



Rada
Európskej únie

V Bruseli 13. júla 2023
(OR. en)

11722/23
ADD 3

Medziinštitucionálny spis:
2023/0265(COD)

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	12. júla 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2023) 446 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu na revíziu smernice Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2023) 446 final.

Príloha: SWD(2023) 446 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 11. 7. 2023
SWD(2023) 446 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument k

návrhu na revíziu smernice Rady 96/53/ES,

**ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo
vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť
v medzinárodnej cestnej doprave**

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?

V smernici 96/53/ES sa stanovuje maximálna povolená hmotnosť a rozmery ťažkých úžitkových vozidiel prevádzkovaných v rámci EÚ. Zavedením týchto spoločných noriem sa smernicou malo zabezpečiť, aby ťažké úžitkové vozidlá neprekračovali limity, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť cestnej premávky, infraštruktúru a životné prostredie, a aby si prevádzkovatelia cestnej dopravy mohli konkurovať na vnútornom trhu za rovnakých podmienok. Následné ciele zmeny smernice boli zamerané na zlepšenie energetickej a prevádzkovej efektívnosti cestnej prepravy. Dosiahlo sa to zavedením určitých výnimiek z maximálnej povolenej hmotnosti a rozmerov vozidiel a jazdných súprav s cieľom podporiť využívanie hnacích sústav s pohonom na alternatívne palivá, zlepšiť aerodynamiku vozidiel a zabezpečiť interoperabilitu s inými druhmi dopravy.

Smernica bola predmetom hodnotenia *ex post* vykonaného súbežne s posúdením vplyvu. V hodnotení sa zistilo, že smernica bola pri dosahovaní svojich cieľov úspešná len čiastočne. Hoci uľahčila cezhraničnú prepravu a odstránila niektoré technické prekážky, vnútroštátne výnimky a nejednoznačnosti v niektorých ustanoveniach vytvorili rozdielne vnútroštátne pravidlá a postupy a fragmentovali vnútorný trh, a to najmä pokiaľ ide o používanie ťažkých úžitkových vozidiel s vyššou hmotnosťou a európskych modulárnych systémov (EMS – dlhšie a/alebo ťažšie súpravy štandardných samostatných vozidiel). Nesúrodosť vnútroštátnych pravidiel a výnimiek spolu s dvojstrannými dohodami medzi niektorými členskými štátmi vytvorili právnu neistotu v súvislosti s pravidlami uplatniteľnými na cezhraničnú prepravu a viedli k neúčinnosti a nekonzistentnosti pri presadzovaní pravidiel. Smernica mala veľmi obmedzený vplyv na udržateľnosť, keďže stimuly na využívanie vozidiel s pohonom na alternatívne palivá vrátane vozidiel s nulovými emisiami (napr. dodatočná hmotnosť na začlenenie technológií s nulovými emisiami) a aerodynamických zariadení (napr. dodatočná dĺžka na začlenenie zadných klapiek) sa ukázali ako nedostatočné. Smernici sa zároveň nedarilo efektívne podporiť intermodálnu prepravu, najmä z dôvodu vnútorných a vonkajších nezrovnalostí smernice vrátane nesúladu so smernicou o kombinovanej doprave.

Bez opatrení na úrovni EÚ by nejednotné uplatňovanie a slabé presadzovanie smernice pokračovalo a regulačné obmedzenia inovácií a nesúlad s technologickým pokrokom by bránili zavádzaniu vozidiel a prevádzkových schém, ktoré sú efektívnejšie, udržateľnejšie a kompatibilné s inými druhmi dopravy. Vzhľadom na cezhraničný rozmer hospodárskych, spoločenských a environmentálnych vplyvov komerčnej cestnej dopravy má zlepšenie smernice v záujme riešenia zistených problémov zreteľne relevantný význam na úrovni EÚ.

Čo by sa malo dosiahnuť?

V súlade s Európskou zelenou dohodou a cieľmi EÚ v oblasti vnútorného trhu sa táto iniciatíva zameriava na zlepšenie energetickej a prevádzkovej efektívnosti cestnej dopravy ťažkými úžitkovými vozidlami a zaistenie voľného pohybu tovaru a spravodlivej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu cestnej dopravy. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť: a) odstránením prekážok využívania vozidiel s nulovými emisiami a zariadení na úspory energie, ako aj stimulovaním intermodálnej dopravy; b) harmonizáciou pravidiel týkajúcich sa maximálnej hmotnosti a rozmerov ťažkých úžitkových vozidiel v cezhraničnej preprave a c) zlepšením presadzovania pravidiel. Revidovaná smernica poskytne stabilný a vhodnejší regulačný rámec, ktorý zohľadňuje osobitné potreby rôznych druhov prepravy, a zároveň sa ňou zaistí vysoká úroveň bezpečnosti, ochrana infraštruktúry a potreba zníženia emisií skleníkových plynov a znečisťujúcich látok z dopravného systému.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?

V hodnotení smernice o hmotnosti a rozmeroch sa potvrdila pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ pri stanovovaní spoločných noriem pre ťažké úžitkové vozidlá premávajúce na cestách EÚ. Nedostatky v smernici vrátane právnych medzier a zastaraných noriem však bránia rozsiahlemu zavádzaniu technológií na dekarbonizáciu a zlepšeniam prevádzkovej efektívnosti v cezhraničnej preprave. Chýbajúce koordinované opatrenia na úrovni EÚ by viedli k ďalšej fragmentácii trhu, narušeniam hospodárskej súťaže a diskriminačným kontrolným praktikám. To všetko by oslabilo stimuly na

zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami a energeticky účinných technológií. Iniciatívy na celoštátnej, miestnej a odvetvovej úrovni nebudú dostatočné na riešenie problémov s dosahom na celú EÚ a ich hlavných príčin ani na zmysluplný príspevok k dosiahnutiu cieľov v oblasti dekarbonizácie. Revíziou smernice sa zachová výsada členských štátov vyvíjať riešenia prispôbené konkrétnej infraštruktúre a miestnym okolnostiam.

B. Riešenia

Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?

Na riešenie problémov a ich príčin zistených počas hodnotenia a posúdenia vplyvu boli navrhnuté tri možnosti politiky (MP-A, MP-B, MP-C). Súčasťou každej z nich sú opatrenia na dekarbonizáciu, harmonizáciu a presadzovanie pravidiel s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľov iniciatívy, no s odlišnou úrovňou účinnosti a efektívnosti.

MP-A obsahuje sedem politických opatrení, ktoré sú spoločné pre všetky možnosti politiky. V rámci MP-A sa harmonizujú podmienky cezhraničnej prepravy ťažšími a/alebo dlhšími vozidlami (44-tonové vozidlá a EMS) medzi členskými štátmi, ktoré povoľujú takéto vozidlá na svojom území v súlade s vnútroštátnymi výnimkami. Zvýšením limitov hmotnosti a rozmerov na začlenenie technológií s nulovými emisiami sa zabezpečí, aby ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami neprišli o užitočné zaťaženie v porovnaní s konvenčnými ťažkými úžitkovými vozidlami so spaľovacím motorom, čo bude stimulovať zavádzanie technológií s nulovými emisiami. Uľahčuje sa tým aj preprava veľkokapacitných kontajnerov v prípade intermodálnej dopravy. Napokon sa vďaka tomu do istej miery posilní presadzovanie pravidiel stanovením minimálneho počtu kontrol na milión vozidlových kilometrov, pričom sa stanovujú minimálne požiadavky pre členské štáty ochotné zaviesť politiky inteligentného prístupu, aby sa zabezpečila harmonizácia a interoperabilita týchto schém v celej EÚ.

MP-B ide ešte ďalej pri podpore prechodu na vozové parky ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami pomocou hospodárskych stimulov, ako je umožnenie dodatočnej nákladovej kapacity v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s hnacou sústavou s nulovými emisiami alebo ťažkých úžitkových vozidiel zapojených do intermodálnej (nekontajnerovej) prepravy. Pri tejto možnosti politiky sa zavádza cieľový dátum, po ktorom musia byť ťažké úžitkové vozidlá s vyššou hmotnosťou (44 ton), ktoré podľa MP-A možno používať v cezhraničnej preprave, s nulovými emisiami, ale môžu sa pohybovať po celej EÚ. V rámci MP-B sa harmonizujú požiadavky na udeľovanie povolení a administratívne postupy na účely cezhraničnej prepravy určitými dlhšími/ťažšími vozidlami (napr. na prepravu nedeliteľného nákladu) a zavádza sa povinné zabudovanie zariadenia na kontrolu hmotnosti (t.j. systém váženía za jazdy) do cestnej infraštruktúry v záujme efektívnejšieho presadzovania pravidiel.

MP-C sa zameriava na najvyššiu úroveň harmonizácie, dekarbonizácie a presadzovania pravidiel, no prináša prísnejšie regulačné opatrenia EÚ než ostatné dve možnosti. Prevádzková oblasť pre EMS sa v rámci nej rozširuje na celé územie EÚ, pričom tieto systémy musia byť s nulovými emisiami a/alebo byť zapojené do intermodálnej prepravy, a zároveň sa ukladajú prísnejšie bezpečnostné normy pre vozidlá a prísnejšie požiadavky na kvalifikácie vodičov. Pre orgány členských štátov z tejto možnosti politiky vyplývajú najvyššie náklady na údržbu infraštruktúry a prevádzkovateľom využívajúcim modulárne systémy vznikajú dodatočné náklady na dodržiavanie predpisov.

Na základe porovnania možností politiky z hľadiska účinnosti, efektívnosti, súdržnosti, subsidiarity a proporcionality je **uprednostňovanou možnosťou MP-B**. Táto možnosť poskytuje správnu rovnováhu medzi účinným dosahovaním želaných cieľov, pričom sa zabezpečí, aby opatrenia navrhnuté v rámci tejto možnosti politiky nešli nad rámec toho, čo je potrebné na efektívne vyriešenie problému.

Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?

Zainteresované strany vo všeobecnosti podporili opatrenia spoločné pre všetky možnosti politiky, medzi ktoré patrí zvýšenie maximálnej hmotnosti a rozmerov ťažkých úžitkových vozidiel na kompenzovanie hmotnosti a veľkosti technológií s nulovými emisiami, ako aj povolenie cezhraničnej

prepravy ťažšími/dlhšími vozidlami medzi susednými členskými štátmi, ktoré uznávajú rovnaké normy. Orgány a zástupcovia odvetvia považovali tieto opatrenia, ako aj harmonizáciu dĺžky zaťaženia vozidiel na prepravu iných vozidiel a stanovenie minimálnej úrovne kontrol hmotnosti ťažkých úžitkových vozidiel za najdôležitejšie opatrenia v záujme dekarbonizácie, harmonizácie a presadzovania pravidiel. Niekoľko členských štátov a zainteresovaných strán pôsobiach v oblasti železničnej/intermodálnej dopravy však prejavilo určitý odpor voči umožneniu cezhraničnej diaľkovej prepravy ťažšími/dlhšími ťažkými úžitkovými vozidlami (značná podpora v rámci MP-C) z dôvodu obáv týkajúcich sa vplyvu na cestnú infraštruktúru a možného spätného prechodu zo železničnej dopravy na cestnú dopravu. Zainteresované strany zvlášť uvítali dodatočné ekologizačné stimuly obsiahnuté v MP-B, ako je umožnenie maximálnej dodatočnej hmotnosti 4 tony bez ohľadu na hmotnosť technológie s nulovými emisiami a považovanie prívesov a návesov za intermodálne prepravné jednotky. Zainteresované strany dôrazne podporili aj harmonizáciu a zjednodušenie administratívnych postupov týkajúcich sa povolení na účely mimoriadnej prepravy (v rámci MP-B).

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Očakáva sa, že MP-B prinesie **vnútroštátnym verejným orgánom** úspory nákladov na úpravy (súvisiace s údržbou cestnej infraštruktúry), ktoré sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 3 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050. Úspory nákladov sú spôsobené znížením počtu jazd v porovnaní so základným scenárom (v dôsledku zvýšenia užitočného zaťaženia), prechodom z výlučne cestnej dopravy na intermodálnu dopravu a znížením frekvencie a závažnosti preťažovania vozidiel. Okrem toho úspory administratívnych nákladov pre vnútroštátne verejné orgány sa odhadujú na 22,8 miliardy EUR. Tieto úspory sú spôsobené zavedením systémov jednotných kontaktných miest na vnútroštátnej úrovni, a teda úsporou nákladov pri spracúvaní žiadostí o povolenie, ako aj znížením počtu manuálnych/cestných kontrol vďaka systémom váženia za jazdy. Celkové úspory nákladov pre vnútroštátne verejné orgány sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 25,8 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050.

Prínosom pre **prevádzkovateľov cestnej dopravy** by boli úspory nákladov na úpravy, ktoré sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 42,8 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050. Tieto úspory súvisia so znížením prevádzkových nákladov a skrátením času potrebného na spoluprácu s verejnými orgánmi pri manuálnych/cestných kontrolách hmotnosti. Zníženie prevádzkových nákladov je spôsobené zvýšením priemerného užitočného zaťaženia a znížením počtu jazd (v dôsledku dodatočnej dĺžky a hmotnosti na začlenenie technológií s nulovými emisiami, harmonizácie maximálnej povolenej hmotnosti ťažkých úžitkových vozidiel s 5 a 6 nápravami v cezhraničnej preprave, umožnenia cezhraničnej prepravy 44 ton a EMS medzi „uznávajúcimi“ členskými štátmi a harmonizácie dĺžky zaťaženia vozidiel na prepravu iných vozidiel), ako aj prechodom z výlučne cestnej dopravy na intermodálnu dopravu (vďaka zosúladieniu vymedzenia pojmu intermodálna doprava so smernicou o kombinovanej doprave). Ďalším prínosom pre prevádzkovateľov cestnej dopravy je zrušenie povolení na používanie vyšších nákladných vozidiel v záujme začlenenia veľkokapacitných kontajnerov do intermodálnej dopravy (3,2 miliardy EUR v období 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené ako súčasná hodnota) a skrátenie času potrebného na vypracovanie a predloženie žiadostí o vydanie špeciálnych povolení na prepravu nedeliteľného nákladu (1,2 miliardy EUR v období 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené ako súčasná hodnota) vďaka uplatneniu zásad jednotného kontaktného miesta na vnútroštátnej úrovni a digitalizácii dokumentov. Celkové úspory nákladov pre prevádzkovateľov cestnej dopravy sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 47,3 miliardy EUR, (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050.

Očakáva sa, že MP-B prinesie úspory externých nákladov v prípade emisií CO₂ (odhadované na 3,5 miliardy EUR v období 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené ako súčasná hodnota), emisií látok znečisťujúcich ovzdušie (2,1 miliardy EUR) a emisií hluku (0,7 miliardy EUR). Tieto úspory sú spôsobené vyššou mierou využívania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými

emisiami, prechodom na intermodálnu dopravu a znížením počtu jázď (v dôsledku zvýšeného užitočného zaťaženia). Zároveň sa očakáva, že MP-B povedie k zníženiu externých nákladov súvisiacich s úmrtiami vo výške približne 0,9 miliardy EUR vďaka prechodu na intermodálnu dopravu a zníženiu počtu jázď.

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Očakáva sa, že MP-B bude pre **vnútroštátne verejné orgány** znamenať náklady na úpravy, ktoré sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 4,3 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050. Týkajú sa údržby cestnej infraštruktúry v dôsledku povolenej dodatočnej hmotnosti pre vozidlá s nulovými emisiami, aktualizácie súpisu mostov a tunelov, uplatňovania zásady jednotného kontaktného miesta na vnútroštátnej úrovni a zavádzania systémov váženia za jazdy každých 300 km v sieti TEN-T. Vnútroštátnym verejným orgánom navyše vzniknú administratívne náklady vo výške 16,4 milióna EUR na údržbu a správu systémov jednotných kontaktných miest na vnútroštátnej úrovni. Celkové náklady pre vnútroštátne verejné orgány sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 4,4 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050. Celkovo MP-B vzhľadom na uvedené náklady a úspory nákladov povedie k **čistým úsporám nákladov pre vnútroštátne verejné orgány** vo výške 21,5 miliardy EUR.

V prípade **prevádzkovateľov cestnej dopravy** sa očakáva, že MP-B bude znamenať náklady na úpravy odhadované na 2,1 miliardy EUR v dôsledku obmedzenia preťažovania vozidiel. Prevádzkovatelia, ktorí predtým prevádzkovali preťažené nákladné vozidlá, budú teraz musieť dodržiavať hmotnostné limity a bude sa vyžadovať viac vozidlových kilometrov na prepravu rovnakého množstva tovaru. To bude mať dosah na prevádzkovateľov dopravy, ktorí pri jazde porušovali predpisy. Výsledkom MP-B sú **čisté úspory nákladov pre prevádzkovateľov cestnej dopravy**, ktoré sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 45,1 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050.

Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?

Očakáva sa, že uprednostňovaná možnosť politiky bude mať pozitívny vplyv na konkurencieschopnosť MSP, ktoré tvoria veľkú väčšinu odvetvia komerčnej cestnej dopravy (99 % prevádzkovateľov cestnej dopravy sú MSP). Najmä pre MSP pôsobiace v cezhraničnej, ako aj intermodálnej preprave budú prínosom opatrenia, ktoré pomôžu zlepšiť prevádzkovú a energetickú efektívnosť a uľahčia prechod na prepravu s nulovými emisiami. **Čisté úspory nákladov pre prevádzkovateľov cestnej dopravy** sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 45,1 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

Celkové náklady pre vnútroštátne verejné orgány sa v porovnaní so základným scenárom odhadujú na 4,3 miliardy EUR (vyjadrené ako súčasná hodnota) v období 2025 – 2050. Hlavný prvok nákladov v prípade uprednostňovanej možnosti politiky (približne 96 % celkových nákladov) pre orgány verejnej správy členských štátov predstavujú náklady na úpravy súvisiace s údržbou infraštruktúry. MP-B však vzhľadom na náklady, ako aj úspory nákladov podľa očakávaní povedie k **čistým úsporám nákladov pre vnútroštátne verejné orgány** vo výške 21,5 miliardy EUR.

Očakávajú sa iné významné vplyvy?

Iniciatíva môže takisto pomôcť zmierniť akútny problém nedostatku profesionálnych vodičov, a to najmä v diaľkovej preprave. Preprava ťažšími/dlhšími vozidlami umožnením prepravovania rovnakého množstva nákladu s menším počtom jázď jednotlivých vozidiel, efektívnejšie cestné kontroly a rýchlejšie administratívne postupy v prípade mimoriadnej prepravy pomôžu optimalizovať využitie pracovného času vodičov a používanie vozidiel. Využívanie vozidiel s nulovými emisiami vybavených najnovšími bezpečnostnými normami a lepším pohodlím kabín môže prispieť k zlepšeniu imidžu tohto povolania a prilákať mladých ľudí a ženy, aby pracovali v tomto odvetví.

Proporcionalita

Uprednostňovaná možnosť politiky je na základe posúdenia najprimeranejšou možnosťou vzhľadom na to, čo je potrebné na dosiahnutie celkových politických cieľov.

D. Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

V tejto fáze sa neplánuje žiadne preskúmanie.