



2023/0265(COD)

20.10.2023

*****I**

NÁVRH SPRÁVY

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: 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

	Strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	38

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 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 [...]¹,
 - zo zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z [...]²,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0000/2023),
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.

¹ Ú. v. EÚ C 0, 0.0.0000, s. 0. /Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.]

² Ú. v. EÚ C 0, 0.0.0000, s. 0. /Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.]

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice

Odôvodnenie 6 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6a) Cieľom tejto smernice je zlepšiť konkurencieschopnosť odvetvia cestnej dopravy podporou nákladovo efektívnejších a udržateľnejších dopravných operácií, ako aj podporou intermodality. Hoci sa nové ustanovenia premietnu do zníženia počtu najazdených vozokilometrov, akútny nedostatok vodičov v Únii bude pretrvávajúť. V záujme vyriešenia tohto nedostatku je nevyhnutné zlepšiť pracovné podmienky v cestnej doprave s cieľom zvýšiť atraktivnosť tohto odvetvia. V súvislosti s touto smernicou je dôležité, aby sa inštaláciou technológií s nulovými emisiami, ktoré si vyžadujú väčší priestor, nezmenšil priestor v kabíne a aby sa inštalácia neuskutočnila na úkor pohodlia vodičov, čo je nevyhnutné pre ich riadne pracovné podmienky, najmä počas jazd na dlhé vzdialenosti.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh smernice

Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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

(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 jednotlivých druhov dopravy.

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 vykonať posúdenie ich možného vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky, infraštruktúru, modálnu spoluprácu 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. **Týmto podmienkami by sa okrem iného malo zabezpečiť, aby sa EMS nepohybovali na cestách, ktoré využívajú aj zraniteľní účastníci cestnej premávky. Členské štáty by mali poskytovať jasné informácie** o limitoch hmotnosti a rozmerov EMS a o 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. **S cieľom účinne stimulovať prechod na mobilitu s nulovými emisiami by členské štáty, ktoré**

na svojom území povolia pohyb EMS používaných v medzinárodnej doprave, mali zabezpečiť, aby od roku 2040 boli tieto EMS vozidlami s nulovými emisiami alebo jazdnými súpravami EMS.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 3

**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 väčšími a dlhšími vozidlami a jazdnými súpravami. S cieľom zaistiť rovnaké podmienky, ktorými sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie a nediskriminácia vodičov a prevádzkovateľov EMS, by členské štáty mali stanoviť minimálnu úroveň kvalifikačných požiadaviek pre vodičov EMS a zaručiť ich vzájomné uznávanie v dotknutých členských štátoch.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 4

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10a) Nové harmonizované pravidlá pre EMS vo vnútroštátnej a v medzinárodnej doprave v členských štátoch, ktoré povolia ich pohyb, 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 ťažkých úžitkových vozidiel, by členské štáty mali zabezpečiť, aby sa EMS nesmeli pohybovať na cestách, kde sú prítomní zraniteľní užívatelia, ako sú chodci, cyklisti a dvojkolesové motorové vozidlá.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice

Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(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.

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 **sú** 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. **Okrem toho by uvedený vnútroštátny systém mal poskytovať informácie o vnútroštátnych**

maximálnych povolených rozmeroch a hmotnostiach vozidiel a jazdných súprav, informácie o možných obmedzeniach, ako aj o minimálnych kvalifikačných požiadavkách pre vodičov. S cieľom zabezpečiť, aby prevádzkovatelia a občania mali 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 spájajúci vnútroštátne elektronické a komunikačné systémy, ktorý by okrem iného poskytoval jasný grafický prehľad ciest, na ktorých sa EMS môžu pohybovať v príslušných členských štátoch.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 6

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 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 trhovú penetráciu** ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami **výrazne zvýši až na približne 50 % nových registrácií ťažkých**

Pozmeňujúci návrh

(12) Umelé prekážky cezhraničnej dopravy ťažších nákladných vozidiel, ktoré sa primárne používajú na diaľkovú dopravu (napríklad jazdné súpravy s 5 a 6 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 je potrebné** používanie takýchto ťažších nákladných vozidiel na fosílnu palivá od roku 2035 postupne ukončiť, **aby** sa **posilnila právna istota pre investície a**

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.

prienik 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.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(14) Vozidlá 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 potenciál **vozidiel na prepravu iných vozidiel** zlepšiť prevádzkovú a energetickú **účinnosť** v medzinárodnej doprave. Preto treba harmonizovať pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách na prepravu iných vozidiel, aby sa zabezpečilo riadne plnenie týchto cieľov.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 8

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 spĺňa „pravidlo kruhu otáčania“.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 9

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 mal zaviesť štandardizovaný štítok EÚ pre dĺžku motorových vozidiel alebo jazdných súprav. Tento štítok EÚ by účastníkom cestnej premávky pomohol identifikovať takéto vozidlá a oboznámiť sa s nimi a znížil by všetky riziká vyplývajúce z

obmedzení viditelnosti alebo mŕtveho uhla, napríklad pri predbiehaní takýchto dlhých vozidiel alebo jazdných súprav.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(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. Členské štáty **by** mali zabezpečiť prinajmenšom zavedenie **certifikovaných automatických** systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti, aby mohli lepšie zamerať cestné kontroly na preťažené vozidlá. **Okrem toho by malo byť možné používať aj presné a plne interoperabilné palubné vážiace zariadenia.** 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.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice Odôvodnenie 18

Text predložený Komisiou

(18) S cieľom ďalej posilňovať presadzovanie predpisov a monitorovať pohyb ťažkých úžitkových 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 úžitkových vozidiel, pričom by tieto schémy nemali viesť k neprimeraným alebo diskriminačným dopravným obmedzeniam.

Pozmeňujúci návrh

(18) S cieľom ďalej posilňovať presadzovanie predpisov a monitorovať pohyb ťažkých úžitkových vozidiel na cestách Únie, znížiť preťaženie ciest, zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, znížiť riziko poškodenia infraštruktúry a podporovať udržateľnú prepravu by členské štáty mali **zriadiť** schémy politiky inteligentného prístupu, ktorými **by sa od roku 2040 zabezpečilo** dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa maximálnej povolenej hmotnosti a rozmerov. **Členské štáty by mali na takéto schémy** uplatňovať minimálne spoločné požiadavky na zaručenie harmonizácie a interoperability 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 úžitkových vozidiel, pričom by tieto schémy nemali viesť k neprimeraným alebo diskriminačným dopravným obmedzeniam.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 12

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 počas cestných kontrol zistí nesúlad s predpísanými požiadavkami týkajúcimi sa hmotnosti a rozmerov, príslušné vnútroštátne orgány prijímú donucovacie opatrenia. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sankcie boli nediskriminačné, pokiaľ ide o druhy zvolených sankcií a 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.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice Odôvodnenie 18 b (nové)

(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 znižovanie emisií skleníkových plynov z odvetvia dopravy, by členské štáty mali zaručiť, aby sa príjmy zo sankcií uplatniteľných za porušenia tejto smernice alebo ekvivalent týchto príjmov vo finančnej hodnote použili na podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov, podporu intermodality a zvýšenie udržateľnosti cezhraničnej prepravy.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 14

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, a za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky **a jeho prípadné obnovenie by malo byť podmienené pretrvávaním krízy.**

Pozmeňujúci návrh 15**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. Komisia by preto mala pravidelne predkladať hodnotiace správy o uplatňovaní tejto smernice s podrobnými informáciami okrem iného o vývoji vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy, vplyve na bezpečnosť cestnej premávky a cestnú infraštruktúru, prechode na iné druhy dopravy a technologickom pokroku v cestnej doprave, najmä o zavádzaní vozidiel s nulovými emisiami.

Pozmeňujúci návrh 16**Návrh smernice****Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b**

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 3 – pododsek 3

*Text predložený Komisiou**Pozmeňujúci návrh*

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 uprednostňovať používanie piktogramov.**

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 zabezpečia, aby bol na vozidlách prepravujúcich nedeliteľný náklad umiestnený štítok EÚ stanovený v článku 10ca.** Členské štáty nesmú v

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

súvislosti s prepravou nedeliteľného nákladu ukladať jazykové požiadavky.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

-a) členské štáty vykonajú predbežné posúdenie možného vplyvu európskych modulárnych systémov na bezpečnosť cestnej premávky, na cestnú infraštruktúru, na modálnu spoluprácu, ako aj environmentálnych vplyvov európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na rozdelenie podľa druhov dopravy, ktoré sa zverejní a ktoré môže v náležitých prípadoch vychádzať zo systému monitorovania uvedeného v ods. 5;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 4a – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

b) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa časti cestnej siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu pohybovať;

b) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa časti cestnej siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu pohybovať, **čím sa zabezpečí bezpečnosť zraniteľných účastníkov**

cestnej premávky;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) členské štáty pri umožňovaní cezhraničnej prevádzky európskych modulárnych systémov preukážu, že neexistujú vhodné udržateľnejšie alternatívne druhy dopravy;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

cb) členské štáty stanovia primeranú úroveň kvalifikačných požiadaviek pre vodičov európskych modulárnych systémov, pričom zabezpečia proporcionalitu, nediskrimináciu a vzájomné uznávanie;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

d) členské štáty zriadia monitorovací systém **vplyvu** 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, **pričom zohľadnia predbežné posúdenie vykonané podľa písmena a).**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 4a – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 4a – pododsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Od 1. januára 2040, ak členské štáty umožnia na svojom území pohyb vozidiel alebo jazdných súprav európskych modulárnych systémov používaných v medzinárodnej doprave, zabezpečia, aby mali nulové emisie.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno e

Smernica 96/53/ES

Článok 4 – odsek 5 a

Text predložený Komisiou

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 majú poskytovatelia **monitorovacie systémy zriadené** členskými štátmi, ako sa uvádza v odseku 4a písm. d) a odseku 5 tohto článku.;

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 písm. **-a)** a d) a odseku 5 tohto článku.;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 25

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 rozmerov a hmotností vozidiel, ako aj všetkých miestnych obmedzení v určených oblastiach alebo na špecifických cestách a akýchkoľvek minimálnych kvalifikačných požiadaviek na vodičov EMS.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 26

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 spája vnútroštátne elektronické a komunikačné systémy uvedené v odseku 1. Na tomto európskom portáli sa prístupným a transparentným spôsobom taktiež zverejní celá časť cestnej siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu pohybovať.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 96/53/ES

Článok 4b – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Vzhľadom na očakávaný nárast využívania vozidiel s nulovými emisiami sa tento článok uplatňuje do 31. decembra **2034.**“;

Pozmeňujúci návrh

3. Vzhľadom na očakávaný nárast využívania vozidiel s nulovými emisiami sa tento článok uplatňuje do 31. decembra **2031.**“;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 96/53/ES

Článok 8c – odsek 1

Text predložený Komisiou

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 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.;

Pozmeňujúci návrh

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 povolených podpier nákladu.

Previs ani podpera nákladu vozidla na prepravu iných vozidiel nesmú vo vzťahu k **vyčnievajúcemu** 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 **predná** náprava prepravovaného vozidla spočíva na konštrukcii prívesu.;

Or. en

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 9

Smernica 96/53/ES

Článok 10b – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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 prívesov a návesov s požiadavkami na intermodálnu prepravu.

Pozmeňujúci návrh

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 prívesov a návesov s požiadavkami na intermodálnu prepravu.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 12 a (nový)

Smernica 96/53/ES

Odôvodnenie 10 c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) Vkladá sa tento článok 10ca:

Článok 10ca

1. S cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabrániť mnohým označeniam a signalizácii vozidiel sa zavedie jednotný štítok EÚ pre dĺžku motorových vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu tovaru,

ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

2. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby na všetkých motorových vozidlách alebo jazdných súpravách v prevádzke používaných na prepravu tovaru a patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice bol jasne a viditeľne umiestnený štítok EÚ, a to na zadnej strane ich motorového vozidla alebo jazdnej súpravy.

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 ustanovení týkajúcich sa zobrazovania a vydávania štítka, pričom uprednostní používanie piktogramov pred textom.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13 – písmeno a

Smernica 96/53/ES

Článok 10d – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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.**

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty prijímú **osobitné** opatrenia na **zistenie porušení a uložia sankcie v súvislosti s prevádzkou vozidiel alebo jazdných súprav prekračujúcich maximálnu povolenú hmotnosť, aby sa zabezpečil** súlad s požiadavkami tejto smernice. **Tieto opatrenia sa prijímú** pomocou automatických systémov **nainštalovaných na cestnej infraštruktúre, pričom sa zabezpečí prinajmenšom zavedenie takýchto systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti v súlade s nariadením (EÚ) č. 1315/2013*.**

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13 – písmeno a

Smernica 96/53/ES

Článok 10d – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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*.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13 – písmeno a

Smernica 96/53/ES

Článok 10d – odsek 1 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13 – písmeno a

Smernica 96/53/ES

Článok 10d – odsek 1 – pododsek 4

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 96/53/ES

Článok 10da – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Najneskôr do 1. januára 2040 členské štáty ***zavedú*** na svojom území schémy politiky inteligentného prístupu (IAP) s cieľom regulovať, monitorovať a uľahčovať prístup ťažkých úžitkových vozidiel k určitým cestám alebo oblastiam.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 96/53/ES

Článok 10da – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

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**.

Or. en

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 96/53/ES

Článok 10da – odsek 3 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 96/53/ES
Článok 10da – odsek 3 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14

Smernica 96/53/ES

Článok 10da – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Zriadenie schém IAP členským štátom nesmie viesť k diskriminačným alebo neprimeraným obmedzeniam voľného pohybu tovaru a služieb a nesmie neprimerane brániť hladkému fungovaniu vnútorného trhu.

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Tento text bol presunutý do odseku 3.

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

Pozmeňujúci návrh

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

Členské štáty zabezpečia, aby sa príjmy z týchto sankcií alebo ekvivalent týchto príjmov vyjadrený vo finančnej hodnote použili na rozvoj a podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov na trh, podporu intermodality a zvýšenie udržateľnosti cezhraničných dopravných operácií.

Or. en

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 **certifikovaných** na priame presadzovanie dodržiavania predpisov;

Or. en

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

Pozmeňujúci návrh

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 príslušných oblastiach.

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.** 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.

Or. en

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

(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.;

Or. en

Odôvodnenie

Technické prispôsobenie ustanovení existujúcej smernice tak, aby boli v súlade s navrhovanými novými právomocami delegovania.

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 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.

Pozmeňujúci návrh

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

Or. en

Odôvodnenie

Technické prispôsobenie ustanovení existujúcej smernice tak, aby boli v súlade s navrhovanými novými právomocami delegovania.

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

Pozmeňujúci návrh

5. Delegovaný akt prijatý podľa **článku 4 ods. 5a**, článku 10b **ods. 1 a**

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.

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 dva mesiace.

Or. en

Odôvodnenie

Technické prispôsobenie ustanovení existujúcej smernice tak, aby boli v súlade s navrhovanými novými právomocami delegovania.

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 19

Smernica 96/53/ES

Článok 10j

Text predložený Komisiou

(19) Článok 10j sa **vypúšťa**.

Pozmeňujúci návrh

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

Do [štyroch rokov po dátume nadobudnutia účinnosti] a následne 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 a cestnú infraštruktúru, ako aj fungovanie vnútorného trhu cestnej dopravy, konkurencieschopnosť odvetvia, prepojenosť a prechod na iné druhy dopravy. Správa môže obsahovať prvky zo správy uvedenej v článku 10 g ods. 2. Okrem toho sa v správe informuje o technologickom pokroku v oblasti cestnej

dopravy, ktorý je relevantný, a to aj pokiaľ ide o vozidlá s nulovými emisiami, nové technológie alebo nové koncepcie a aerodynamické zariadenia.

V rámci tejto správy Komisia posúdi aj rozsah, v akom vykonávanie tejto smernice splnilo jej ciele, a jej interakciu s inými príslušnými právnymi aktmi Únie.

Na základe uvedenej správy Komisia v náležitých prípadoch predloží legislatívny návrh na zmenu tejto smernice.

Or. en

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 pretrváva kríza.***

Or. en

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.**

Or. en

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh smernice

Príloha I – tabuľka – bod 2.2.4

Text predložený Komisiou

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.			

Pozmeňujúci návrh

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 pneumatikové 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 motorových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem motorových 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 motorových 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 motorových vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o dve tony.			

Or. en

Odôvodnenie

Technické objasnenie s cieľom zosúladiť znenie a vyhnúť sa možnému rozdielnemu výkladu.

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh smernice

Príloha I – tabuľka – bod 2.3.6

Text predložený Komisiou

2.3.6	Päťnápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a 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	40 ton
-------	--	---------------

		nepresahuje 9,5 tony.	
--	--	-----------------------	--

Pozmeňujúci návrh

	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.	38 ton
--	-------	---	---------------

Or. en

Odôvodnenie

Hmotnosť päťnápravových pevných nákladných vozidiel sa vo všeobecnosti pohybuje od 32 ton do 36 ton v členských štátoch a ich maximálna dĺžka je 12 metrov. Harmonizácia ich maximálnej hmotnosti je vítaná, ale 40 ton (+ 2 tony s technológiou s nulovými emisiami) by znamenalo príliš veľkú hmotnosť pre tuhosť vozidla a krátku vzdialenosť medzi nápravami, čo by viedlo k väčšiemu opotrebovaniu vozovky.

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 vážená 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 výboru požiadaneho o stanovisko

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 3000 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 nesúlady 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 jazd a nižšími emisiami. Mohlo by to pomôcť aj pri súčasnom 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 posúdenia *ex ante*, 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 štítku 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.