



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Návrh

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení smernica Rady 96/53/ES, pokiaľ ide o lehotu na vykonávanie osobitných pravidiel týkajúcich sa maximálnej dĺžky v prípade kabín, ktoré majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť a sú bezpečnejšie

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave¹, bola naposledy revidovaná smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave².

Jedným z cieľov smernice (EÚ) 2015/719 bolo zlepšiť aerodynamiku motorových vozidiel spadajúcich do rozsahu pôsobnosti smernice tým, že sa im umožnilo odchýliť od obmedzení týkajúcich sa maximálnych dĺžok, ak sa dodržali určité podmienky. Ďalším cieľom bolo prispôbiť právne predpisy technologickému vývoju a meniacim sa potrebám trhu a uľahčiť intermodálnu prepravu.

Výnimka z obmedzení týkajúcich sa maximálnych dĺžok bola udelená pre zadnú časť vozidiel, na montáž aerodynamických zariadení³, a pre prednú časť vozidiel⁴, aby kabíny nákladných vozidiel mohli mať zaoblenejší a aerodynamickejší tvar.

Toto rozhodnutie sa týka prednej časti vozidiel, to znamená kabín, ako sa uvádza v článku 9a smernice 96/53/ES zmenenej smernicou (EÚ) 2015/719. V tomto ustanovení sa stanovuje niekoľko podmienok, medzi ktoré patrí súlad vozidla s požiadavkami na polomer otáčania, stanovenými v bode 1.5 prílohy I.

V posúdení vplyvu⁵ dopĺňajúcom návrh na zmenu smernice 96/53/ES⁶ Komisia zistila významné výhody vyplývajúce z udelenia výnimky týkajúcej sa dĺžok, o ktorej sa v súčasnosti uvažuje v pozmeňujúcej smernici (EÚ) 2015/719. Okrem významných aerodynamických zlepšení vyplývajúcich z aerodynamických zariadení zadných častí a predĺžených kabín, by takéto kabíny priniesli výhody aj z hľadiska lepšej viditeľnosti pre vodičov, zlepšenej bezpečnosti pre iných účastníkov cestnej premávky, ako aj bezpečnosti a pohodlia pre vodičov.

Zatiaľ čo v posúdení vplyvu Komisie sa nenavrchovala potreba moratória v súvislosti s nadobudnutím platnosti predĺžených kabín, definitívny kompromis medzi zákonodarcami, prijatý v článku 9a ods. 3 smernice (EÚ) 2015/719, obsahoval moratórium na obdobie 3 rokov.

Vzhľadom na súčasnú situáciu a vzhľadom na to, že emisie CO₂ z cestnej dopravy predstavujú štvrtinu všetkých emisií CO₂ v EÚ a že v období rokov 2015 – 2030 sa predpokladá nárast emisií z cestnej dopravy o 6 %, sa Komisia domnieva, že výhody vyplývajúce z predĺžených kabín by sa mali čo najskôr využívať. Dôležitosť tejto záležitosti sa potvrdzuje aj v návrhu týkajúcom sa noriem o CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá, ktorý navrhla Komisia ako súčasť balíka mobility III, kde sa osobitne zdôrazňuje význam

¹ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

² Ú. v. EÚ L 115, 6.5.2015, s. 1.

³ Článok 8b.

⁴ Článok 9a.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

aerodynamických kabín⁷. Dodržiavanie budúcich emisných noriem CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá bude v skutočnosti vyžadovať uplatňovanie rôznych technológií na zlepšenie energetickej účinnosti, pričom zavedenie aerodynamických kabín je najúčinnším opatrením na zníženie odporu vzduchu.

Moratórium, ktoré je súčasťou platných právnych predpisov však odrádza výrobcov od zlepšovania aerodynamiky kabín ako spôsobu na dosiahnutie súladu s pripravovanými normami CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá. Moratórium navyše odporuje aj princípu inovácie a zásad lepšej regulácie, pretože bráni vývoju nových technológií a koncepcií.

Komisia preto navrhuje skrátiť lehotu na transpozíciu článku 9a ods. 1 smernice 95/53/ES. Nové navrhované znenie článku 9a ods. 3 by stále ponechalo členským štátom dostatok času na prijatie potrebných krokov.

V tejto súvislosti sa vzal do úvahy čas potrebný na prijatie tohto rozhodnutia.

Okrem toho treba spomenúť aj to, že po prvé, zmena v rámci typového schvaľovania uvedená v článku 9a ods. 2 sa môže uskutočniť zmenou nariadenia Komisie (EÚ) č. 1230/2012⁸, ako vyplýva z bližšieho preskúmania problému. Zmena nariadenia (EÚ) č. 1230/2012, ktorej dokončenie sa odhaduje do konca roka 2018, sa urobí vykonávacím opatrením podľa nariadenia o všeobecnej bezpečnosti⁹. Novou lehotou stanovenou v tomto návrhu sa zohľadňuje táto skutočnosť a mala by zabezpečiť, aby sa vnútroštátne opatrenia, ktorými sa transponuje článok 9a ods. 1 smernice 96/53/ES, uplatňovali približne v rovnakom čase ako zmena nariadenia Komisie (EÚ) č. 1230/2012.

Po druhé, nie je potrebné zachovať presnú postupnosť zmien, ako sa v súčasnosti zvažuje v článku 9a ods. 3 smernice 96/53/ES. Pohyb príslušných vozidiel na cestách si vyžaduje kumulatívne zmeny v rámci typového schvaľovania a zmenu stanovenú v článku 9a ods. 1 smernice 96/53/ES. Transpozícia poslednej uvedenej zmeny si sama osebe nevyžaduje predchádzajúcu zmenu v rámci typového schvaľovania. Stačí, ak sa vo vnútroštátnych pravidlách stanoví typové schvaľovanie ako podmienka, ako sa stanovuje v článku 9a ods. 1 smernice 96/53/ES.

Navrhovaná zmena je plne v súlade s posúdením vplyvu¹⁰, ktoré už Komisia vykonala a v ktorom sa – ako sa už uviedlo – neuvažovalo o moratóriu, ktoré prijali spoluzákonnodarcovia. Z toho istého dôvodu by nebolo potrebné vykonať posúdenie vplyvu tohto návrhu.

• **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh je v súlade s existujúcimi politikami týkajúcimi sa noriem CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá a podporuje ich, ako sa v súčasnosti navrhuje. Okrem toho je v súlade s existujúcimi politikami zameranými na zníženie počtu nehôd a smrteľných nehôd v cestnej doprave.

Týmto návrhom sa iba stanovuje skorší dátum, od ktorého sa môžu používať aerodynamickejšie a/alebo bezpečnejšie kabíny, než bol dátum stanovený v smernici 2015/719, návrh teda nemá vplyv na intermodálnu dopravu ani na všeobecný cieľ podporovať alternatívy k cestnej doprave.

⁷ COM(2018) 284.

⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 z 12. decembra 2012, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokiaľ ide o požiadavky na typové schválenie v prípade hmotností a rozmerov motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, a mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, Ú. v. EÚ L 353, 21.12.2012, s. 31.

⁹ Nariadenie (EÚ) č. 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh priamo prispieva k prvej politickej priorite Junckerovej Komisie: Pracovné miesta, rast a investície, a to tým, že umožní výrobcom nákladných automobilov a dodávateľom zariadení inovovať a vyrábať nové modely ťažkých nákladných vozidiel. Cieľom tohto návrhu je prispieť aj k priorite týkajúcej sa energetickej únie a klímy, a to prostredníctvom zníženia emisií z ťažkých nákladných vozidiel.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom navrhovanej zmeny je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Subsidiarita**

Návrh je obmedzený na úpravu lehôt stanovených v článku 9a ods. 3 smernice 96/53/ES. Takúto úpravu môže dosiahnuť len samotná Únia.

Navyše narušeniam vnútorného trhu sa možno vyhnúť len ustanovením jednotného dátumu uplatňovania nových pravidiel.

- **Proporcionalita**

Návrh politiky je vo vzťahu k identifikovaným problémom primeraný a neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na ich riešenie. Toto opatrenie sa konkrétne obmedzuje na úpravu lehoty na transpozíciu článku 9a ods. 1 smernice 96/53/ES a navyše stále ponecháva dostatok času na to, aby členské štáty prijali potrebné kroky.

- **Výber nástroja**

Zmeny smerníc by obvykle mali mať rovnakú formu, t. j. formu pozmeňujúcich smerníc.

Tento konkrétny prípad však zahŕňa iba zmenu lehoty uloženej členským štátom. Táto zmena ako taká nemôže byť transponovaná členskými štátmi. Preto by mala mať formu rozhodnutia.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Vzhľadom na to, že pre tento návrh sa nevyžaduje žiadne dodatočné posúdenie vplyvu, odkazuje sa na posúdenie vplyvu, ktoré už Komisia vykonala: SWD (2013) 108 final

4. VPLYV NA ROZPOČET

Navrhovaná zmena nemá vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh má tieto hlavné prvky:

Smernica 96/53/ES

Článok 9a

Súčasný článok 9a ods. 3 zahŕňa trojročné moratórium na zavedenie aerodynamických kabín po dátume transpozície alebo uplatňovania potrebných zmien, pokiaľ ide o technické požiadavky na typové schvaľovanie.

Navrhuje sa upraviť článok 9a ods. 3 s cieľom potlačiť trojročné moratórium a dosiahnuť kratšiu, ale primeranú lehotu.

Návrh

ROZHODNUTIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení smernica Rady 96/53/ES, pokiaľ ide o lehotu na vykonávanie osobitných pravidiel týkajúcich sa maximálnej dĺžky v prípade kabín, ktoré majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť a sú bezpečnejšie

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

1. Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave¹³, bola zmenená smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719¹⁴ s cieľom znížiť spotrebu energie a emisie skleníkových plynov a prispôsobiť právne predpisy technologickému vývoju a meniacim sa potrebám trhu a uľahčiť intermodálnu prepravu.
2. Zlepšená aerodynamika kabín motorových vozidiel by umožnila výrazné zisky, pokiaľ ide o energetický výkon vozidiel. Takéto zlepšenie však nebolo možné v rámci obmedzení týkajúcich sa maximálnych dĺžok stanovených v smernici 96/53/ES bez toho, aby sa znížila nosnosť vozidla. Preto sa smernicou (EÚ) 2015/719 zaviedla výnimka z obmedzení týkajúcich sa maximálnych dĺžok.
3. Smernica (EÚ) 2015/719 zahŕňala aj trojročné moratórium na zavedenie aerodynamických kabín po dátume transpozície alebo uplatňovania potrebných zmien, pokiaľ ide o technické požiadavky na typové schvaľovanie.
4. S cieľom čo najskôr zrealizovať výhody aerodynamických kabín z hľadiska energetického výkonu ťažkých nákladných vozidiel, ale aj z hľadiska lepšej viditeľnosti pre vodičov, bezpečnosti ostatných účastníkov cestnej premávky, ako aj

¹¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

¹² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

¹³ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

¹⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 z 29. apríla 2015, 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 (Ú. v. EÚ L 115, 6.5.2015, s. 1).

bezpečnosti a pohodlia pre vodičov, treba zabezpečiť, aby sa takéto aerodynamické kabíny mohli zaviesť bez zbytočného odkladu, hneď ako sa zavedú potrebné požiadavky na typové schvaľovanie.

5. Smernica Rady 96/53/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

V článku 9a smernice Rady (EÚ) 96/53/ES sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Odsek 1 sa uplatňuje od [XXX] [OP prosím vložte dátum: 4 mesiace po nadobudnutí účinnosti tohto rozhodnutia].“

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*