovnaký náklad mohol prepravovať menším počtom vozidiel, menším počtom jász a nižšími emisiami. Mohlo by to pomôcť aj pri riešení súčasného nedostatku vodičov. Z posúdenia vplyvu Komisie vyplýva, že tie členské štáty, ktoré majú skúsenosti s vysokokapacitnými vozidlami (európske modulárne systémy), majú pozitívne výsledky z hľadiska menšieho počtu nehôd, zatiaľ čo k žiadnemu obrátenému presunu dopravy zo železničnej a/alebo vodnej dopravy na cestnú dopravu nedošlo. Spravodajkyňa navrhuje posilniť rámec riadenia, ktorý sa vzťahuje na EMS, prostredníctvom *ex ante* posúdenia, v ktorom sa zohľadnia vplyvy na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu a životné prostredie. Takisto sa navrhuje, aby členské štáty stanovili kvalifikačné požiadavky pre vodičov EMS a zároveň zabezpečili proporcionalitu, nediskrimináciu a vzájomné uznávanie medzi členskými štátmi. Osobitný webový portál EÚ bude verejnosti poskytovať jasné a dostupné informácie o skutočných cestách, na ktorých sa tieto vozidlá môžu pohybovať, a o vnútroštátnych maximálnych povolených rozmeroch a hmotnostiach vozidiel v členských štátoch.

Spravodajkyňa je presvedčená, že Únia musí ďalej znižovať počet smrteľných nehôd v cestnej

premávke, ktorých účastníkmi sú ťažké úžitkové vozidlá, aby bolo možné zachrániť viac životov v Európe. Preto sa na jednotnom označení EÚ bude jasne uvádzať dĺžka všetkých vozidiel alebo jazdných súprav podľa tejto smernice s cieľom pomôcť ostatným účastníkom cestnej premávky identifikovať tieto vozidlá a oboznámiť sa s nimi a znížiť akékoľvek možné riziká spôsobené obmedzeniami viditeľnosti alebo mŕtvymi uhlami, napríklad pri predbiehaní.

Pokiaľ ide o presadzovanie, spravodajkyňa vidí priestor na zlepšenie návrhu. Preto navrhuje, aby sa členským štátom uložila povinnosť nainštalovať certifikované systémy váženia hmotnosti v pohybe, ako aj zaviesť inteligentné prístupové body. Členské štáty by mali využívať príjmy získané zo sankcií uplatniteľných na porušenia tejto smernice na podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov, podnecovanie intermodality a zvyšovanie udržateľnosti cezhraničnej prepravy.



**PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY,  
KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI INFORMÁCIE**

V súlade s článkom 8 prílohy I k rokovaciemu poriadku spravodajkyňa vyhlasuje, že počas prípravy správy až do jej prijatia vo výbore jej poskytli informácie tieto subjekty alebo osoby:

<b>Subjekt a/alebo osoba</b>
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
GR MOVE

Vypracovanie uvedeného zoznamu je vo výlučnej zodpovednosti spravodajkyne.



## POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU

<b>Názov</b>	Zmena smernice Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave	
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
<b>Dátum predloženia v EP</b>	12.7.2023	
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 14.9.2023	
<b>Výbor požiadaný o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
<b>Bez predloženia stanoviska</b> dátum rozhodnutia	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
<b>Spravodajkyňa</b> dátum vymenovania	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	9.10.2023	16.11.2023
<b>Dátum prijatia</b>	14.2.2024	
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+ : 26 - : 11 0 : 1	
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	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	
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
<b>Dátum predloženia</b>	21.2.2024	

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elzbieta 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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania