P9_TA(2024)0126

Vozidlá cestnej dopravy: maximálna hmotnosť a rozmery

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 12. marca 2024 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)

(C/2025/1019)

Európsky parlament,

— so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2023)0445),

— so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0306/2023),

— so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

— so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 26. októbra 2023 ([1]),

— so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,

— so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0047/2024),

1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;

2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;

3. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

([1]) Ú. v. EÚ C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 12. marca 2024 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/..., 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

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]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([2]),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) V smernici Rady 96/53/ES ([3]) sa stanovuje maximálna povolená hmotnosť a rozmery ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sa môžu pohybovať na cestách Únie, s cieľom zaistiť bezpečnosť cestnej premávky a hladké fungovanie vnútorného trhu, ako aj podporiť energetickú a prevádzkovú efektívnosť prepravy a znížiť emisie skleníkových plynov z prepravy. Z hodnotenia smernice 96/53/ES vyplynulo, že smernica mala pri dosahovaní svojich cieľov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, vnútorného trhu a životného prostredia len čiastočný účinok a že treba prispôsobiť jej ustanovenia tak, aby odrážali technologický vývoj a podporovali inovácie, reagovali na meniace sa výzvy na trhu s dopravou a prispievali k politickým prioritám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy.

(2) V oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti ([4]) sa jasne uvádza, že na dosiahnutie cieľa Európskej zelenej dohody ([5]), ktorým je 90 % zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050, treba zvýšiť udržateľnosť všetkých druhov dopravy, zabezpečiť širokú dostupnosť udržateľných alternatív v multimodálnom dopravnom systéme a zaviesť správne stimuly, ktorými sa v Únii podporí prechod na dopravný systém s nulovým znečistením.

(3) Zjednodušením a objasnením pravidiel týkajúcich sa hmotnosti a rozmerov ťažkých úžitkových vozidiel v cestnej doprave treba riešiť energetickú a prevádzkovú neefektívnosť cezhraničnej dopravy, poskytnúť prevádzkovateľom silné stimuly na zavádzanie technológií s nulovými emisiami a zároveň uľahčiť využívanie existujúcich riešení zameraných na úsporu energie a ďalej podporovať intermodálnu nákladnú prepravu. S cieľom minimalizovať administratívne zaťaženie, zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže a znížiť riziká pre bezpečnosť cestnej premávky a škody na cestnej infraštruktúre by sa mali harmonizovať určité požiadavky týkajúce sa používania ťažších a dlhších vozidiel a malo by sa posilniť presadzovanie platných pravidiel.

(4) Na splnenie týchto cieľov by sa mala dosiahnuť správna rovnováha medzi hospodárskou efektívnosťou, udržateľnosťou životného prostredia, ochranou cestnej infraštruktúry a aspektmi bezpečnosti cestnej premávky. ***Okrem toho by sa v záujme legislatívnej súdržnosti a právnej istoty mala táto smernica čo najviac zosúladiť s nariadením o normách CO_2 pre ťažké úžitkové vozidlá a so smernicou o kombinovanej doprave.*** **[PN 1]**

([1]) Ú. v. EÚ C,, s..
([2]) Ú. v. EÚ C,, s..
([3]) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.
([4]) COM(2020) 789 v konečnom znení.
([5]) COM(2019) 640 v končenom zení.

(5) Typy ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj hodnoty hmotnosti týchto vozidiel boli vymedzené odkazom na právne predpisy Únie o typovom schvaľovaní vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, najmä na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ([6]) a (EÚ) 2019/2144 ([7]). Je preto žiaduce aktualizovať odkazy na uvedené príslušné právne akty s cieľom zabezpečiť jasnosť uplatniteľného legislatívneho rámca.

(6) Ustanovenia smernice 96/53/ES dopĺňajú smernicu Rady 92/106/EHS ([8]), pokiaľ ide o presadzovanie a podporu rastu intermodálnej dopravy. Vymedzenie pojmu prevádzka intermodálnych prepráv by sa preto malo zosúladiť s terminológiou uplatňovanou v smernici 92/106/EHS, aby nákladné vozidlá, prívesy a návesy v intermodálnej preprave mohli využívať rovnakú povolenú dodatočnú hmotnosť ako v prípade cestných vozidiel prepravujúcich kontajnery alebo výmenné nadstavby a používaných v kontajnerovej intermodálnej preprave. Takýto stimul týkajúci sa hmotnosti by mal nabádať prevádzkovateľov cestnej dopravy, aby sa zapájali aj do nekontajnerovej intermodálnej prepravy.

(6a) Cieľom tejto smernice je zlepšiť konkurencieschopnosť odvetvia cestnej dopravy tým, že sa budú podporovať nákladovo efektívnejšie a udržateľnejšie dopravné operácie, ako aj intermodalita. Hoci sa nové ustanovenia premietnu do zníženia počtu najazdených vozokilometrov, akútny nedostatok vodičov v Únii bude pretrvávať. Vyriešenie tohto nedostatku si vyžaduje, aby sa čo najskôr zlepšili pracovné podmienky vodičov ťažkých úžitkových vozidiel. K zhoršovaniu pracovných podmienok vodičov nákladných vozidiel prispieva aj nedostatok kvalitných parkovísk pre nákladné vozidlá v Únii, čo je problém najmä počas jázd na dlhé vzdialenosti. S cieľom riešiť túto situáciu a zvýšiť atraktívnosť odvetvia by zväčšenie rozmerov potrebné na inštaláciu technológií s nulovými emisiami vo vozidlách nemalo byť na úkor dostatočného priestoru v kabíne a malo by zlepšiť pohodlie vodičov. Ak je to možné, mali by sa preskúmať a podporovať riešenia umožňujúce ešte viac priestoru v kabínach na inštaláciu hygienických zariadení na palube. **[PN 2]**

(7) S cieľom zabezpečiť jednotné chápanie a jednotné vykonávanie ustanovení tejto smernice vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave treba objasniť, že ~~vnútroštátne~~***v súčasnosti existujú osobitné*** výnimky***, často založené na dvojstranných dojednaniach medzi susediacimi členskými štátmi,*** z určitých maximálnych povolených obmedzení hmotnosti a rozmerov pre určité typy ***špecializovaných*** vozidiel ~~prevádzkovaných vo vnútroštátnej doprave sa neuplatňujú automaticky na vozidlá používané v cezhraničnej doprave~~***vykonávajúcich prepravu, ktoré by sa mali zachovať, pokiaľ nenarúšajú medzinárodnú hospodársku súťaž.*** **[PN 3]**

(8) Preprava nedeliteľného nákladu je dôležitým trhovým segmentom prepojeným so strategickými oblasťami v odvetví energie z obnoviteľných zdrojov, stavebného inžinierstva a infraštruktúry, ropy a zemného plynu, ťažkého priemyslu a výroby elektrickej energie. Napriek uznanej hodnote existujúcich európskych usmernení o najlepších postupoch pre mimoriadnu prepravu, ktoré prijali odborníci určení členskými štátmi, sa dosiahol len veľmi malý pokrok smerom k zjednodušeniu a harmonizácii pravidiel a postupov na získanie povolení na prepravu nedeliteľného nákladu. Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov stanoviť potrebné podmienky na

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

([8]) 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).

zaistenie bezpečnej prepravy nedeliteľného nákladu na svojom území, by členské štáty mali spolupracovať s cieľom čo najviac harmonizovať tieto požiadavky, aby sa zabránilo znásobeniu rozdielnych podmienok slúžiacich na ten istý účel. Členské štáty by takisto mali zabezpečiť, aby vnútroštátne požiadavky boli primerané a nediskriminačné a aby sa nimi neukladali neodôvodnené požiadavky, napríklad plynulé ovládanie štátneho jazyka dotknutého členského štátu. Na zníženie administratívnej záťaže prevádzkovateľov a zabezpečenie efektívnej, spravodlivej a bezpečnej prevádzky je nevyhnutné zaviesť transparentný, harmonizovaný a používateľsky ústretový systém získavania povolení***, ktorý bude dostupný vo všetkých jazykoch EÚ a ľahko prístupný prostriedkami elektronickej komunikácie. Tieto povolenia by sa mali vydávať v elektronickom formáte a mali by vychádzať z dokumentu osobitnej európskej registrácie nákladných vozidiel a prívesov (SERT), ktorého cieľom je harmonizovať technické informácie o vozidlách, ako je registrácia prívesov alebo modulárnych prívesov. Prevádzkovateľom dopravy by sa malo umožniť, aby vykonávali prepravu nedeliteľného nákladu na základe tohto elektronického dokumentu.*** **[PN 4]**

(9) Európske modulárne systémy (ďalej len „EMS“) sa používajú a testujú už dlho a osvedčili sa ako zaujímavé riešenie na zlepšenie hospodárskej a energetickej efektívnosti prepravy, pričom zaisťujú bezpečnosť cestnej premávky a ochranu infraštruktúry vďaka svojmu obmedzeniu na náležité časti cestných sietí. Vzhľadom na vnútroštátne špecifiká, rôzne hospodárske záujmy, prepravné potreby a rozličné kapacity dopravnej infraštruktúry v členských štátoch majú najlepšie predpoklady na to, aby posúdili a povolili pohyb EMS na svojom území***. Pred povolením EMS by členské štáty mali najskôr posúdiť možný vplyv nových trás na bezpečnosť cestnej premávky, infraštruktúru, modálnu spoluprácu, prechod na iné druhy potravy 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 ~~vrátane poskytovania jasných informácií~~***. Týmito podmienkami by sa okrem iného malo zabezpečiť, aby sa EMS používali na cestách, na ktorých je zaručená bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Členské štáty by mali poskytovať jasné informácie*** o limitoch hmotnosti a rozmerov EMS ~~a ona~~ ***a*** častiach cestnej siete zlučiteľných so špecifikáciami takýchto vozidiel~~, a monitorovania~~***. Členské štáty by mali zriadiť monitorovací systém na posúdenie*** vplyvov používania EMS na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, ako aj environmentálnych vplyvov európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na podiel jednotlivých druhov dopravy. ***Jasné vymedzenie EMS v tejto smernici zaručuje, že EMS pozostáva zo štandardných samostatných vozidiel, aby sa zabezpečila kompatibilita s inými druhmi dopravy, najmä so železničnou dopravou. Aby sa účinne stimuloval prechod na mobilitu s nulovými emisiami, EMS zapojený do medzinárodnej dopravy by mali, hneď ako je to technicky a prevádzkovo uskutočniteľné, tvoriť vozidlá alebo jazdné súpravy s nulovými emisiami.*** **[PN 5]**

(9a) S cieľom maximalizovať bezpečnosť cestnej premávky a riadne pracovné podmienky je dôležité zabezpečiť, aby vodiči EMS mali primeranú odbornú prípravu a kvalifikáciu potrebnú na manipuláciu s ťažšími a dlhšími vozidlami a jazdnými súpravami. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť minimálne požiadavky alebo systém certifikácie vodičov EMS. S cieľom zaistiť rovnaké podmienky, ktoré umožňujú rovnaké zaobchádzanie a nediskrimináciu vodičov a prevádzkovateľov EMS, by členské štáty mali zaručiť vzájomné uznávanie tejto certifikácie v dotknutých členských štátoch. **[PN 6]**

(10) Členské štáty by mali mať naďalej možnosť dočasne vykonávať skúšky. Nové technológie umožňujúce nabíjanie za jazdy, ako sú solárne panely, zberače a elektrické cesty, alebo postupné zavádzanie EMS v členských štátoch si môžu vyžadovať prekročenie maximálnej hmotnosti a rozmerov v skúšobnom prostredí vrátane cezhraničných úsekov cestnej siete. Členské štáty by preto mali mať naďalej možnosť vykonávať takéto skúšky a mali by byť schopné testovať cezhraničnú kompatibilitu nových technológií a koncepcií. Dočasný a inovatívny charakter skúšok treba objasniť stanovením maximálneho časového obdobia na ich vykonávanie. Zároveň by sa počet skúšok nových technológií a inovačných schém nemal obmedzovať, aby sa nebránilo inovácii. Členské štáty by mali pravidelne monitorovať a posudzovať výkon a vplyv testovania nových technológií a nových koncepcií na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru a modálnu spoluprácu, ako aj environmentálne vplyvy na dopravný systém, napríklad vplyvy na rozdelenie podľa druhov dopravy.

(10a) Nové harmonizované pravidlá týkajúce sa EMS vo vnútroštátnej a v medzinárodnej doprave v členských štátoch, ktoré umožňujú ich používanie, by mali zahŕňať zber údajov o bezpečnosti cestnej premávky v týchto členských štátoch vrátane podielu smrteľných nehôd a zranení spôsobených zrážkami. Vzhľadom na to, že zraniteľní účastníci cestnej premávky predstavujú takmer tretinu úmrtí pri zrážkach s ťažkými úžitkovými vozidlami, by členské štáty mali zabezpečiť, aby EMS nemali negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, najmä na bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti, ako aj motocyklisti a osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou a schopnosťou orientácie. **[PN 7]**

(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 ***EÚ*** žiadosti o osobitné povolenia na prepravu nedeliteľného nákladu v príslušnom členskom štáte. ***Okrem toho by uvedený vnútroštátny systém mal poskytovať informácie o vnútroštátnych maximálnych povolených hmotnostiach a rozmeroch vozidiel a jazdných súprav a informácie o možných obmedzeniach, predovšetkým v súvislosti s výškou. S cieľom zabezpečiť, aby mali prevádzkovatelia a občania prístup ku všetkým relevantným informáciám na jednom mieste, by Komisia mala najneskôr do [6 mesiacov od dátumu transpozície tejto smernice] zriadiť osobitný európsky webový portál, ktorý by prepojil vnútroštátne elektronické a komunikačné systémy a okrem iného poskytoval jasný grafický prehľad ciest, na ktorých sa EMS a v príslušných prípadoch vozidlá prepravujúce nedeliteľný náklad smú pohybovať v príslušných členských štátoch.*** **[PN 8]**

(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*** treba používanie takýchto ťažších nákladných vozidiel na fosílne palivá od roku 2035 postupne ukončiť, ~~keď sa podľa predpokladov trhová penetrácia~~***aby sa posilnila právna istota v prípade investícií a ešte viac sa podnietil prienik účinnejších*** ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami ~~výrazne zvýši až na približne 50 % nových registrácií ťažkých úžitkových vozidiel~~***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. **[PN 9]**

(13) Doklad o zhode vozidiel s hodnotami stanovenými v smernici 96/53/ES by mal obsahovať komplexné informácie v súlade s aktualizovanými pravidlami Únie o jednotných postupoch a technických špecifikáciách pre typové schvaľovanie vozidiel. Odkazy na uplatniteľné pravidlá Únie by sa preto mali aktualizovať tak, aby zahŕňali konkrétny odkaz na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/535 ([9]). Informácie, ktoré by sa mali zahrnúť do dokladu o zhode, by sa mali ďalej zosúladiť s maximálnou hmotnosťou povolenou podľa smernice 96/53/ES. Kontrola intermodálnej povahy danej prepravy, ako sa vymedzuje v článku 2, môže byť v nekontajnerovej preprave obzvlášť náročná. S cieľom zabezpečiť, aby sa v prípade ťažkých úžitkových vozidiel zapojených do intermodálnej prepravy náležite využívala povolená dodatočná hmotnosť, musia prevádzkovatelia predložiť doklad o intermodálnej povahe prepravy. Platformy pre digitálne dopravné údaje zriadené podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1056/2020 ([10]) (ďalej len „platformy eFTI“) poskytujú vhodný nástroj, keďže sú zriadené tak, aby zahŕňali požiadavky na regulačné informácie stanovené v článkoch 3 a 7 smernice 92/106/EHS. Používanie platformy eFTI by preto malo byť povinné na zaznamenávanie a sprístupňovanie príslušných informácií o doprave, pokiaľ ide o druhy dopravy používané na prepravu nákladu.

([9]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/535 z 31. marca 2021, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska ich všeobecných konštrukčných vlastností a bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 117, 6.4.2021, s. 1).

([10]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 1056/2020 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33).

(14) Vozidlá ~~s otvorenými nadstavbami~~ na prepravu iných vozidiel***, z ktorých mnohé majú otvorenú nadstavbu,*** majú veľmi obmedzený potenciál na zníženie svojej spotreby energie zlepšenou aerodynamikou. Rozdielne vnútroštátne pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách na prepravu iných vozidiel spôsobujú narušenie hospodárskej súťaže a výrazne obmedzujú ich potenciál zlepšiť prevádzkovú účinnosť a energetickú hospodárnosť v medzinárodnej doprave. Preto treba harmonizovať pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách ~~s otvorenými nadstavbami~~ na prepravu iných vozidiel, aby sa zabezpečilo riadne plnenie týchto cieľov. **[PN 10]**

(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“***. **[PN 11]**

(16) Podobne ako v prípade potreby dodatočného priestoru ani súčasné normy nie sú vhodné na kompenzáciu dodatočnej hmotnosti ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, najmä v diaľkovej doprave. Dodatočná hmotnosť a zaťaženie náprav sú potrebné pre jazdné súpravy s nulovými emisiami, ako aj pre najbežnejšie osobné vozidlá používané v Únii. Ľahšími technológiami a lepšou aerodynamikou sa používanie pohonných systémov s nulovými emisiami zefektívni (napríklad s cieľom umožniť dlhší dojazd a dlhšiu životnosť batérie), a to znížením ich spotreby energie. S cieľom poskytnúť dodatočné stimuly na zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, podporiť technologický vývoj, ako aj vybavenie vozidiel so zlepšenou aerodynamikou by sa preto mala povolená dodatočná hmotnosť oddeliť od hmotnosti technológie s nulovými emisiami.

(16a) Množstvo rôznych označení vozidiel a signalizácie v členských štátoch môže byť pre účastníkov cestnej premávky mätúce a mať negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky v Únii. S cieľom zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky by sa na úrovni Únie malo zaviesť štandardizované označenie EÚ týkajúce sa dĺžky motorových vozidiel alebo jazdných súprav. Toto označenie EÚ by účastníkom cestnej premávky pomohlo identifikovať takéto vozidlá a oboznámiť sa s nimi a znížilo by akékoľvek riziká vyplývajúce z obmedzení viditeľnosti alebo mŕtveho uhla, napríklad pri predbiehaní takýchto dlhých vozidiel alebo jazdných súprav. **[PN 12]**

(16b) Elektrické vozidlá na batérie, palivové články a iné vozidlá na vodíkový pohon majú veľký potenciál dekarbonizovať určité segmenty odvetvia ťažkej nákladnej dopravy a ich rozvoj by sa mal podporovať, pričom treba zohľadniť skutočnosť, že žiadna technológia nie je bez vplyvu na životné prostredie. Ak elektrifikácia nie je možná alebo je menej účinná a vozidlá na vodíkové palivo nie sú vhodné alebo nákladovo konkurencieschopné, zásada technologickej neutrality umožňuje zabezpečiť rovnaké podmienky s ostatnými vyspelejšími technológiami. **[PN 13]**

(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~~***by mali*** zabezpečiť prinajmenšom zavedenie ~~takýchto~~***automatických*** systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti ***vrátane tých, ktoré sú certifikované v základnej sieti TEN-T***, aby mohli lepšie zamerať cestné kontroly na preťažené vozidlá***. Okrem toho by malo byť možné používať aj presné a plne interoperabilné palubné vážiace zariadenia. Takéto certifikované automatické systémy by mali byť schopné rozpoznať vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť, majú však výnimku na základe platného osobitného povolenia alebo podobného opatrenia. Tieto systémy by mali byť takisto schopné zistiť, keď sú splnené požiadavky na získanie osobitných povolení. Tým by sa malo predísť neodôvodneným sankciám a usporiť administratívne náklady prevádzkovateľom, ako aj členským štátom***. Okrem toho by sa povinná minimálna úroveň kontrol, ktoré majú členské štáty vykonávať, mala v záujme spoľahlivosti a konzistentnosti presadzovania predpisov v celej Únii stanoviť úmerne k úrovni dopravy, ktorá sa na ich území uskutočňuje vozidlami patriacimi do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vrátane primeraného počtu kontrol v nočných hodinách. **[PN 14]**

(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 ***by mali na takéto schémy***~~mali~~ uplatňovať minimálne spoločné požiadavky ~~na zaručenie harmonizácie a interoperability~~***, aby sa zaručila harmonizácia a interoperabilita*** v celej ~~EÚ~~***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. **[PN 15]**

(18a) Presadzovanie smernice 96/53/ES je základnou súčasťou zavedených systémov monitorovania a presadzovania na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni, ktoré prispievajú k vykonávaniu sociálnych, trhových a technických pravidiel Únie uplatniteľných na cestnú dopravu. Ak sa zistí nesúlad s predpísanými požiadavkami na hmotnosť a rozmery, príslušné vnútroštátne orgány prijmú donucovacie opatrenia. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sankcie boli nediskriminačné, pokiaľ ide o druhy zvolených sankcií aj ich výšku, a aby boli účinné, odrádzajúce a primerané závažnosti spáchaného porušenia. Tieto porušenia by sa mali zaznamenávať vo vnútroštátnom registri podnikov cestnej dopravy, informácie o nich by sa mali vymieňať prostredníctvom Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU) a mali by sa odrážať v hodnotení rizikovosti podnikov v súlade s nariadením (ES) č. 1071/2009. Očakáva sa, že cezhraničné uplatňovanie sankcií v rozsahu pôsobnosti smernice 96/53/ES sa uľahčí prostredníctvom zmenenej smernice (EÚ) 2015/413 o cezhraničnom presadzovaní pravidiel. **[PN 16]**

(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 sa členské štáty mali podnecovať k tomu, aby príjmy zo sankcií uplatniteľných za porušenia tejto smernice alebo ekvivalentnú finančnú hodnotu týchto príjmov použili na podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov, a tým zníženie externých nákladov, ktoré vytvára preprava, na podporu intermodality a zvýšenie udržateľnosti cezhraničnej prepravy. **[PN 17]**

(19) Na podporu rastu multimodálneho dopravného systému by sa mala ďalej uľahčovať kontajnerová doprava***, a to aj doprava, v ktorej sa používajú kontajnery s dĺžkou 45 alebo 48 stôp alebo výmenné nadstavby s dĺžkou 45 stôp alebo veľkokapacitné kontajnery,*** tým, že sa cestným vozidlám umožní dodatočná výška ***a dĺžka*** na prepravu ~~veľkokapacitných~~***týchto*** kontajnerov. **[PN 18]**

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

(20) Európsky parlament a Rada by mali pravidelne dostávať informácie o výsledkoch kontrol dodržiavania predpisov, ktoré vykonávajú príslušné orgány členských štátov, o zavádzaní a používaní nástrojov na presadzovanie predpisov a monitorovacích systémov, najmä v súvislosti s posudzovaním prevádzkových, bezpečnostných a environmentálnych vplyvov používania ťažších a/alebo dlhších vozidiel vrátane modulárnych jazdných súprav. Tieto informácie, ktoré poskytnú členské štáty, by mali Komisii umožniť monitorovať vývoj na trhu a súlad so smernicou 96/53/ES. S cieľom uľahčiť členským štátom predkladanie potrebných informácií Komisii a zabezpečiť jednotnosť a porovnateľnosť údajov, čo umožní monitorovať plnenie a celkovo zhodnotiť výsledky smernice 96/53/ES, je žiaduce, aby Komisia stanovila jednotný, používateľsky ústretový formát podávania správ.

(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***. **[PN 20]**

(22) S cieľom zabezpečiť, aby monitorovacie systémy, ktoré majú zriadiť členské štáty na posudzovanie vplyvov EMS, a skúšky boli v súlade s minimálnymi harmonizovanými požiadavkami, by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty s cieľom doplniť smernicu 96/53/ES, pokiaľ ide o stanovenie minimálnych súborov údajov a/alebo ukazovateľov výkonnosti, ktoré majú tieto monitorovacie systémy poskytovať. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016 ([11]). Predovšetkým sa v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(23) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť spoločný štandardný formulár ***EÚ na podanie*** žiadosti a harmonizovať pravidlá a postupy vydávania vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení pre vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu hmotnosť a/alebo rozmery a sú určené na prepravu nedeliteľného nákladu, stanoviť štandardný formát podávania správ pre členské štáty, aby si mohli plniť svoje povinnosti nahlasovania, a stanoviť dočasné výnimky z uplatňovania hmotnostných a rozmerových limitov používaných v medzinárodnej doprave medzi členskými štátmi postihnutými krízou. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) čk. 182/2011 ([12]). **[PN 21]**

(23a) S cieľom posúdiť účinnosť a efektívnosť tejto smernice a zmerať pokrok pri plnení jej špecifických cieľov je dôležité pravidelne hodnotiť jej vykonávanie a vplyv. Komisia by preto mala predkladať pravidelné hodnotiace správy o uplatňovaní tejto smernice na základe základných podmienok uvádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh, ako je dostupnosť a kapacita vhodnej infraštruktúry pre alternatívne palivá, vplyv európskeho systému na cestnú dopravu, ako aj poplatky za používanie ciest diferencované podľa emisií CO_2 v členských štátoch. Tieto správy by mali obsahovať podrobné informácie o týchto základných podmienkach a o vývoji vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy, vplyve na bezpečnosť cestnej premávky a cestnú infraštruktúru, prechode na iné druhy dopravy, používaní inteligentných systémov presadzovania práva a o technologickom pokroku v cestnej doprave. Okrem toho by sa v správach mala zvážiť rozšíriteľnosť opatrení v súlade s dlhodobými cieľmi smernice. Na základe zistení uvedených v týchto posúdeniach by sa k správe mal v prípade potreby pripojiť legislatívny návrh na zmenu tejto smernice a povinností, ktoré sú v nej stanovené. **[PN 22]**

(24) Vzhľadom na mnohé zmeny prílohy I k smernici 96/53/ES týkajúce sa potreby poskytnúť dodatočné stimuly na zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, potreby harmonizovať maximálnu hmotnosť 5-nápravových motorových vozidiel a potreby podporovať intermodálnu prepravu je z dôvodu jasnosti vhodné danú prílohu nahradiť.

(25) S cieľom doplniť informácie požadované podľa smernice 96/53/ES do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2020/1056 treba uvedené nariadenie zmeniť.

([11]) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

([12]) 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).

(26) Keďže ciele tejto smernice, a to zaistiť bezpečnosť cestnej premávky, podporiť udržateľnú a efektívnu prepravu a zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov cezhraničnej povahy cestnej dopravy a problémov, ktoré má tato smernica riešiť, 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.

(27) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom ([13]) sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a príslušnými časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.

(28) Smernica 96/53/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 96/53/ES

Smernica 96/53/ES sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

   a) v odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

      „a) rozmery motorových vozidiel kategórií M_2 a M_3 a ich prípojných vozidiel kategórie O a motorových vozidiel kategórií N_2 a N_3 a ich prípojných vozidiel kategórií O_3 a O_4 tak, ako sú klasifikované v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 Európskeho parlamentu a Rady (*);“;

   b) odsek 2 sa nahrádza takto:

      „2. Všetky hodnoty hmotností uvedené v prílohe I sú platné ako prevádzkové normy a týkajú sa teda podmienok zaťaženia a nie výrobných noriem, ktoré sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 (**).“;

   _____

   (*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

   (**) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).“

2. Článok 2 sa mení takto:

   a) v druhej zarážke sa vymedzenie pojmu „príves“ nahrádza takto:

      „— ‚príves‘ je prípojné vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 17 nariadenia (EÚ) 2018/858;“

([13]) Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) v tretej zarážke sa vymedzenie pojmu „náves“ nahrádza takto:

„— ‚náves‘ je vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 33 nariadenia (EÚ) 2018/858;“

c) za vymedzenie pojmu „jazdná súprava“ sa vkladá toto vymedzenie pojmu:

„— ‚európsky modulárny systém‘ je motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sú pripojené k jednému alebo viacerým prívesom alebo návesom, pričom celková jazdná súprava presahuje maximálnu povolenú dĺžku a môže prekročiť maximálnu povolenú hmotnosť stanovenú v prílohe I a jednotlivé motorové vozidlo, príves(-y) a náves(-y) nepresahujú hmotnosť alebo rozmery stanovené v prílohe I;“

d) za vymedzenie pojmu „klimatizované vozidlo“ sa vkladá toto vymedzenie pojmu:

„— ‚vozidlo na prepravu iných vozidiel‘ je jazdná súprava, ktorá je skonštruovaná alebo trvalo prispôsobená na prepravu iných vozidiel;“

e) v štrnástej zarážke sa vymedzenie pojmu „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“ nahrádza takto:

„— ‚vozidlo s pohonom na alternatívne palivá‘ je motorové vozidlo, ktoré je úplne ***alebo čiastočne*** poháňané alternatívnym palivom a ktoré bolo schválené podľa rámca nariadenia (EÚ) 2018/858;“ **[PN 23]**

f) v pätnástej zarážke sa vo vymedzení pojmu „prevádzka intermodálnych prepráv“ písmeno a) nahrádza takto:

„a) prevádzku kombinovanej dopravy vymedzenú v článku 1 smernice Rady 92/106/EHS (*), alebo“;

_____

(*) 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).“;

g) za vymedzenie pojmu „odosielateľ“ sa vkladá toto vymedzenie pojmu:

„— ‚platforma eFTI‘ je informačná platforma v nákladnej doprave zriadená podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 (*),“;

_____

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33).“

h) druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Všetky maximálne povolené rozmery uvedené v prílohe I sa porovnajú so zodpovedajúcimi deklarovanými hodnotami konkrétneho vozidla v informačnom dokumente pripojenom k typovému schváleniu EÚ celého vozidla vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683 (*), bez kladných tolerancií.“;

_____

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1).“

3. Článok 4 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) vozidiel alebo jazdných súprav na medzinárodnú nákladnú alebo osobnú dopravu, ktoré nespĺňajú charakteristiky stanovené v prílohe I;“

b) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Vozidlám alebo jazdným súpravám, ktoré presahujú maximálnu hmotnosť a/alebo rozmery, môže byť povolená prevádzka len na základe zvláštnych povolení vydávaných príslušnými orgánmi, alebo na základe podobných opatrení odsúhlasených podľa jednotlivých prípadov týmito orgánmi vtedy, keď tieto vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujú nedeliteľný náklad alebo sú určené na jeho prepravu.

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

Členské štáty zaručia, aby podmienky, za ktorých sa vydávajú povolenia alebo podobné opatrenia týkajúce sa prepravy nedeliteľného nákladu, boli primerané a nediskriminačné. Členské štáty ***predovšetkým vydávajú povolenia alebo podobné opatrenia v elektronickom formáte a*** spolupracujú ~~najmä~~***na ďalšej harmonizácii lehôt na vydávanie povolení. Členské štáty tiež spolupracujú*** s cieľom zabrániť rozmanitosti označení a signálov na vozidlách a ***dosiahnuť, aby sa*** namiesto textu ~~majú uprednostňovať~~***uprednostňovalo*** používanie piktogramov. Členské štáty ***okrem toho spolupracujú na harmonizácii príslušných pravidiel týkajúcich sa sprevádzania prepravy nedeliteľného nákladu, ako je predpísané používanie, označenia a značky pre sprevádzajúce vozidlá. Členské štáty*** nesmú v súvislosti s ~~prepravou~~***vodičmi prepravy*** nedeliteľného nákladu ukladať jazykové požiadavky.

Členské štáty zabezpečia, aby bolo na vozidlách prepravujúcich nedeliteľný náklad umiestnené označenie EÚ stanovené v článku 10ca. **[PN 24]**

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

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

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

b) členský štát, ktorý povolí, aby sa na jeho území vykonávala preprava vozidlami alebo jazdnými súpravami s rozmermi líšiacimi sa od rozmerov uvedených v prílohe I, tiež povolí pohyb európskych modulárnych systémov podľa odseku 4a, aby sa dosiahla aspoň povolená nákladová dĺžka v tomto členskom štáte a každý prevádzkovateľ tak mohol využiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.“ **[PN 25]**

c) vkladá sa tento odsek 4a:

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

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

a) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa maximálnych hmotností a rozmerov uplatniteľných na pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území;

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

c) členské štáty zabezpečia prepojenie tej časti siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu na ich území pohybovať, s cestnou sieťou susedných členských štátov, ktoré takisto umožňujú pohyb európskych modulárnych systémov, s cieľom umožniť cezhraničnú dopravu;

d) členské štáty zriadia ~~monitorovací~~ systém ~~a posúdia vplyv~~***monitorovania vplyvu*** európskych modulárnych systémov na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, modálnu spoluprácu, ***objem dopravy,*** ako aj ~~environmentálne vplyvy~~***environmentálnych vplyvov*** európskych modulárnych systémov na dopravný systém vrátane vplyvov na rozdelenie podľa druhov dopravy***., pričom zohľadnia predbežné posúdenie vykonané podľa písmena a);***

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

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

Keď členský štát povolí v súlade s týmto odsekom pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej doprave, nesmie odmietnuť alebo zakázať pohyb európskych modulárnych systémov v medzinárodnej doprave na svojom území za predpokladu, že takéto systémy nepresahujú maximálnu hmotnosť a rozmery stanovené pre európske modulárne systémy vo vnútroštátnej doprave.

Ak členské štáty povolia pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území, ***oznámia to Komisii a*** informujú ***ju*** o tom***, ako spĺňajú podmienky stanovené v písmenách -a) až da) tohto odseku. V nadväznosti na takéto oznámenia Komisia v náležitých prípadoch vydá týmto členským štátom odporúčania s cieľom zabezpečiť súlad s uvedenými podmienkami. Ak Komisia vydá odporúčania, dotknutý členský štát do šiestich mesiacov informuje*** Komisiu ***o tom, ako má v úmysle uvedené odporúčania vykonať***.; ***Odporúčania Komisie a odpovede členského štátu sa zverejnia.***“ **[PN 26]**

d) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Členské štáty môžu na obmedzené časové obdobie povoliť skúšky vozidiel alebo jazdných súprav s novými technológiami alebo novými koncepciami, ktoré nedokážu spĺňať požiadavky tejto smernice. Takýmto vozidlám alebo jazdným súpravám sa povolí vykonávať počas skúšobného obdobia určitú vnútroštátnu alebo medzinárodnú prepravu ***až potom, ako preukážu, že stanovené prepravné činnosti sa nemôžu vykonávať inou formou dopravy, ktorá ponúka podobné alebo vyššie prínosy z hľadiska bezpečnosti a životného prostredia. Treba preukázať, že to nemá významný vplyv na intermodálnu hospodársku súťaž v odvetví dopravy ako celku***. Skúšky s európskymi modulárnymi systémami sa povoľujú na obdobie najviac piatich rokov ***a možno ich obnoviť raz najviac na tri roky. Ak sa členský štát rozhodne obnoviť skúšku, poskytne Komisii dostatočné odôvodnenie***. Počet skúšok nie je obmedzený. Členské štáty o nich informujú Komisiu. **[PN 27]**

Členské štáty zriadia monitorovací systém a posúdia vplyv skúšok uvedených v prvom pododseku na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru a modálnu spoluprácu, ako aj environmentálne vplyvy na dopravný systém vrátane vplyvov na rozdelenie podľa druhov dopravy.“

e) vkladá sa tento odsek 5a:

„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 ~~monitorovacie systémy zriadené~~***na základe predbežného posúdenia a prostredníctvom monitorovacích systémov zriadených*** členskými štátmi, ako sa uvádza v odseku 4a ~~písm.~~***písmenách -a) a*** d) a odseku 5 tohto článku.;“ **[PN 28]**

f) Odsek 7 sa vypúšťa.

4. Vkladajú sa tieto články 4a a 4b:

„Článok 4a

1. Členské štáty zriadia a vedú elektronický informačný a komunikačný systém aspoň s týmito funkciami jednotného kontaktného miesta:

a) jednotné národné kontaktné miesto, prostredníctvom ktorého žiadateľ predkladá v štandardizovanom formáte žiadosť o osobitné povolenie alebo podobné opatrenie, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 3;

b) jednotný národný prístupový bod pre žiadateľov na získanie informácií o požiadavkách na podávanie žiadostí o osobitné povolenia alebo podobné opatrenia, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 3, a informácií potrebných na plánovanie ich trás jasným, prístupným a transparentným spôsobom;

c) v relevantných prípadoch jednotný národný prístupový bod pre prevádzkovateľov európskych modulárnych systémov k informáciám uvedeným v článku 4 ods. 4a písm. a) a b)**.;**

ca) jednotný národný prístupový bod na získavanie informácií jasným, prístupným a transparentným spôsobom týkajúcich sa vnútroštátnych maximálnych povolených hmotností a rozmerov vozidiel, ako aj akýchkoľvek obmedzení, a to aj pokiaľ ide o výšku, v určených oblastiach alebo na špecifických cestách. **[PN 29]**

1a. Komisia do [6 mesiacov od dátumu transpozície tejto smernice] zriadi a následne spravuje osobitný a aktualizovaný európsky webový portál dostupný vo všetkých úradných jazykoch Únie, ktorý jasným, prístupným a transparentným spôsobom prepája vnútroštátne elektronické a komunikačné systémy uvedené v odseku 1. Na tomto európskom portáli sa prístupným a transparentným spôsobom taktiež zverejnia časti cestnej siete, na ktorých sa môžu európske modulárne systémy a v príslušných prípadoch vozidlá prepravujúce nedeliteľný náklad pohybovať. **[PN 30]**

2. Komisia ~~môže prijať~~***prijme*** vykonávacie akty, ktorými sa stanoví spoločný štandardný formulár ***EÚ na podanie*** žiadosti ***o povolenie*** a harmonizujú ~~sa~~ pravidlá a postupy***, a to aj pokiaľ ide o potrebné informácie o registrácii vozidla,*** vydávania***, a to aj v digitálnom formáte,*** vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení uvedených v odseku 1 tohto článku a v článku 4 ods. 3***, a ktorými sa harmonizujú príslušné pravidlá sprevádzania prepravy nedeliteľného nákladu***. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2. **[PN 31]**

Článok 4b

1. Keď členský štát v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. a) povolí na svojom území pohyb jazdných súprav s maximálnou hmotnosťou presahujúcou limity stanovené v bodoch 2.2.1 alebo 2.2.2 prílohy I, nesmie odmietnuť ani zakázať, aby sa na jeho území používali v medzinárodnej doprave jazdné súpravy, ktoré spĺňajú hodnoty hmotnosti stanovené pre vnútroštátnu prepravu tovaru, za predpokladu, že maximálna povolená hmotnosť takýchto jazdných súprav nepresahuje 44 ton.

2. Odchylne od odseku 1 sa hmotnostný limit 44 ton stanovený v odseku 1 môže prekročiť, ak členský štát povolí pre tieto jazdné súpravy vyššie hodnoty hmotnosti, ak sa podieľajú na intermodálnej preprave.

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

5. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá uvedené v článku 1, ktoré sú v súlade s touto smernicou, mali jeden z týchto dokladov:

a) kombináciu týchto dvoch štítkov:

-i) ‚povinný štítok výrobcu‘ vytvorený a pripevnený v súlade s prílohou II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2021/535 (*),

-ii) štítok týkajúci sa rozmerov v súlade s prílohou III k tejto smernici, vytvorený a pripevnený v súlade s prílohou II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2021/535;

b) jednotný štítok vytvorený a pripevnený v súlade s prílohou II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2021/535 a obsahujúci informácie z obidvoch štítkov uvedených v písmene a) tohto odseku;

c) jednotný dokument vydaný príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom je dané vozidlo registrované alebo uvedené do prevádzky. Takýto dokument musí mať tú istú hlavičku a informácie ako štítky uvedené v písmene a). Uchováva sa na mieste, ktoré je pre kontrolu ľahko dostupné, a je primerane chránený.“;

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/535 z 31. marca 2021, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska ich všeobecných konštrukčných vlastností a bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 117, 6.4.2021, s. 1).“;“

aa) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Vozidlá, ktoré majú doklad o zhode, podliehajú:

— ***náhodným kontrolám, pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa hmotností,***

— ***pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa rozmerov, kontrolám pri podozrení, že nie sú splnené požiadavky tejto smernice.“*** **[PN 32]**

b) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Prostredný stĺpec na doklade o zhode týkajúci sa hmotnosti obsahuje v prípade potreby hmotnostné normy Únie uplatniteľné na príslušné vozidlo.;“

c) dopĺňa sa tento odsek 7:

„7. Aby sa preprava mohla považovať za intermodálnu prepravu na účely tejto smernice, odosielateľ alebo, ak nejde o odosielateľa, podnik, ktorý organizuje intermodálnu prepravu, zabezpečí, aby sa dokumenty uvedené v článkoch 3 a 7 smernice 92/106/EHS zaznamenali a sprístupnili na platforme eFTI v súlade s nariadením (EÚ) 2020/1056. Takéto informácie sa sprístupnia príslušným orgánom na tej istej platforme eFTI, na ktorej boli zaznamenané informácie o doprave, v súlade s nariadením (EÚ) 2020/1056.“

6. Článok 8b sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. V záujme zvýšenia svojej energetickej účinnosti môžu vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú vybavené aerodynamickými zariadeniami spĺňajúcimi požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3 a ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858, presiahnuť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I k tejto smernici, aby sa umožnilo pridávať takéto zariadenia 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 nákladovej dĺžky uvedených vozidiel alebo jazdných súprav.

2. Aerodynamické zariadenia uvedené v odseku 1 musia byť pred uvedením na trh typovo schválené v súlade s pravidlami typového schválenia v rámci nariadenia (EÚ) 2018/858 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/535.;“

b) odsek 5 sa vypúšťa.

7. Vkladá sa tento článok 8c:

„*Článok 8c*

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

~~Previs ani~~ Podpera nákladu vozidla na prepravu iných vozidiel ~~nesmú~~***nesmie*** vo vzťahu k ***previsu*** nákladu prečnievať. Náklad môže prečnievať pred ťažným vozidlom maximálne 0,5 metra, ak ~~prvá nápravav~~***všetky nápravy*** prepravovaného vozidla ~~spočíva~~***spočívajú*** na konštrukcii ~~prívesu~~***vozidla***. Náklad môže prečnievať za ťažným vozidlom maximálne 1,5 metra, ak ~~posledná~~***najviac jedna*** náprava prepravovaného vozidla spočíva na ~~konštrukcii prívesu~~***zadnej podpere nákladu***.“ **[PN 33]**

8. Článok 9a sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858, môžu prekročiť maximálne dĺžky stanovené v bode 1.1 prílohy I k tejto smernici, ak ich kabíny majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť ~~a~~***,*** bezpečnostné vlastnosti ***a umožňujú pohodlie vodiča***. Maximálne dĺžky povolené podľa tohto článku možno prekročiť aj pri inštalácii technológie s nulovými emisiami. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito kabínami musia byť v súlade s bodom 1.5 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie maximálnych dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nosnosti týchto vozidiel. **[PN 34]**

2. Vozidlá uvedené v odseku 1 musia byť pred uvedením na trh schválené v súlade s pravidlami typového schválenia v rámci nariadenia (EÚ) 2018/858 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/535.;“

b) odsek 3 sa vypúšťa.

9. Článok 10b sa nahrádza takto:

„Článok 10b

1. Maximálne povolené hmotnosti a zaťaženia náprav vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidiel s nulovými emisiami sú stanovené v bodoch 2.2, 2.3, 2,4, 3.4.2 a 3.4.3 prílohy I.

Dodatočná hmotnosť požadovaná pre vozidlá s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami 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 10h prijímať delegované akty s cieľom doplniť túto smernicu aktualizáciou zoznamu alternatívnych palív uvedeného v článku 2, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť. Je obzvlášť dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

2. 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. **[PN 35]**

Dodatočná dĺžka požadovaná pre vozidlá s nulovými emisiami sa vymedzí na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom pri schválení dotknutého vozidla. Táto dodatočná dĺžka sa uvádza v úradnom doklade požadovanom podľa článku 6.“

10. Článok 10c sa nahrádza takto:

„Článok 10c

~~Maximálne dĺžky stanovené~~***V prípade vozidiel alebo jazdných súprav použitých v intermodálnej doprave je maximálna dĺžka stanovená*** v bode 1.1 prílohy I ***v prípade kĺbového vozidla***, v prípade potreby s výhradou článku 9a ods. 1 a článku 10b ods. 2, ***18,00 m a maximálna dĺžka stanovená*** ~~a maximálnu vzdialenosť stanovenú~~ v bode 1.6 prílohy I ~~možno prekročiť o 15 cm v prípade vozidiel alebo jazdných súprav zapojených do prepravy kontajnerov s dĺžkou 45 stôp alebo výmenných nadstavieb s dĺžkou 45 stôp, prázdnych alebo naložených, ak je cestná preprava daných kontajnerov alebo výmenných nadstavieb realizovaná v rámci intermodálnej prepravy~~***je 13,50 m***.“ **[PN 36]**

10a. Vkladá sa tento článok 10ca:

„***Článok 10ca***

1. S cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zabrániť rozmanitosti označení a signálov na vozidlách sa týmto zavádza jednotné označenie EÚ pre dĺžku motorových vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke používaných pri preprave v rámci EMS alebo s rozmermi, ktoré sa odchyľujú od rozmerov stanovených v bodoch 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 prílohy I.

2. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby na všetkých motorových vozidlách alebo jazdných súpravách uvedených v odseku 1 bolo na zadnej strane motorového vozidla alebo jazdnej súpravy jasne a viditeľne umiestnené označenie EÚ.

3. Komisia do [1 roka od dátumu nadobudnutia účinnosti] prijme delegovaný akt v súlade s článkom 10h s cieľom doplniť túto smernicu stanovením podrobných noriem, požiadaviek a iných ustanovení týkajúcich sa označení a ich vydávania a zobrazovania, pričom uprednostní používanie piktogramov pred textom.“ **[PN 37]**

11. Článok 10d sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty prijmú špecifické opatrenia na ~~určenie~~***zistenie*** 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 ***vrátane súladu s požiadavkami osobitných povolení***. Uvedené opatrenia ~~sa môžu vykonávať pomocou~~***zahŕňajú zriadenie*** automatických systémov umiestnených v rámci cestnej infraštruktúry ~~alebo prostredníctvom palubných vážiacich zariadení nainštalovaných vo vozidlách~~***, ktorými sa zabezpečí aspoň zavedenie*** v súlade s ~~odsekom 4~~***nariadením (EÚ) č. 1315/2013*** (*)***. Členské štáty zriadia certifikované automatické systémy v základnej sieti v transeurópskej cestnej dopravnej sieti vymedzenej v nariadení (EÚ) č. 1315/2013.***

~~Ak sa členský štát rozhodne umiestniť automatické systémy v rámci cestnej infraštruktúry, zabezpečí prinajmenšom zavedenie takýchto~~***Okrem používania automatických*** systémov ~~v transeurópskej~~***umiestnených v*** cestnej ~~dopravnej sieti stanovenej v nariadení (EÚ) č. 1315/2013~~ (*)***infraštruktúre môžu členské štáty určiť vozidlá alebo jazdné súpravy v prevádzke, pri ktorých je pravdepodobné, že prekročili maximálnu povolenú hmotnosť, a to prostredníctvom palubného vážiaceho zariadenia nainštalovaného vo vozidlách v súlade s odsekom 4 alebo prostredníctvom cestných kontrol***.

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

Bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a vnútroštátne právo, ~~sa takéto~~***členské štáty môžu používať certifikované*** automatické systémy ~~certifikujú v prípade, že sa používajú na stanovenie porušení tejto smernice a~~***na*** ukladanie sankcií ***za porušenia tejto smernice. Certifikované***~~. V prípade, že sa~~ automatické systémy ~~používajú len na účely identifikácie, ich certifikácia nie je potrebná~~***sú prepojené s jednotným národným kontaktným miestom pre osobitné povolenia alebo podobné opatrenie stanovené v článku 4a, aby bolo možné rozpoznať vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a sú držiteľmi osobitného povolenia, ako aj tie, ktoré prekračujú hmotnosť povolenú na základe osobitného povolenia***. **[PN 38]**

2. Každý členský štát vykoná každý kalendárny rok najmenej šesť kontrol hmotnosti týchto vozidiel alebo jazdných súprav na jeden milión vozidlových kilometrov najazdených na jeho území vozidlami alebo jazdnými súpravami používanými na prepravu tovaru, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, bez ohľadu na krajinu registrácie takýchto vozidiel alebo krajinu, v ktorej boli tieto vozidlá uvedené do prevádzky. Kontroly zhody zahŕňajú primeraný počet kontrol vykonaných v noci.“;

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).“

b) v odseku 5 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„5. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce podrobné ustanovenia, ktorými sa zabezpečia jednotné podmienky vykonávania pravidiel interoperability a kompatibility stanovených v odseku 4.';"

12. Vkladá sa tento článok 10da:

„Článok 10da

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

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

2. ~~Keď členský štát zavedie IAP podľa odseku 1, zabezpečí, aby jeho~~***Členské štáty zabezpečia, aby ich*** schémy IAP boli v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ (*). Členské štáty predovšetkým zabezpečia, aby údaje týkajúce sa schémy IAP, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice 2010/40/EÚ, vrátane obmedzení hmotnosti, dĺžky, šírky alebo výšky boli dostupné v digitálnom strojovo čitateľnom formáte a sprístupnené prostredníctvom národných prístupových bodov zriadených podľa delegovaného nariadenia (EÚ) 2022/670 (**). ***Členské štáty takisto zabezpečia, aby bola schéma IAP prepojená s jednotným národným kontaktným miestom pre osobitné povolenia alebo podobné opatrenie stanovené v článku 4a, aby bolo možné rozpoznať vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú maximálnu povolenú hmotnosť a/alebo rozmery a sú držiteľmi osobitného povolenia.***

3. ~~Keď členský štát zavedie schémy~~***Pri zavádzaní schém*** IAP podľa odseku 1~~, musí~~ ***členské štáty musia***:

a) vymedziť kritériá, na základe ktorých sa ťažkým úžitkovým vozidlám udelí prístup, okrem iného vrátane hmotnosti, dĺžky, ***výšky,*** technických špecifikácií a súladu s osobitnými bezpečnostnými normami;

b) podporovať využívanie vyspelých inteligentných dopravných systémov na zvýšenie bezpečnosti a efektívnosti a zníženie preťaženia cestnej prepravy, na ktorú sa vzťahujú schémy IAP;

c) zriadiť komplexný informačný a komunikačný systém na informovanie prevádzkovateľov ťažkých úžitkových vozidiel o požiadavkách schémy IAP, postupoch podávania žiadostí a o každej aktualizácii alebo zmene systému.

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

~~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.~~ **[PN 39]**

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

(**) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/670 z 2. februára 2022, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 122, 25.4.2022, s. 1)."

12a. V článku 10e sa dopĺňa tento nový odsek:

„Členské štáty sa nabádajú, aby používali príjmy z týchto sankcií alebo ekvivalent týchto príjmov vyjadrený vo finančnej hodnote na rozvoj a podporu zavádzania udržateľných dopravných prostriedkov na trh, na financovanie infraštruktúry a inteligentných systémov presadzovania práva, na podporu operácií intermodálnej dopravy a na zvýšenie udržateľnosti cezhraničnej prepravy." **[PN 40]**

13. V článku 10f ods. 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) odosielateľ vystavil dopravcovi, ktorého poverí prepravou kontajnera alebo výmennej nadstavby, vyhlásenie, v ktorom sa uvádza hmotnosť a výška prepravovaného kontajnera alebo výmennej nadstavby, a."

14. Článok 10g sa nahrádza takto:

„*Článok 10g*

1. 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;

b) počte zistených preťažených vozidiel alebo jazdných súprav;

c) počte a umiestnení automatických systémov zriadených v cestnej infraštruktúre podľa článku 10d ods. 1 ~~a či sú určené len na účely identifikácie alebo~~ ***, ktoré*** sú certifikované na priame presadzovanie dodržiavania predpisov; **[PN 41]**

d) implementácii a účinnosti schém IAP zriadených v súlade s článkom 10da;

e) počte vnútroštátnych povolení vydaných na mimoriadnu prepravu podľa článku 4 ods. 3 a ich trvanie (jednorazové povolenia alebo dlhodobé povolenia);

f) výsledkoch posúdení vykonaných podľa článku 4 ods. 4a písm. d) a článku 4 ods. 5.

Tieto informácie sa rozčlenia podľa jednotlivých rokov.

2. Komisia analyzuje informácie získané podľa odseku 1 a na základe získaných informácií ***v náležitých prípadoch vydá členským štátom odporúčania. Ak Komisia vydá takéto odporúčania, dotknutý členský štát do šiestich mesiacov od ich vydania informuje Komisiu o tom, ako má v úmysle tieto odporúčania vykonať. Komisia*** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o ~~vykonávaní~~***súlade s požiadavkami*** tejto smernice najneskôr do ~~13~~***12*** mesiacov od prijatia informácií od všetkých členských štátov. Táto správa obsahuje informácie o relevantnom vývoji v príslušných oblastiach. **[PN 42]**

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví štandardný formulár na podávanie správ v elektronickom formáte, ktorý majú členské štáty používať na predkladanie informácií uvedených v odseku 1 Komisii. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2.“

15. V článku 10h sa ~~odsek 2 nahrádza~~***odseky 2, 3 a 5 nahrádzajú*** takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 5a ~~a~~***,*** 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. **[PN 43]**

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. **[PN 44]**

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 5a, článku 10b ods. 1 a článku 10ca nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o 2 mesiace.“ **[PN 45]**

16. V článku 10i sa vkladá tento odsek 4:

„4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

17. Článok 10j sa ~~vypúšťa.~~***nahrádza takto:***

„***Článok 10j***

Do roku 2027 a potom každé štyri roky Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice. Správa musí obsahovať podrobné posúdenie vývoja vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy vrátane osobitných charakteristík určitých trhových segmentov a vplyvu tohto vývoja na bezpečnosť cestnej premávky, cestnú infraštruktúru, fungovanie vnútorného trhu cestnej dopravy, konkurencieschopnosť odvetvia, prepojenosť a prechod na iné druhy dopravy. Správa môže obsahovať prvky zo správy uvedenej v článku 10g ods. 2. Komisia v tejto správe analyzuje najmä to, či sú k dátumu uvedenému v článku 4b ods. 3 uspokojivo splnené základné podmienky na uvedenie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh v Únii. V tejto správe sa okrem iného posúdia najmä tieto základné podmienky: počet registrácií ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v členských štátoch, dostupnosť a kapacita vhodnej infraštruktúry pre alternatívne palivá a vplyv európskeho systému obchodovania s emisiami na cestnú dopravu, ako aj poplatky za používanie ciest v členských štátoch diferencované podľa emisií CO_2. Okrem toho sa v tejto analýze posúdia základné podmienky uvedenia vozidiel s nulovými emisiami alebo jazdných súprav európskych modulárnych systémov používaných v medzinárodnej doprave na trh v tých členských štátoch, ktoré umožňujú ich pohyb na svojom území.

Okrem toho sa v správe analyzuje používanie schém politiky inteligentného prístupu (IAP) v súvislosti s presadzovaním, pričom sa zohľadní ich dostupnosť a nákladová účinnosť. Správa okrem toho obsahuje informácie o technologickom pokroku v oblasti cestnej dopravy, ktorý je relevantný, a to aj pokiaľ ide o nové technológie alebo nové koncepcie a aerodynamické zariadenia, ako aj prívesy alebo návesy s technológiou s nulovými emisiami.

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

Na základe zistení uvedených v týchto posúdeniach sa k správe v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tejto smernice.“ **[PN 46]**

18. Vkladá sa tento článok 10k:

„*Článok 10k*

V prípade krízy, ak si to vyžaduje verejný záujem a za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môžu členské štáty udeliť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I pre vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave na obdobie nepresahujúce dva mesiace. ***Toto obdobie sa môže obnoviť len v prípade, že kríza pretrváva.*** **[PN 47]**

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.*** **[PN 48]**

Ak kríza postihne viacero členských štátov, Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I pre vozidlá používané v medzinárodnej doprave medzi dotknutými členskými štátmi. Obdobie takejto výnimky nesmie presiahnuť šesť mesiacov a môže sa predĺžiť len v prípade, že kríza pretrváva. Takéto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom uvedeným v článku 10i ods. 4.

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

19. Príloha I sa nahrádza prílohou k tejto smernici.

20. V prílohe III sa slová „smernici 76/114/EHS“ nahrádzajú slovami „prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2021/535“.

Článok 2

Zmeny nariadenia (EÚ) 2020/1056

V článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2020/1056 sa vkladá tento bod vi):

„vi) článku 6 ods. 7 smernice Rady 96/53/ES (*);“

(*) 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).“

Článok 3

Transpozícia

1. Členské štáty prijmú a uverejnia najneskôr do [dátum prijatia + ~~2 roky~~***1 rok***] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty. **[PN 50]**

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

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 5

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V …

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

Príloha

MAXIMÁLNE HMOTNOSTI A ROZMERY A PRÍSLUŠNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDIEL

1.	Maximálne povolené rozmery pre vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a)	
1.1.	Maximálna dĺžka	
	— motorové vozidlo okrem autobusu	12,00 m
	— príves	12,00 m
	— návesová súprava	16,50 m
	— prívesová súprava	18,75 m
	— kĺbový autobus ***s tromi nápravami***	18,75 m
	— ***kĺbový autobus so štyrmi nápravami***	***21,00 m***
	— autobus s dvoma nápravami	13,50 m
	— autobus s viac než dvoma nápravami	15,00 m
	— autobus + príves	18,75 m
1.2.	Maximálna šírka:	
	a) všetky vozidlá okrem vozidiel uvedených v písmene b)	2,55 m
	b) nadstavby klimatizovaných vozidiel alebo klimatizované kontajnery alebo výmenné nadstavby prepravované vozidlami	2,60 m
1.3.	Maximálna výška	
	— akékoľvek vozidlo	4,00 m
	— vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujúce v rámci intermodálnej dopravy jeden alebo viac kontajnerov so štandardnou vonkajšou výškou 9’6” (veľkokapacitné kontajnery)	4,30 m
1.4.	Vymeniteľné nadstavby a normalizované nákladné časti, ako sú kontajnery, sú zahrnuté v rozmeroch uvedených v bodoch 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.	
1.4a	Ak je autobus vybavený akýmkoľvek odstrániteľným príslušenstvom, ako sú napríklad skrinky na lyže, jeho dĺžka vrátane príslušenstva nesmie presiahnuť maximálnu dĺžku stanovenú v bode 1.1.	
1.5.	Akékoľvek motorové vozidlo alebo jazdná súprava v pohybe musia byť schopné otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,50 metra a vnútorný polomer 5,30 metra	
1.5a	Dodatočné požiadavky na autobusy	
	Keď vozidlo stojí, na vozovke sa čiarou vyznačí vertikálna rovina dotýkajúca sa bočnej strany vozidla a smerujúca von z kruhu. V prípade kĺbového vozidla sa musia s touto rovinou zarovnať obe pevné časti.	
	Keď sa vozidlo pohybuje z priameho smeru do kruhovej oblasti opísanej v bode 1.5, žiadna jeho časť nesmie vyčnievať z vertikálnej roviny o viac než 0,60 m.	
1.6.	Maximálna vzdialenosť medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a zadnou časťou návesu.	12,00 m
1.7.	Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy mínus vzdialenosť medzi zadnou časťou hnacieho vozidla a prednou časťou prívesu.	15,65 m
1.8.	Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy.	16,40 m

2.	Maximálna povolená hmotnosť vozidla			
2.1.	Vozidlá tvoriace časť jazdnej súpravy			
	2.1.1.	Dvojnápravový príves		18 ton
	2.1.2.	Trojnápravový príves		24 ton
2.2.	Jazdné súpravy			
	2.2.1.	Prívesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami		
		a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým prívesom		40 ton
		b) trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým prívesom		40 ton
	2.2.2.	Návesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami		
		a)	dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom	40 ton
		b)	trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom	40 ton
		c)	dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na intermodálnej preprave	~~42~~**44** ton
		d)	trojnápravové motorové vozidlo s dvoj- alebo trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na intermodálnej preprave	44 ton
	2.2.3.	Prívesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového prívesu		36 ton
	2.2.4.	Návesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového návesu, ak vzdialenosť medzi nápravami návesu:		
		2.2.4.1.	je 1,3 m alebo väčšia, ale nie viac než 1,8 m	36 ton
		2.2.4.2.	je väčšia než 1,8 m	36 ton
			Ak je dodržaná maximálna povolená hmotnosť motorového vozidla (18 ton) a maximálna povolená hmotnosť tandemovej nápravy návesu (20 ton) a ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, maximálna povolená hmotnosť stanovená v bode 2.2.4.2 sa zvyšuje o dve tony.	
	V prípade jazdných súprav vrátane ***motorových*** vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem ***motorových*** vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdiele 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.			
	V prípade jazdných súprav vrátane prívesov alebo návesov s technológiou s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o dve tony.			
	Ak sa na jednu jazdnú súpravu vzťahuje viac ako jedno zvýšenie týkajúce sa jazdných súprav uvedené vyššie, tieto zvýšenia sa uplatňujú kumulatívne.			

2.3.	Motorové vozidlá		
	2.3.1.	Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy:	18 ton
	2.3.2.	Dvojnápravové autobusy:	19,5 tony
	2.3.3.	Trojnápravové motorové vozidlá:	25 ton
	2.3.4.	Trojnápravové motorové vozidlá, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	26 ton
	2.3.5.	Štvornápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	32 ton
	2.3.6.	Päťnápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.	40 ton
	V prípade ***motorových*** vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem ***motorových*** vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v bodoch 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 v pododdiele 2.3 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
	V prípade ***motorových*** vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v pododdiele 2.3 zvyšuje o dve tony.		
2.4.	Trojnápravové kĺbové autobusy		28 ton
2.5	***Štvornápravové kĺbové autobusy***		***32 ton***
	V prípade ***motorových*** vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem ***motorových*** vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť ~~28 ton~~ stanovená v ~~pododdiele~~***pododdieloch*** 2.4 ***a 2.5*** zvyšuje o dodatočnú hmotnosť požadovanú pre technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
	V prípade ***motorových*** vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť ~~28 ton~~ stanovená v ~~pododdiele~~***pododdieloch*** 2.4 ***a 2.5*** zvyšuje o dve tony.		
3.	Maximálna povolená hmotnosť na nápravu vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)		
3.1.	Jednotlivé nápravy		
	Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie		10 ton
3.2.	Tandemové nápravy prívesov a návesov		
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
	3.2.1.	menej než 1 m (d < 1,0)	11 ton
	3.2.2.	medzi 1,0 m a menej než 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.2.3.	medzi 1,3 m a menej než 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
	3.2.4.	1,8 m alebo viac (1,8 ≤ d)	20 ton

3.3.	Trojité nápravy prívesov a návesov		
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
	3.3.1.	1,3 m alebo menej (d ≤ 1,3)	21 ton
	3.3.2.	viac než 1,3 m až do 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 ton
3.4.	Hnacia náprava		
	3.4.1.	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2, 2.3 a 2.4 okrem vozidiel s nulovými emisiami	11,5 tony
	3.4.2.	Hnacia náprava vozidiel s nulovými emisiami uvedených v bodoch 2.2.1 a 2.2.2	12,5 tony
	3.4.3.	Dvojnápravové autobusy s nulovými emisiami	12,5 tony
	3.4.4.	***Trojnápravové autobusy s nulovými emisiami***	***12,5 tony***
3.5.	Tandemové nápravy motorových vozidiel		
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
	3.5.1.	menej než 1 m (d < 1,0)	11,5 tony
	3.5.2.	1,0 m alebo viac, ale menej než 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 ton
	3.5.3.	1,3 m alebo viac, ale menej než 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 ton
		Ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony. ***V prípade motorových vozidiel s nulovými emisiami sa maximálny súčet hmotností na tandemovú nápravu zvyšuje o jednu tonu.***	19 ton
3.6.	***Trojnápravy motorových vozidiel***		
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojnápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
	3.6.1	***menej než 1,3 m (d < 1,3)***	***21 ton***
	3.6.2	***1,3 m alebo viac, ale menej než 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 ton***
4.	Príslušné charakteristiky vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)		
4.1.	Všetky vozidlá		
	Hmotnosť nesená hnacou nápravou alebo hnacími nápravami vozidla alebo jazdnej súpravy nesmie byť menšia než 25 % celkovej hmotnosti naloženého vozidla alebo jazdnej súpravy, ak sa používajú v medzinárodnej doprave.		
4.2.	Prívesové súpravy		
	Vzdialenosť medzi zadnou nápravou motorového vozidla a prednou nápravou prívesu nesmie byť menšia než 3,00 m.		
4.3.	Maximálna povolená hmotnosť závisiaca od rázvoru náprav		
	Maximálna povolená hmotnosť v tonách štvornápravového ***alebo päťnápravového*** motorového vozidla nesmie presiahnuť päťnásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla.		
4.4.	Návesy		
	Vzdialenosť meraná horizontálne medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a akýmkoľvek bodom v prednej časti návesu nesmie presiahnuť 2,04 m. **[PN 51]**		