

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Musí sa zdôrazniť potreba znížiť emisie skleníkových plynov, najmä emisie oxidu uhličitého (CO₂), zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky, prispôsobiť príslušné právne predpisy technologickému vývoju a meniacim sa trhovým potrebám a uľahčiť prevádzku intermodálnych prepráv pri súčasnom zaistení nenarušenej hospodárskej súťaže a ochrany cestnej infraštruktúry.
- (2) Technologický vývoj umožňuje upevniť na zadnú časť vozidiel ťažňovacie alebo skladacie aerodynamické zariadenia. Toto by však spôsobilo prekročenie maximálnych dĺžok povolených podľa smernice Rady 96/53/ES ⁽³⁾. Je preto potrebná výnimka z maximálnych dĺžok. Táto smernica má za cieľ umožniť nasadenie takýchto zariadení hneď po transponovaní alebo začatí uplatňovania potrebných zmien technických požiadaviek pre typové schvaľovanie aerodynamických zariadení a po prijatí vykonávacích aktov Komisiou, ktorými sa ustanovia prevádzkové pravidlá pre používanie takýchto zariadení.
- (3) Zlepšená aerodynamika kabín motorových vozidiel by v prípadnom spojení so ťažňovacími alebo skladacími aerodynamickými zariadeniami upevnenými na zadnú časť vozidiel umožnila výrazné zisky, pokiaľ ide

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 133.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 15. apríla 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 16. októbra 2014 (Ú. v. EÚ C 40, 5.2.2015, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu z 10. marca 2015 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 20. apríla 2015.

⁽³⁾ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

o energetický výkon vozidiel. Takéto zlepšenie však nie je možné v medziach súčasných maximálnych dĺžok stanovených smernicou 96/53/ES bez toho, aby sa znížila nosnosť vozidla a ohrozila ekonomická stabilita odvetvia cestnej dopravy. Z tohto dôvodu je tiež potrebná výnimka z maximálnych dĺžok. Uvedená výnimka by sa nemala používať na zvýšenie nosnosti vozidla.

- (4) Podľa rámca smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁾ by sa pred uvedením na trh mali typovo schváliť aerodynamické zariadenia dlhšie ako 500 mm a motorové vozidlá, ktorých kabíny im zlepšujú ich aerodynamické vlastnosti, pokiaľ takéto vozidlá presahujú limitné hodnoty stanovené v smernici 96/53/ES.
- (5) Umožnenie toho, aby vozidlá mali nový profil kabíny, by prispelo k zlepšeniu bezpečnosti na cestách tým, že sa zmenšia mŕtve uhly výhľadu vodiča vrátane tých, ktoré sa nachádzajú pod čelným sklom, a malo by pomôcť ušetriť mnoho životov zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci alebo cyklisti. Nový profil kabíny by zároveň mohol zahŕňať štruktúry na absorpciu energie z nárazu v prípade kolízie. Potenciálne zväčšenie objemu kabíny by ďalej malo zlepšiť bezpečnosť a pohodlie vodiča. Po vypracovaní kvalitnejších bezpečnostných požiadaviek v prípade dlhších kabín možno zvážiť, či je vhodné uplatňovať ich na vozidlá, ktoré nemajú možnosť predĺženia.
- (6) Alternatívne hnacie sústavy, ktoré zahŕňajú hybridné hnacie sústavy, sú tie, ktoré na účely mechanického pohonu čerpajú energiu zo spotrebovateľného paliva a/alebo batérie alebo iného zariadenia na uskladnenie elektrickej alebo mechanickej energie. Ich použitie pre ťažké úžitkové vozidlá alebo autobusy môže viesť k zvýšeniu hmotnosti, ale znižuje znečistenie. Táto zvýšená hmotnosť by sa nemala započítať ako súčasť užitočného zaťaženia vozidla, pretože by to viedlo k sankcionovaniu odvetvia cestnej dopravy z ekonomického hľadiska. Zvýšením hmotnosti by sa však nemala zvýšiť ani nosnosť vozidla.
- (7) Budúce vozidlá s alternatívnym pohonom (s ťažšími hnacími sústavami ako sú tie, ktoré sa používajú vo vozidlách s tradičným pohonom) by mohli taktiež využiť dodatočnú povolenú hmotnosť. Takéto alternatívne palivá sa preto môžu zaradiť do zoznamu alternatívnych palív stanoveného v tejto smernici, ak si ich použitie vyžaduje využitie dodatočnej povolenej hmotnosti.
- (8) Táto smernica stanovuje výnimky z maximálnych povolených hmotností a rozmerov vozidiel a jazdných súprav ustanovených v smernici 96/53/ES. Členské štáty by však mali mať možnosť z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky alebo povahy infraštruktúry obmedziť pohyb určitých vozidiel v špecifických častiach ich cestnej siete.
- (9) V oblasti kontajnerizácie sa v čoraz väčšej miere využívajú kontajnery s dĺžkou 45 stôp. Takéto kontajnery sa prepravujú všetkými druhmi dopravy. Zložky cestnej dopravy v rámci prevádzky intermodálnych prepráv sa však v súčasnosti môžu využívať iba vtedy, ak členské štáty a aj dopravcovia postupujú podľa ťažkopádnych administratívnych postupov, alebo iba vtedy, ak majú tieto kontajnery patentované zrazené rohy, ktorých cena je príliš vysoká. Predĺženie povolenej dĺžky vozidiel prepravujúcich takéto kontajnery o 15 cm by mohlo dopravcov oslobodiť od uvedených administratívnych postupov a uľahčiť prevádzku intermodálnych prepráv bez rizika alebo poškodenia cestnej infraštruktúry alebo ostatných účastníkov cestnej premávky. Vymedzením pojmu prevádzka intermodálnych prepráv v tejto smernici nie je dotknutá práca na revízii smernice Rady 92/106/EHS ⁽²⁾.
- (10) Na účely ďalšej podpory prevádzky intermodálnych prepráv a s cieľom zohľadniť hmotnosť prázdnych kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s maximálnou dĺžkou 45 stôp by sa mal umožniť pohyb trojnápravových motorových vozidiel s dvojnápravovým alebo trojnápravovým návesom s celkovou povolenou hmotnosťou 44 ton. V rámci prevádzky intermodálnych prepráv by sa mali povoliť dvojnápravové motorové vozidlá s trojnápravovým návesom prepravujúce kontajnery alebo výmenné nadstavby s maximálnou dĺžkou 45 stôp s celkovou povolenou hmotnosťou 42 ton.
- (11) Od prijatia smernice 96/53/ES sa priemerná hmotnosť cestujúcich v autobuse, ako aj ich batožiny značne zvýšila. Vzhľadom na hmotnostné limity stanovené uvedenou smernicou toto viedlo k postupnému zníženiu počtu prepravovaných cestujúcich. Hmotnosť vozidiel prepravujúcich cestujúcich sa okrem toho zvýši vybavením potrebným na splnenie súčasných technických požiadaviek, ako je Euro VI. V záujme presadzovania hromadnej dopravy pred individuálnou dopravou s cieľom dosiahnuť vyššiu energetickú účinnosť je potrebné obnoviť predchádzajúci počet cestujúcich autobusmi a prihliaďnuť pritom na zvýšenie ich hmotností a hmotností ich

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

batožiny. To možno dosiahnuť zvýšením povolenej hmotnosti autobusov s dvoma nápravami, avšak v takých medziach, aby sa zabránilo poškodeniu cestnej infraštruktúry z dôvodu rýchlejšieho opotrebovania.

- (12) Členské štáty musia primerane riešiť priestupky týkajúce sa preťaženia vozidiel s cieľom zamedziť akémukoľvek narušeniu hospodárskej súťaže a zaisťiť bezpečnosť cestnej premávky.
- (13) S cieľom zabezpečiť nenarušenú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi a zlepšiť odhaľovanie priestupkov by členské štáty mali do 27. mája 2021 prijať osobitné opatrenia na identifikáciu vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré pravdepodobne prekračujú príslušné hmotnostné limity a mali by sa preto podrobiť kontrole. Takáto identifikácia sa môže vykonať pomocou väzbiacich mechanizmov integrovaných do cestnej infraštruktúry alebo prostredníctvom palubných senzorov vo vozidlách, ktoré na diaľku zasielajú údaje príslušným orgánom. Takéto údaje z palubných senzorov by sa mali poskytnúť aj vodičovi. Každý členský štát by mal každý rok vykonať primeraný počet kontrol hmotnosti vozidiel. Počet takýchto kontrol by mal byť úmerný celkovému počtu vozidiel skontrolovaných každý rok v dotknutom členskom štáte.
- (14) S cieľom zabezpečiť súlad s touto smernicou by členské štáty mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií za porušovanie tejto smernice a mali by zabezpečiť ich vykonávanie. Uvedené sankcie by mali byť účinné, nediskriminačné, primerané a odradzujúce.
- (15) V záujme efektívnejších kontrol hmotnosti vozidiel alebo jazdných súprav na medzinárodnej úrovni a v záujme zabezpečenia hladkého fungovania týchto kontrol je dôležité, aby si príslušné orgány členských štátov vymieňali informácie. Kontaktné miesto určené v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁾ by malo slúžiť pre takéto výmeny informácií.
- (16) Európsky parlament a Rada by mali byť pravidelne informovaní o cestných kontrolách vykonávaných príslušnými orgánmi členských štátov. Tieto informácie poskytnuté členskými štátmi umožnia Komisii ubezpečiť sa, že dopravcovia dodržiavajú pravidlá ustanovené touto smernicou, a určiť, či by sa nemali vypracovať ďalšie donucovacie opatrenia.
- (17) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽²⁾.
- (18) Ak výbor zriadený podľa tejto smernice nevydá žiadne stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu predloženému Komisiou, Komisia by nemala prijímať vykonávacie akty týkajúce sa prevádzkových požiadaviek, pokiaľ ide o používanie aerodynamických zariadení, ani podrobné špecifikácie týkajúce sa palubných väzbiacich zariadení.
- (19) S cieľom aktualizovať zoznam alternatívnych palív uvedený v tejto smernici s ohľadom na najnovší technologický vývoj by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác pred prijatím delegovaných aktov uskutočnila príslušné konzultácie vrátane konzultácií s odborníkmi z členských štátov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (20) Keďže ciele tejto smernice nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodu jej rozsahu a účinkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (21) Smernica 96/53/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ 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).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 96/53/ES sa mení takto:

1. V článku 1 ods. 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

- „a) rozmery motorových vozidiel kategórie M2 a M3 a ich prípojných vozidiel kategórie 0 a motorových vozidiel kategórie N2 a N3 a ich prípojných vozidiel kategórie 03 a 04 tak, ako sú definované v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (*);

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) v prvom odseku sa dopĺňajú tieto vymedzenia pojmov:

„— ‚alternatívne palivá‘ znamenajú palivá alebo zdroje energie, ktoré slúžia, a to aspoň čiastočne, ako náhrada fosílnych zdrojov ropy v dodávkach energie pre dopravu a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka a vylepšujú environmentálne správanie odvetvia dopravy, a pozostávajú z/zo:

a) elektrickej energie spotrebúvanej vo všetkých typoch elektrických vozidiel;

b) vodíka;

c) zemného plynu vrátane biometánu v plynnej forme [stlačený zemný plyn (Compressed Natural Gas – CNG)] a v kvapalnej forme [skvapalnený zemný plyn (Liquefied Natural Gas – LNG)];

d) skvapalneného ropného plynu (Liquefied Petroleum Gas – LPG);

e) mechanickej energie z palubného skladovania/palubných zdrojov vrátane odpadového tepla;

— ‚vozidlo s pohonom na alternatívne palivá‘ znamená motorové vozidlo, ktoré je úplne alebo čiastočne poháňané alternatívnym palivom a ktoré bolo schválené podľa rámca smernice 2007/46/ES,

— ‚prevádzka intermodálnych preprav‘ znamená:

a) prevádzku kombinovanej dopravy vymedzenú v článku 1 smernice Rady 92/106/EHS (*), ktorá je súčasťou prepravy jedného alebo viacerých kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s celkovou maximálnou dĺžkou 45 stôp, alebo

b) prepravy, ktoré sú súčasťou prepravy jedného alebo viacerých kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s celkovou maximálnou dĺžkou 45 stôp, využívajúce vodnú dopravu za predpokladu, že počiatočný alebo záverečný úsek nepresiahne dĺžku 150 km na území Únie. Uvedená vzdialenosť 150 km sa môže prekročiť v záujme dosiahnutia najbližšieho dopravného terminálu vhodného pre poskytnutie plánovanej služby, a to v prípade:

i) vozidiel, ktoré sú v súlade s bodom 2.2.2 písm. a) alebo b) prílohy I, alebo

ii) vozidiel, ktoré sú v súlade s bodom 2.2.2 písm. c) alebo d) prílohy I, ak sú takéto vzdialenosti v príslušnom členskom štáte povolené.

V prípade prevádzky intermodálnych preprav sa môže najbližší vhodný dopravný terminál poskytujúci službu nachádzať v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom bol náklad naložený alebo vyložený,

— ‚odosielateľ‘ znamená právny subjekt alebo fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá je uvedená na nákladnom liste alebo na rovnocennom prepravnom doklade, napríklad na tranzitnom nákladnom liste, ako odosielateľ, a/alebo v ktorej mene alebo na ktorej účet sa uzavrela zmluva o preprave s dopravnou spoločnosťou.

(*) Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).“

b) v druhom odseku sa odkaz na „smernicu 70/156/EHS“ nahrádza odkazom na:

„smernicu 2007/46/ES“

3. Článok 4 sa mení takto:

- a) v odseku 4 sa tretí a štvrtý pododsek vypúšťajú;
- b) odsek 6 sa vypúšťa.

4. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Kľbové vozidlá uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1991, ktoré nespĺňajú špecifikácie obsiahnuté v bodoch 1.6 a 4.4 prílohy I, sa považujú za vozidlá spĺňajúce takéto špecifikácie na účely článku 3, ak nepresahujú celkovú dĺžku 15,50 metra.“

5. Články 8, 8a a 9 sa vypúšťajú.

6. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 8b

1. S cieľom zvýšiť ich energetickú účinnosť môžu vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú vybavené aerodynamickými zariadeniami spĺňajúcimi požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3 a ktoré sú v súlade so smernicou 2007/46/ES, presiahnuť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I k tejto smernici, aby sa umožnilo pridanie takýchto zariadení na zadnú časť vozidiel alebo jazdných súprav. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito zariadeniami musia byť v súlade s bodom 1.5 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nakladacej dĺžky uvedených vozidiel alebo jazdných súprav.

2. Aerodynamické zariadenia uvedené v odseku 1, ktoré presahujú dĺžku 500 mm, musia získať pred uvedením na trh typové schválenie v súlade s pravidlami typového schválenia v rámci smernice 2007/46/ES.

Komisia do 27. mája 2017 posúdi potrebu prijať alebo zmeniť technické požiadavky na typové schválenie aerodynamických zariadení ustanovené v uvedenom rámci, pričom vezme do úvahy potrebu zaistiť bezpečnosť cestnej premávky a bezpečnosť prevádzky intermodálnych preprav, a najmä:

- a) bezpečné upevnenie zariadení takým spôsobom, aby sa znížilo riziko ich následného uvoľnenia, a to aj počas prevádzky intermodálnych preprav;
- b) bezpečnosť ostatných účastníkov cestnej premávky, najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky, tým, že okrem iného zabezpečí viditeľnosť obrysového značenia v prípade vybavenia aerodynamickým zariadením, prispôbením požiadaviek na nepriamy výhľad a v prípade zrážky so zadnou časťou vozidla alebo jazdnej súpravy tým, že nedôjde k oslabeniu zadnej ochrany proti podbehnutiu.

Na tieto účely Komisia podľa potreby predloží legislatívny návrh na zmenu príslušných pravidiel typového schválenia v rámci smernice 2007/46/ES.

3. Aerodynamické zariadenia uvedené v odseku 1 musia spĺňať tieto prevádzkové podmienky:

- a) v situácii, keď je ohrozená bezpečnosť ostatných účastníkov cestnej premávky alebo vodiča, vodič ich zloží, zatiahne alebo odstráni;
- b) pri ich používaní v mestskej a medzimestskej cestnej infraštruktúre sa zohľadnia osobitné špecifiká oblastí, v ktorých je povolená rýchlosť 50 km/h alebo menej a v ktorých sa s vyššou pravdepodobnosťou vyskytujú zraniteľní účastníci cestnej premávky, a
- c) ich používanie je v súlade s prevádzkou intermodálnych preprav a najmä, ak sú zatiahnuté alebo zložené, nepresiahnu maximálnu povolenú dĺžku o viac než 20 cm.

4. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce podrobné ustanovenia, ktorými sa zabezpečia jednotné podmienky vykonávania odseku 3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2

5. Odsek 1 sa uplatňuje podľa vhodnosti od dátumu transpozície alebo uplatňovania potrebných zmien nástrojov uvedených v odseku 2 a po prijatí vykonávacích aktov uvedených v odseku 4.

Článok 9a

1. S cieľom zvýšiť energetickú účinnosť, a to najmä s ohľadom na aerodynamické vlastnosti kabín, ako aj bezpečnosť cestnej premávky, môžu vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v odseku 2 a sú v súlade so smernicou 2007/46/ES, presiahnuť maximálne dĺžky ustanovené v bode 1.1 prílohy I k tejto smernici, ak ich kabíny majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť a sú bezpečnejšie. 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.

2. Vozidlá uvedené v odseku 1 musia byť pred uvedením na trh schválené v súlade s pravidlami typového schválenia v rámci smernice 2007/46/ES. Komisia do 27. mája 2017 posúdi potrebu vypracovať technické požiadavky na typové schválenie vozidiel vybavených takýmito kabínami, ako je ustanovené v uvedenom rámci, a to s ohľadom na:

- a) zlepšené aerodynamické vlastnosti vozidiel alebo jazdných súprav;
- b) zraniteľných účastníkov cestnej premávky a ich lepšie zviditeľnenie pre vodičov, a to najmä zmenšením zón mŕtveho uhla vodičov;
- c) obmedzenie poškodenia alebo zranenia spôsobeného iným účastníkom cestnej premávky v prípade zrážky;
- d) bezpečnosť a pohodlie vodičov.

Na tieto účely Komisia podľa potreby predloží legislatívny návrh na zmenu príslušných pravidiel typového schválenia v rámci smernice 2007/46/ES.

3. Odsek 1 sa uplatňuje podľa vhodnosti od troch rokov po dátume transpozície alebo uplatňovania potrebných zmien nástrojov uvedených v odseku 2.“

7. Článok 10a sa vypúšťa.

8. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 10b

Maximálne povolené hmotnosti vozidiel s pohonom na alternatívne palivá sú hmotnosti stanovené v bodoch 2.3.1, 2.3.2 a 2.4 prílohy I.

Vozidlá s pohonom na alternatívne palivá musia byť tiež v súlade s obmedzeniami najvyššej povolenej hmotnosti na nápravu stanovenými v bode 3 prílohy I.

Dodatočná hmotnosť požadovaná pre vozidlá s alternatívnym pohonom sa vymedzí na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom pri schválení dotknutého vozidla. Táto dodatočná hmotnosť sa uvádza v úradnom doklade požadovanom podľa článku 6.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 10 h prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať na účely tejto smernice zoznam alternatívnych palív uvedený v článku 2, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť. Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím uvedených delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

Článok 10c

Maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I, v prípade potreby s výhradou článku 9a ods. 1, a maximálna vzdialenosť stanovená v bode 1.6 prílohy I sa môže 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 prevádzky intermodálnych preprav.

Článok 10d

1. Členské štáty do 27. mája 2021 prijímú špecifické opatrenia na určenie vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré pravdepodobne prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a ktoré by ich príslušné orgány preto 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.

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.

2. Každý členský štát vykoná každý kalendárny rok náležitý počet kontrol hmotnosti vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, a to pomerne k celkovému počtu vozidiel kontrolovaných každý rok na jeho území.

3. Členské štáty v súlade s článkom 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁾* zabezpečia, aby si ich príslušné orgány vymieňali informácie o porušení a sankciách v súvislosti s týmto článkom.

4. Palubné vážiace zariadenia uvedené v odseku 1 musia byť presné a spoľahlivé, plne interoperabilné a kompatibilné so všetkými typmi vozidiel.

5. Komisia do 27. mája 2016 prijme vykonávacie akty stanovujúce podrobné ustanovenia, ktorými sa zabezpečia jednotné podmienky vykonávania pravidiel interoperability a kompatibility stanovených v odseku 4.

S cieľom zabezpečiť interoperabilitu sa prostredníctvom uvedených podrobných ustanovení umožní oznámenie údajov o hmotnosti príslušným orgánom a vodičovi vozidla v ľubovoľnom čase z pohybujúceho sa vozidla. Táto komunikácia prebieha cez rozhranie, ktoré vymedzujú normy CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 a ISO 14906. Navyše sa takouto komunikáciou zabezpečí, že príslušné orgány členských štátov môžu komunikovať a vymieňať si informácie rovnakým spôsobom s vozidlami a jazdnými súpravami registrovanými v ktoromkoľvek členskom štáte a využívajúcimi palubné vážiace zariadenia.

S cieľom zabezpečiť kompatibilitu so všetkými typmi vozidiel palubné systémy motorových vozidiel musia byť schopné prijímať a spracúvať akékoľvek údaje z ľubovoľného typu prípojného vozidla alebo návesu pripojeného k motorovému vozidlu.

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

Článok 10e

Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa sankcií za porušenie tejto smernice a prijímú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich vykonávania. Uvedené sankcie musia byť účinné, nediskriminačné, primerané a odradzujúce. Členské štáty oznámia tieto pravidlá Komisii.

Článok 10f

1. Členské štáty stanovia na prepravu kontajnerov a výmenných nadstavieb pravidlá vyžadujúce, aby:

- a) odosielateľ vystavil dopravcovi, ktorého poverí prepravou kontajneru alebo výmennej nadstavby, vyhlásenie, v ktorom sa uvádza hmotnosť prepravovaného kontajnera alebo výmennej nadstavby, a
- b) dopravca sprístupnil všetky relevantné dokumenty, ktoré poskytol odosielateľ.

2. Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa zodpovednosti odosielateľa a dopravcu podľa vhodnosti v prípadoch, keď informácie uvedené v odseku 1 chýbajú alebo sú nesprávne a vozidlo alebo jazdná súprava je preťažená.

Článok 10g

Členské štáty zasielajú Komisii každé dva roky a najneskôr do 30. septembra roku nasledujúceho po skončení príslušného dvojročného obdobia potrebné informácie o:

- a) počte kontrol vykonaných počas predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov a
- b) počte zistených preťažených vozidiel alebo jazdných súprav.

Tieto informácie môžu byť súčasťou informácií predkladaných podľa článku 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾.*

Komisia zanalyzuje informácie získané podľa tohto článku a začlení túto analýzu do správy, ktorú postúpi Európskemu parlamentu a Rade podľa nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 10h

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10b sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 26. mája 2015. 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.
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.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
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 predlži o dva mesiace.

Článok 10i

1. Komisii pomáha Výbor pre cestnú dopravu uvedený v článku 42 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 ^{(3)*}. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ^{(4)*}.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 10j

Komisia do 8. mája 2020 predloží v náležitých prípadoch Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní zmien tejto smernice zavedených smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/719 ^{(5)*}, pričom zohľadní osobitné znaky určitých segmentov trhu. Komisia na základe uvedenej správy v náležitých prípadoch vypracuje legislatívny návrh s riadne pripojeným posúdením vplyvu. Správa sa sprístupní aspoň šesť mesiacov pred predložením akéhokoľvek legislatívneho návrhu.

^{(1)*} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

^{(2)*} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

^{(3)*} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

^{(4)*} 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).

^{(5)*} 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).“

9. Príloha I sa mení takto:

a) v bode 1.2 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) všetky vozidlá okrem vozidiel uvedených v písmene b): 2,55 m“;

b) v bode 1.2 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) nadstavby klimatizovaných vozidiel alebo klimatizovaných kontajnerov alebo výmenných nadstavieb prepravovaných vozidlami: 2,60 m“;

c) v bode 2.2.2 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom prepravujúcim v rámci prevádzky intermodálnych prepráv jeden alebo viac kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s celkovou maximálnou dĺžkou 45 stôp: 42 ton“;

d) v bode 2.2.2 sa dopĺňa toto písmeno:

„d) trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom prepravujúcim v rámci prevádzky intermodálnych prepráv jeden alebo viac kontajnerov alebo výmenných nadstavieb s celkovou maximálnou dĺžkou 45 stôp: 44 ton“;

e) bod 2.3.1 sa nahrádza takto:

„2.3.1. Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy: 18 ton

Dvojnápravové motorové vozidlá s pohonom na alternatívne palivá iné ako autobusy: maximálna povolená hmotnosť 18 ton sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť požadovanú pre technológiu alternatívnych palív, a to maximálne o 1 tonu.

Dvojnápravové autobusy: 19,5 tony“;

f) bod 2.3.2 sa nahrádza takto:

„2.3.2. Trojnápravové motorové vozidlá: 25 ton alebo 26 ton, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie tak, ako je definované v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.

Trojnápravové motorové vozidlá s pohonom na alternatívne palivá: maximálna povolená hmotnosť 25 ton alebo 26 ton, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie tak, ako je definované v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony, sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť potrebnú pre technológiu alternatívnych palív, a to maximálne o 1 tonu.“;

g) bod 2.4 sa nahrádza takto:

„2.4. Trojnápravové klbové autobusy: 28 ton

Trojnápravové klbové autobusy s pohonom na alternatívne palivá: maximálna povolená hmotnosť 28 ton sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť potrebnú pre technológiu alternatívnych palív, a to maximálne o 1 tonu.“.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 7. mája 2017. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 29. apríla 2015

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predsedníčka
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
