

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B****SMĚRNICE RADY 96/53/ES**

ze dne 25. července 1996,

kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

(Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES ze dne 18. února 2002	L 67	47	9.3.2002
► <u>M2</u>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015	L 115	1	6.5.2015
► <u>M3</u>	Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/984 ze dne 5. června 2019	L 164	30	20.6.2019
► <u>M4</u>	Nariadení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019	L 198	202	25.7.2019

Opravena:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 277, 27.10.2022, s. 314 (2015/719)

▼B**SMĚRNICE RADY 96/53/ES**

ze dne 25. července 1996,

kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na

▼M2**▼C1**

a) rozměry motorových vozidel kategorií M₂ a M₃ a jejich přípojných vozidel kategorie O a rozměry motorových vozidel kategorií N₂ a N₃ a jejich přípojných vozidel kategorií O₃ a O₄ podle přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁾

▼B

b) hmotnosti a některé další charakteristiky vozidel definovaných v písmenu a) a specifikovaných v bodě 2 přílohy I této směrnice.

2. Veškeré hodnoty hmotností uvedené v příloze I platí jako provozní normy a proto se vztahují k podmínkám zátěže, nikoliv k normám výroby, které budou definovány v pozdější směrnici.

▼M1

3. Tato směrnice se nevztahuje na kloubové autobusy s více než jednou kloubovou částí.

▼B*Článek 2*

Pro účely této směrnice se:

- „vozidlem“ rozumí každé vozidlo poháněné silou, které jezdí po silnici vlastní silou,
- „přívěsem“ rozumí každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené k připojení k motorovému vozidlu, kromě návěsu,
- „návěsem“ rozumí každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž je podstatná část jeho hmotnosti a nákladu nesena motorovým vozidlem,
- „soupravou vozidel“ rozumí buď
 - přívěsová souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s přívěsem, nebo

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

▼ B

- návěsová soupravu skládající se z motorového vozidla spřaženého s návěsem,
- „klimatizovaným vozidlem“ rozumí každé vozidlo, jehož pevné nebo pohyblivé nástavby jsou speciálně vybaveny pro přepravu zboží při řízených teplotách a jehož boční stěny včetně izolace jsou nejméně 45 mm silné,
- „autobusem“ rozumí vozidlo s více než devíti sedadly včetně sedadla řidiče, konstruované a vybavené pro přepravu cestujících a jejich zavazadel. Může mít jedno nebo dvě podlaží a také zavazadlový přívěs,
- „kloubovým autobusem“ rozumí autobus skládající se ze dvou pevných oddělení spolu spojených kloubovým úsekem. U tohoto typu vozidla musí být oddělení pro cestující v každém z pevných oddělení ve vzájemném spojení. Kloubový úsek musí dovolovat volný pohyb cestujících mezi pevnými částmi. Spojení a rozpojení obou oddělení musí být proveditelné pouze v dílně,
- „maximálními přípustnými rozměry“ rozumí maximální rozměry využitelné vozidlem podle ustanovení v příloze I této směrnice,
- „maximální přípustnou hmotností“ rozumí maximální hmotnost využitelná naloženým vozidlem v mezinárodním provozu,
- „maximálním přípustným zatížením nápravy“ rozumí maximální zatížení nápravy nebo skupiny náprav,
- „nedělitelným nákladem“ rozumí náklad, který pro účely přepravy po silnici nelze rozdělit na dva nebo více nákladů bez nepřiměřených nákladů nebo nebezpečí poškození a který vzhledem ke svým rozměrům nebo hmotnosti nemůže být přepravován motorovým vozidlem, přívěsem, přívěsovou soupravou ani kloubovým vozidlem vyhovujícím této směrnici ve všech ohledech,
- „tunou“ pro účely zatížení nápravy rozumí váha vyvinutá hmotností jedné tuny, která odpovídá hodnotě 9,8 kilonewtonů (kN).

▼ M2

- „alternativními palivy“ rozumí paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Patří mezi ně:
 - a) elektřina spotřebovávaná ve všech typech elektrických vozidel,
 - b) vodík,
 - c) zemní plyn, včetně biometanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG),
 - d) zkapalněný ropný plyn (LPG),
 - e) mechanická energie ze zásobníku/zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu,

▼ M2

- „vozidlem na alternativní paliva“ rozumí motorové vozidlo, které je úplně nebo zčásti poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno podle rámce stanoveného ve směrnici 2007/46/ES,

▼ M4

- „vozidlem s nulovými emisemi“ rozumí těžké vozidlo s nulovými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ⁽¹⁾,

▼ M2

- „operací intermodální přepravy“ rozumí:
 - a) operace kombinované přepravy ve smyslu článku 1 směrnice Rady 92/106/EHS ⁽²⁾, která se používá k přepravě jednoho nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o maximální celkové délce až 45 stop, nebo
 - b) přepravní operace, která se používá k přepravě jednoho nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o maximální celkové délce až 45 stop, využívající lodní dopravy, pokud je délka počátečního nebo závěrečného úseku po silnici na území Unie nejvýše 150 km. K dosažení nejbližšího dopravního terminálu vhodného pro zamýšlenou službu může být výše uvedená vzdálenost 150 km překročena v případě:
 - i) vozidel, která jsou v souladu s bodem 2.2.2 písm. a) nebo b) přílohy I, nebo
 - ii) vozidel, která jsou v souladu s bodem 2.2.2 písm. c) nebo d) přílohy I, pokud jsou takové vzdálenosti v příslušném členském státě povoleny.

V případě operací intermodální přepravy se může nejbližší vhodný dopravní terminál poskytující službu nacházet v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém byla zásilka naložena nebo vyložena,

- „nakládajícím subjektem“ rozumí právní subjekt nebo fyzická či právnická osoba uvedená v náložním listu nebo rovnocenném přepravním dokladu (například průběžném náložním listu) jako nakládající subjekt nebo osoba, která uzavřela smlouvu o přepravě s přepravní společností, nebo jejímž jménem byla smlouva o přepravě s přepravní společností uzavřena.

▼ B

Všechny maximální přípustné rozměry podle přílohy I se měří v souladu s přílohou I ► **M2** směrnice 2007/46/ES ◄ s nulovou povolenou odchylkou.

Článek 3

1. Členský stát nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat
 - z důvodu týkajících se hmotnosti a rozměrů použití vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv jiném členském státě, v mezinárodním provozu,

▼ M1

- z důvodů týkajících se rozměrů použití vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv jiném členském státě, ve vnitrostátním provozu,

▼ B

pokud tato vozidla vyhovují mezním hodnotám podle přílohy I.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁽²⁾ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

▼B

Toto ustanovení se použije také, pokud

- a) uvedená vozidla nejsou v souladu s předpisy daného členského státu, pokud jde o určité charakteristiky hmotností a rozměrů neuvedené v příloze I;
- b) příslušný orgán členského státu, ve kterém jsou vozidla registrována nebo uvedena do provozu, povolí mezní hodnoty neuvedené v odst. 1 čl. 4 překračující mezní hodnoty stanovené v příloze I.

2. Ustanovením odst. 1 druhého pododstavce písm. a) však není dotčeno právo členských států požadovat s řádným ohledem na právo Společenství soulad vozidel registrovaných nebo uvedených do provozu na jejich území s vnitrostátními požadavky na charakteristiky hmotnosti a rozměrů nezahrnutými do přílohy I.

3. Členské státy mohou požadovat, aby klimatizovaná vozidla byla vybavena osvědčením nebo štítkem podle Dohody o mezinárodních přepravách potravin podléhajících zkáze a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) ze dne 1. září 1970.

Článek 4

▼M1

1. Členské státy nepovolí na svém území běžný provoz:

- a) vozidel nebo souprav vozidel ve vnitrostátní přepravě zboží, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v bodech 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I;
- b) vozidel ve vnitrostátní přepravě osob, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v bodech 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 a 1.5a přílohy I.

2. Členské státy však mohou na svém území povolit běžný provoz:

- a) vozidel nebo souprav vozidel ve vnitrostátní přepravě zboží, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v bodech 1.3, 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I;
- b) vozidel ve vnitrostátní přepravě osob, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v bodech 1.3, 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I.

▼B

3. Vozidla nebo soupravy vozidel přesahující maximální rozměry mohou být vpuštěny do provozu pouze na základě zvláštních nediskriminujících povolení vydaných příslušnými orgány nebo na základě stejných nediskriminujících opatření schválených jednotlivě těmito orgány pro vozidla nebo soupravy vozidel přepravující nedělitelný náklad nebo určená k jeho přepravě.

▼B

4. Členské státy mohou na svém území povolit provoz vozidel nebo souprav ►**M1** vozidel nebo souprav vozidel provozujících určité dopravní operace, které ◄ neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a které mají rozměry přesahující rozměry stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I.

Dopravní operace se považují za neovlivňující podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy při splnění jedné z těchto podmínek:

- a) dopravní operace jsou prováděny na území členského státu specializovaným vozidlem nebo specializovanou soupravou vozidel za okolností, za kterých nejsou obvykle prováděny vozidly z ostatních členských států, například operace spojené s těžbou dřeva a lesním průmyslem;
- b) členský stát, který povolí provádět dopravní operace na svém území vozidly nebo soupravami vozidel s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v příloze I, zároveň povoluje použití motorových vozidel, přívěsů a návěsů, které vyhovují rozměrům stanoveným v příloze I, v takových soupravách, které dosahují přinejmenším nákladové délky povolené v daném členském státě tak, aby každý provozovatel mohl těžit z rovných podmínek hospodářské soutěže (modulový přístup).

▼M2

▼B

5. Členské státy mohou povolit vozidlům nebo soupravám vozidel tvořeným novými technologiemi nebo koncepcemi, které nemohou splnit jeden nebo více požadavků této směrnice, aby po zkušební dobu prováděly určité místní dopravní operace. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

▼M2

▼M1

7. Do 31. prosince 2020 mohou členské státy dovolit na svém území provoz autobusů registrovaných nebo uvedených do provozu před provedením této směrnice, jejichž rozměry překračují hodnoty uvedené v bodech 1.1, 1.2, 1.5 a 1.5a přílohy I.

▼M2*Článek 5*

Návěsové soupravy uvedené do provozu před 1. lednem 1991, které nevyhovují specifikacím obsaženým v bodech 1.6 a 4.4 přílohy I, se pro účely článku 3 považují za vyhovující těmto specifikacím, pokud nepřesahují celkovou délku 15,50 m.

▼B*Článek 6*

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění, aby vozidla uvedená v článku 1, která jsou v souladu s touto směrnicí, byla opatřena jedním z těchto důkazů:

▼B

- a) kombinací těchto dvou štítků:
- „výrobního štítku“ stanoveného a připevněného v souladu se směrnicí 76/114/EHS ⁽¹⁾,
 - štítku rozměrů v souladu s přílohou III stanoveného a připevněného v souladu se směrnicí 76/114/EHS;
- b) jedním štítkem stanoveným a připevněným v souladu se směrnicí 76/114/EHS a obsahujícím informace obou štítků uvedených pod písmenem a);
- c) jedním dokladem vydaným příslušnými orgány členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu. Tento doklad má stejná záhlaví a informace jako štítky uvedené v písmenu a). Je uchováván na místě snadno dostupném kontrole a přiměřeně chráněn.
2. Pokud charakteristiky vozidla již neodpovídají charakteristikám uvedeným v důkazu souladu, přijme členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, nezbytná opatření ke změně důkazu shody.
3. Štítky a doklady podle odstavce 1 jsou uznávány členskými státy jako důkaz shody ve smyslu této směrnice.
4. Vozidla nesoucí důkaz shody mohou podléhat
- pokud jde o společné normy hmotnosti, namátkovým kontrolám,
 - pokud jde o společné normy rozměrů, pouze kontrolám při podezření na nesoulad s touto směrnicí.
5. Prostřední sloupec důkazu shody vztahující se k hmotnostem případně uvádí normy hmotnosti Společenství použitelné na dané vozidlo. Pokud jde o vozidla podle bodu 2.2.2 písm. c) přílohy I, položka „44 tun“ je uvedena v závorce pod položkou maximální přípustná hmotnost soupravy vozidel.
6. Každý členský stát může rozhodnout ve vztahu ke každému vozidlu registrovanému nebo uvedenému do provozu na jeho území, že maximální hmotnost přípustná podle jeho vnitrostátních právních předpisů se uvádí v levém sloupci důkazu shody a technicky přípustná hmotnost v pravém sloupci.

▼M1*Článek 7*

Tato směrnice nebrání uplatňování platných předpisů členských států o provozu na pozemních komunikacích, které povolují omezení hmotnosti nebo rozměrů vozidel na určitých pozemních komunikacích nebo stavebních objektech bez ohledu na stát, kde je vozidlo registrováno, nebo na stát, kde taková vozidla byla uvedena do provozu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Komise 78/507/EHS (Úř. věst. L 155, 13.6.1978, s. 31).

▼ M1

V tom je zahrnuta možnost stanovit místní omezení pro maximální přípustné rozměry nebo hmotnosti vozidel, která mohou být použita v určitých oblastech nebo na určitých silnicích, kde infrastruktura je nezpůsobilá pro dlouhá a těžká vozidla, například v centrech měst, v malých městech nebo v místech se zvláštním zájmem o ochranu přírody.

▼ M2*Článek 8b*

1. V zájmu zvýšení energetické účinnosti mohou vozidla nebo soupravy vozidel vybavené aerodynamickými zařízeními, které splňují požadavky stanovené v odstavcích 2 a 3 a jsou v souladu s ustanoveními směrnice 2007/46/ES, přesahovat maximální délky uvedené v bodě 1.1 přílohy I této směrnice, aby bylo možné doplňovat takováto zařízení na zadní části vozidel nebo souprav vozidel. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené těmito zařízeními musí být v souladu s bodem 1.5 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto vozidel nebo souprav vozidel.

2. Aerodynamická zařízení uvedená v odstavci 1, která přesahují délku 500 mm, musí být před svým uvedením na trh schválena v souladu s předpisy o schválení typu podle rámce stanoveného ve směrnici 2007/46/ES.

Do 27. května 2017 Komise posoudí nutnost přijetí či změny jakýchkoli technických požadavků na schválení typu aerodynamických zařízení stanovených podle uvedeného rámce a zohlední přitom nutnost zajistit bezpečnost silničního provozu a bezpečnost operací intermodální přepravy, a zejména:

- a) bezpečné upevnění zařízení takovým způsobem, aby se snížilo riziko jejich postupného uvolnění v průběhu času, a to i v rámci operací intermodální přepravy;
- b) bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, zejména zranitelných účastníků silničního provozu, tím, že se zajistí mimo jiné viditelnost obrysového značení při upevnění aerodynamických zařízení, přizpůsobí se požadavky na nepřímou viditelnost a nebude ohrožena ochrana proti podjetí zezadu v případě kolize se zadní částí vozidla nebo soupravy vozidel.

Za tímto účelem Komise předloží podle potřeby legislativní návrh na změnu příslušných předpisů o schválení typu podle rámce stanoveného ve směrnici 2007/46/ES.

3. Aerodynamická zařízení uvedená v odstavci 1 musí splňovat tyto provozní požadavky:

- a) za okolností, kdy je ohrožena bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu nebo řidiče, řidič tato zařízení složí, stáhne nebo odstraní;
- b) při jejich používání v rámci městské a meziměstské silniční infrastruktury se zohlední zvláštní charakteristika oblastí, v nichž je nejvyšší povolená rychlost 50 km/h nebo nižší a v nichž je vyšší pravděpodobnost přítomnosti zranitelných účastníků silničního provozu; a

▼ **M2**

c) použití těchto zařízení musí být v souladu s operacemi intermodální přepravy a zejména, nesmějí tato zařízení ve složeném/staženém stavu přesahovat maximální povolenou délku o více než 20 cm.

4. Komise přijme prováděcí akty stanovující podrobná ustanovení, která zajistí jednotné podmínky k provedení odstavce 3. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.

5. Odstavec 1 se použije ode dne provedení, nebo podle okolností ode dne použití nezbytných změn nástrojů uvedených v odstavci 2, a po přijetí prováděcích aktů podle odstavce 4.

Článek 9a

1. V zájmu zvýšení energetické účinnosti, zejména ve vztahu k aerodynamickým vlastnostem kabin, jakož i zvýšení bezpečnosti silničního provozu, mohou vozidla nebo soupravy vozidel, které splňují požadavky stanovené v odstavci 2 a které jsou v souladu se směrnicí 2007/46/ES, přesahovat maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I této směrnice, pokud jejich kabiny vykazují zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a úroveň bezpečnosti. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené takovými kabinami musí být v souladu s bodem 1.5 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nosnosti těchto vozidel.

2. Vozidla uvedená v odstavci 1 musí být před svým uvedením na trh schválena v souladu s předpisy o schválení typu podle rámce stanoveného ve směrnici 2007/46/ES. Do 27. května 2017 Komise posoudí nutnost vypracování technických požadavků na schválení typu vozidel vybavených takovými kabinami, jak je stanoveno v uvedeném rámci, přičemž zohlední:

- a) zlepšené aerodynamické vlastnosti vozidel nebo souprav vozidel;
- b) zranitelné účastníky silničního provozu a zlepšení jejich viditelnosti pro řidiče, zejména omezením rozsahu mrtvých úhlů ve výhledu řidiče;
- c) snížení rozsahu škody nebo zranění způsobených ostatním účastníky silničního provozu v případě kolize;
- d) bezpečnost a pohodlí řidičů.

▼ **M3**

Za tímto účelem Komise do 1. listopadu 2019 přijme podle rámce stanoveného ve směrnici 2007/46/ES opatření nezbytná ke stanovení právní úpravy schválení typu vozidel nebo kombinací vozidel uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

3. Odstavec 1 se použije ode dne 1. září 2020.

▼B*Článek 10*

Směrnice uvedená v části A přílohy IV se zrušuje ode dne uvedeného v článku 11, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení podle části B přílohy IV.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

▼M2**▼M4***Článek 10b*

Maximální přípustná hmotnost vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi je hmotnost stanovená v bodech 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 a 2.4 přílohy I.

Vozidla s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi musí splňovat též mezní hodnoty pro maximální přípustné zatížení nápravy stanovené v bodě 3 přílohy I.

Dodatečná hmotnost vyžadovaná pro vozidla s alternativním pohonem nebo vozidla s nulovými emisemi se určí na základě dokumentace poskytnuté výrobcem při schvalování daného vozidla. Dodatečná hmotnost se uvede v úředním dokladu požadovaném podle článku 6.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, kterými pro účely této směrnice aktualizuje seznam alternativních paliv uvedený v článku 2, jež vyžadují dodatečnou hmotnost. Je obzvláště důležité, aby Komise před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci postupovala v souladu s obvyklou praxí a vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků z členských států.

▼M2*Článek 10c*

Maximální délka stanovená v bodě 1.1 přílohy I, případně s výhradou čl. 9a odst. 1, a maximální vzdálenost stanovená v bodě 1.6 přílohy I může být překročena o 15 cm u vozidel nebo souprav vozidel, které se používají k přepravě kontejnerů nebo výměnných nástaveb o délce 45 stop, prázdných nebo naložených, pokud je silniční přeprava daného kontejneru nebo dané výměnné nástavby prováděna jako součást operace intermodální přepravy.

Článek 10d

1. Do 27. května 2021 přijmou členské státy zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které pravděpodobně překročily maximální přípustnou hmotnost, a u nichž by proto měly příslušné orgány provést kontrolu s cílem zajistit soulad s požadavky této směrnice. Tato opatření mohou být prováděna pomocí automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře nebo pomocí palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti instalovaného ve vozidlech v souladu s odstavcem 4.

Členský stát nesmí požadovat instalaci palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti ve vozidlech nebo soupravách vozidel, které jsou registrovány v jiném členském státě.

▼ M2

Aniž je dotčeno unijní nebo vnitrostátní právo, musí být automatické systémy v případě, že se používají při zjišťování porušení této směrnice a ukládání sankcí, certifikovány. Používají-li se automatické systémy pouze pro účely identifikace, certifikace u nich není nutná.

2. Každý členský stát provede v každém kalendářním roce odpovídající počet kontrol hmotnosti vozidel nebo souprav vozidel v provozu, který je přiměřený celkovému počtu vozidel každoročně kontrolovaných na jeho území.

3. Členské státy zajistí, aby si příslušné orgány vyměňovaly informace o porušení předpisů a sankcích souvisejících s tímto článkem, v souladu s článkem 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁾.*

4. Palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti vozidla uvedené v odstavci 1 musí být přesné a spolehlivé, plně interoperabilní a kompatibilní se všemi typy vozidel.

5. Do 27. května 2016 Komise přijme prováděcí akty, jimiž se stanoví podrobná ustanovení zajišťující jednotné podmínky k provedení předpisů o interoperabilitě a kompatibilitě uvedených v odstavci 4.

K zajištění interoperability musí tato podrobná ustanovení umožnit, aby údaje o hmotnosti byly z jedoucího vozidla v kterémkoliv okamžiku sdělovány příslušným orgánům a řidiči tohoto vozidla. Komunikace bude prováděna pomocí rozhraní definovaného v normách CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 a ISO 14906. Kromě toho tato komunikace zajistí, aby příslušné orgány členských států mohly stejným způsobem sdělovat informace a vyměňovat si je s vozidly a soupravami vozidel registrovanými v kterémkoli členském státě a používajícími palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti.

Pro zajištění kompatibility se všemi typy vozidel musí palubní systémy motorových vozidel umožňovat příjem a zpracování veškerých údajů z jakéhokoli typu přípojného vozidla a návěsu připojeného k motorovému vozidlu.

Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.

Článek 10e

Členské státy stanoví sankce za porušení této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, nediskriminační, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi.

⁽¹⁾* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

▼ **M2***Článek 10f*

1. Pokud jde o přepravu kontejnerů a výměnných nástaveb, členské státy stanoví pravidla požadující, aby:

- a) nakládající subjekt předložil přepravci, kterému svěřuje přepravu kontejneru nebo výměnné nástavby, prohlášení uvádějící hmotnost přepravovaného kontejneru nebo výměnné nástavby a
- b) přepravce zajistil přístup k veškeré relevantní dokumentaci poskytnuté nakládajícím subjektem.

2. Členské státy stanoví pravidla týkající se odpovědnosti nakládajícího subjektu a případně i přepravce v případech, kdy informace uvedené v odstavci 1 chybí nebo jsou nesprávné a vozidlo nebo souprava vozidel jsou přetížené.

Článek 10 g

Každé dva roky a nejpozději 30. září roku následujícího po konci příslušného dvouletého období zašlou členské státy Komisi nezbytné informace o:

- a) počtu kontrol provedených v předchozích dvou kalendářních rocích a
- b) počtu zjištěných přetížených vozidel nebo souprav vozidel.

Tyto informace mohou být součástí informací předkládaných podle článku 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ^{(2)*}.

Komise vypracuje analýzu informací obdržených podle tohoto článku a zahrne ji do zprávy, která má být podle nařízení (ES) č. 561/2006 postoupena Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 10h

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 10b je svěřena Komisi na dobu pěti let ode 26. května 2015. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

^{(2)*} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

▼ M2

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 10b kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10b vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 10i

1. Komisi je nápomocen Výbor pro silniční dopravu uvedený v článku 42 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ^{(3)*}. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ^{(4)*}.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 10j

Do 8. května 2020 předloží Komise v případě potřeby Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění změn této směrnice zavedených směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ^{(5)*}, včetně zohlednění specifické povahy určitých segmentů trhu. Na základě této zprávy předloží Komise v případě potřeby legislativní návrh, k němuž bude řádně připojeno posouzení dopadu. Tato zpráva bude k dispozici nejpozději šest měsíců před předložením legislativního návrhu.

^{(3)*} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

^{(4)*} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

^{(5)*} Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719 ze dne 29. dubna 2015, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1).

▼B*Článek 11*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 17. září 1997. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 12

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 13

Tato směrnice je určena členskými státem.

▼B*PŘÍLOHA I***MAXIMÁLNÍ HMOTNOSTI A ROZMĚRY A SOUVISEJÍCÍ
CHARAKTERISTIKY VOZIDEL****1. Maximální přípustné rozměry vozidel
podle čl. 1 odst. 1 písm. a)****▼M1**

1.1	<i>Maximální délka:</i>	
	— motorové vozidlo jiné než autobus	12,00 m
	— přívěs	12,00 m
	— souprava motorového vozidla s návěsem (návěsová souprava)	16,50 m
	— souprava motorového vozidla s přívěsem (přívěsová souprava)	18,75 m
	— kloubový autobus	18,75 m
	— autobus se dvěma nápravami	13,50 m
	— autobus s více než dvěma nápravami	15,00 m
	— autobus s přívěsem	18,75 m

▼B**1.2** *Maximální šířka***▼M2**

a) všechna vozidla s výjimkou vozidel uvede- ných v písmeni b)	2,55 m
b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly	2,60 m

▼B

1.3	<i>Maximální výška (všechna vozidla)</i>	4,00 m
1.4	Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech specifikovaných v bodech 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4	

▼M1

1.4a	Jestliže jsou autobusy opatřeny jakoukoli odnímatelnou výbavou jako např. schránkami na lyže, nesmí jejich délka včetně připev- nění přesáhnout maximální délku uvedenou v bodě 1.1	
------	---	--

▼B

1.5	Každé pohybující se motorové vozidlo, nebo pohybující se souprava vozidel musí být schopné otočit se v kruhu, ve kterém nejsou překážky, o vnějším poloměru 12,50 m a vnitřním poloměru 5,30 m	
-----	--	--

▼M1

1.5a	<i>Další požadavky na autobusy</i> U stojícího vozidla se určí vyznačením čáry na zemi svislá rovina tečná k boku vozidla, který směřuje vně kružnice. V případě klou- bového autobusu se obě pevné části vyrov- nají rovnoběžně s touto rovinou Pohybuje-li se vozidlo z přímého směru do mezikruží popsaného v bodu 1.5, nesmí žádná jeho část přesáhnout výše uvedenou svislou rovinu o více než 0,60 m	
------	---	--

▼B

- | | | |
|-------|--|---------|
| 1.6 | Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu | 12,00 m |
| 1.7 | Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel, minus vzdálenost mezi zadním čelem táhnoucího vozidla a předním čelem přívěsu | 15,65 m |
| 1.8 | Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel | 16,40 m |
| 2. | Maximální přípustná hmotnost vozidla (v tunách) | |
| 2.1 | <i>Vozidla tvořící část soupravy vozidel</i> | |
| 2.1.1 | Dvounápravový přívěs | 18 tun |
| 2.1.2 | Třinápravový přívěs | 24 tun |
| 2.2 | <i>Soupravy vozidel</i> | |
| 2.2.1 | Přívěsové soupravy s pěti, nebo šesti nápravami | |
| | <p>► M4 V případě kombinací vozidel včetně vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v tomto oddílu zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí. ◀</p> | |
| | a) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým přívěsem | 40 tun |
| | b) třinápravové motorové vozidlo s dvounápravovým, nebo třinápravovým přívěsem | 40 tun |
| 2.2.2 | Návěsová souprava s pěti nebo šesti nápravami | |
| | <p>► M4 V případě kombinací vozidel včetně vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v tomto oddílu zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí. ◀</p> | |
| | a) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým návěsem | 40 tun |
| | b) třinápravové vozidlo s dvounápravovým, nebo tří nápravovým návěsem | 40 tun |

▼M2**▼C1**

- | | | |
|----|---|--------|
| c) | třinápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třinápravovým návěsem přepravujícím v rámci operací intermodální přepravy jeden nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o maximální celkové délce až 45 stop | 44 tun |
| d) | dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým návěsem přepravujícím v rámci operací intermodální přepravy jeden nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o maximální celkové délce až 45 stop | 42 tun |

▼ B

- 2.2.3 Přívěsová souprava o čtyřech nápravách skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu

► **M4** V případě kombinací vozidel včetně vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v tomto oddílu zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí. ◀

36 tun

- 2.2.4 Návěsové soupravy se čtyřmi nápravami skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového návěsu, je-li vzdálenost mezi nápravami návěsu:

► **M4** V případě kombinací vozidel včetně vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v tomto oddílu zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí. ◀

- 2.2.4.1 1,3 m nebo větší, ale ne více než 1,8m 36 tun

- 2.2.4.2 větší než 1,8 m 36 tun

+ 2 tuny navíc, je-li dodržena maximální přípustná hmotnost motorového vozidla (18 tun) a maximální přípustná hmotnost tandemové nápravy návěsu (20 tun) a hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Společenství podle přílohy II

- 2.3 *Motorová vozidla*

▼ M2

- 2.3.1 Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy:

Dvounápravová motorová vozidla na alternativní paliva jiná než autobusy: maximální přípustná hmotnost 18 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost, již vyžaduje technologie alternativních paliv, a to maximálně o 1 tunu

► **M4** Vozidla s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 18 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny. ◀

Dvounápravové autobusy: 19,5 tuny

▼ **M2**

2.3.2 Třínápravová motorová vozidla

25 tun nebo 26 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny.

Třínápravová motorová vozidla na alternativní paliva: maximální přípustná hmotnost 25 tun nebo 26 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny, se zvyšuje o dodatečnou hmotnost, již vyžaduje technologie alternativních paliv, a to maximálně o 1 tunu.

► **M4** Třínápravová vozidla s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 25 tun nebo 26 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny, se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny. ◀

▼ **M2**

2.4 Třínápravové kloubové autobusy:

28 tun

Třínápravové kloubové autobusy na alternativní paliva: maximální přípustná hmotnost 28 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost, již vyžaduje technologie alternativních paliv, a to maximálně o 1 tunu.

► **M4** Třínápravové kloubové autobusy, které jsou vozidly s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 28 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny. ◀

▼B

3.	Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. b) (v tunách)	
3.1	<i>Jednotlivé nápravové</i> Jedna náprava, která není hnací	10 tun
3.2	<i>Tandemové nápravy přívěsů a návěsů</i> Součet zatížené tandemové nápravy nesmí přesáhnout hodnotu uvedenou v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.2.1	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11 tun
3.2.2	od 1,0 m do 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun
3.2.3	od 1,3 m a menší než ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tun
3.2.4	1,8 m nebo více ($1,8 \leq d$)	20 tun
3.3	<i>Třínápravové přívěsy a návěsy</i> Součet zatížení trojnaprávy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.3.1	1,3 m nebo méně ($d \leq 1,3$)	21 tun
3.3.2	nad 1,3 m do 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tun
3.4	<i>Hnací náprava</i>	
3.4.1	Hnací náprava vozidel podle 2.2.1 a 2.2.2	11,5 tun
3.4.2	Hnací náprava vozidel podle 2.2.3, 2.2.4, 2.3. a 2.4	11,5 tun
3.5	<i>Tandemové nápravy motorových vozidel</i> Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.5.1	menší než 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tun
3.5.2	1,0 m nebo větší, ale méně než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tun

▼B

- 3.5.3 1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) — 18 tun
— 19 tun
- je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Společenství podle přílohy II, nebo nepřevyšuje-li nejvyšší zatížení nápravy 9,5 tuny
4. **Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)**
- 4.1 *Všechna vozidla*
- Zatížení hnací nápravy, nebo hnací nápravy vozidla nebo soupravy vozidel, nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla, nebo soupravy vozidel, je-li používáno v mezinárodní dopravě
- 4.2 *Přívěsové soupravy*
- Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m
- 4.3 *Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol*
- Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravo-
vého motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinasobnou vzdálenost v metrech mezi nejzadnější přední a nejzadnější zadní nápravou vozidla
- 4.4 *Návěsy*
- Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoliv bodem v vpředu návěsu nesmí překročit 2,04 m



PŘÍLOHA II

**PODMÍNKY ROVNOCENNOSTI MEZI PNEUMATICKÝMI SYSTÉMY
ZAVĚŠENÍ A JINÝMI SYSTÉMY ZAVĚŠENÍ HNACÍ NÁPRAVY
(HNACÍCH NÁPRAV) VOZIDEL**

1. DEFINICE PNEUMATICKÉHO ZAVĚŠENÍ

Systém zavěšení je považován za pneumatický, jestliže nejméně 75 % účinku odpružení je způsobováno pneumatickým odpružením.

2. ROVNOCENNOST S PNEUMATICKÝM ZAVĚŠENÍM

Zavěšení považované za rovnocenné pneumatickému zavěšení musí splňovat toto:

- 2.1. během přechodné nízké frekvence vertikálního kmitání hmotnosti odpružených částí vozidla nad hnací nápravou, nebo podvozkem musí měřená frekvence a tlumení při nejvyšším zatížení zavěšení klesnout v mezích definovaných v bodech 2.2 až 2.5;
- 2.2. každá náprava musí být vybavena hydraulickými tlumiči. Na tandemových podvozkových nápravách musí být tlumiče umístěny tak, aby minimalizovaly kmitání podvozků;
- 2.3. průměrný tlumicí koeficient D musí činit více než 20 % kritického tlumení pro zavěšení za normálních podmínek a to při instalovaných a funkčních hydraulických tlumičích;
- 2.4. tlumicí koeficient D pro zavěšení při odstranění všech hydraulických tlumičů, nebo při jejich vyřazení z funkce, nesmí činit více než 50 % D ;
- 2.5. frekvence odpružených částí vozidla nad hnací nápravou, nebo podvozkem při volném přechodném vertikálním kmitání nesmí být vyšší než 2,0 Hz;
- 2.6. frekvence a tlumení zavěšení jsou uvedeny v odstavci 3. Postupy zkoušek měřících frekvenci a tlumení jsou stanoveny v odstavci 4.

3. DEFINICE FREKVENCE A TLUMENÍ

V této definici je brána v úvahu hmotnost M (kg) odpružených částí vozidla nad hnací nápravou nebo podvozkem. Náprava, nebo podvozek mají celkovou vertikální tuhost K newtonů/metr (N/m) měřeno mezi povrchem silnice a odpruženými částmi vozidla a celkový tlumicí koeficient C newtonů na metr za sekundu (N.s/m). Vertikální posunutí odpružených částí vozidla je Z . Rovnice změny polohy pro volné kmitání odpružených částí vozidla je:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Frekvence kmitání odpružených částí vozidla F (rad/sec) je:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Tlumení je kritické, jestliže $C = C_0$,

kde

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

Tlumicí poměr jako zlomek kritického tlumení je C/C_0 .

▼B

V průběhu volné přechodné oscilace odpružených částí vozidla sleduje vertikální změna polohy hmotnosti odpružených částí vozidla tlumící sinusovou stopu (graf 2). Frekvenci lze odhadnout měřením doby pro tolik oscilačních cyklů, které je možno pozorovat. Tlumení lze odhadnout měřením výšky vrcholů kmitání jdoucích za sebou ve stejném směru. Jestliže je vrcholová amplituda prvního a druhého cyklu kmitání A_1 a A_2 , pak je tlumící koeficient D :

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

přičemž „ln“ je přirozený logaritmus poměru amplitud.

4. POSTUP PŘEZKOUŠENÍ

K provedení zkoušky k zjištění tlumícího koeficientu D , tlumícího koeficientu při odstranění hydraulických tlumičů a frekvence odpružení F , má naložené vozidlo buď:

- a) jet malou rychlostí ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) přes práh o 80 mm a profilu dle grafu 1. Přechodné kmitání, jehož frekvence a tlumení má být analyzováno nastane poté, co kola hnací nápravy opustila práh,

nebo

- b) být stlačeno svým podvozkem tak, aby zatížení hnací nápravy bylo 1,5 krát větší než nejvyšší statická hodnota. Stlačené vozidlo je náhle uvolněno a následné kmitání je analyzováno,

nebo

- c) být vytáhnuto svým podvozkem tak, aby hmotnost odpružených částí vozidla byla zdvižena o 80 mm nad hnací nápravu. Vozidlo takto podržené je náhle spuštěno a následné kmitání je analyzováno,

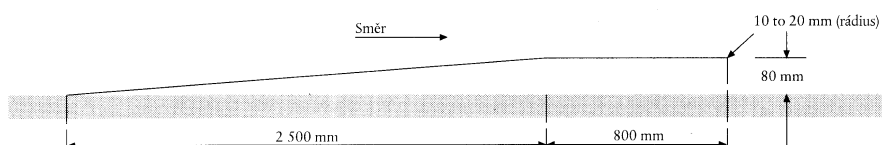
nebo

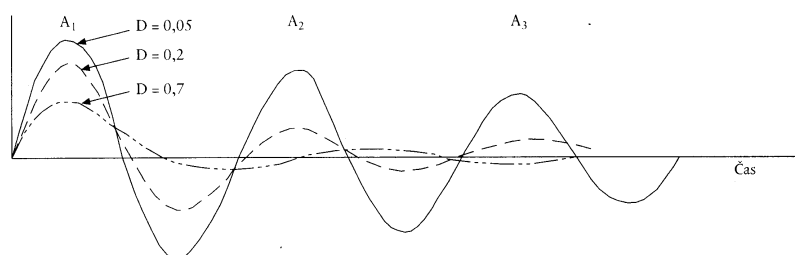
- d) být podrobeno ostatním postupům, jestliže byly výrobcem v souladu s požadavky technického odboru prokázáno, že jsou rovnocenné.

Vozidlo má být vybaveno převodníkem vertikálního posunu mezi hnací nápravou a podvozkem, a to přímo nad hnací nápravou. Pomocí diagramu lze změřit časovou prodlevu mezi prvním a druhým vrcholem komprese a získat tak frekvenci F a koeficient amplitudy a tím získat i koeficient tlumení. Pro podvozky se zdvojeným řízením mají být převodníky vertikálního posunu umístěny mezi každou hnací nápravou a přímo nad podvozkem.

Graf 1

Schod ke zkoušce pružení



▼ B*Graf 2***Křivka tlumeného přechodu**

▼B*PŘÍLOHA III***ŠTÍTEK ROZMĚRŮ PODLE ČL. 6 Odst. 1 písm. a)**

I. Štítek rozměrů umístěný pokud možno co nejbližší štítku podle směrnice 76/114/EHS musí obsahovat tyto údaje:

1. jméno výrobce ⁽¹⁾;
2. identifikační číslo vozidla ⁽¹⁾;
3. délku motorového vozidla, přívěsu nebo návěsu (L);
4. šířku motorového vozidla, přívěsu nebo návěsu (W);
5. údaje o měření délky soupravy vozidel:
 - vzdálenost (a) mezi předním čelem motorového vozidla a středem spojovacího zařízení (hák spřáhla nebo sedlo tahače návěsů); v případě sedlové spojky s několika spojovacími místy musí být udány největší a nejmenší hodnoty ($a_{\min}$ a $a_{\max}$),
 - vzdálenost (b) mezi středem spojovacího zařízení přívěsu (čep sedla tahače) nebo návěsu (čep sedla návěsu) a zadním čelem přívěsu nebo návěsu; v případě zařízení s více spojovacími místy musí být udány nejmenší a největší hodnoty ($b_{\min}$ a $b_{\max}$).

Délka soupravy vozidel je délka motorového vozidla a přívěsu nebo návěsu umístěných v rovné linii za sebou.

II. Hodnoty udávané v důkazu shody přesně odpovídají měřením provedeným přímo na vozidle.

⁽¹⁾ Tuto informaci není nutné opakovat, jestliže vozidlo má štítek obsahující údaje jak o hmotnosti, tak rozměrech.



PŘÍLOHA IV

ČÁST A

ZRUŠENÉ SMĚRNICE

(podle článku 10)

- směrnice 83/3/EHS o hmotnostech, rozměrech a některých dalších technických charakteristikách určitých silničních vozidel a její následující změny:
 - směrnice 86/360/EHS
 - směrnice 88/218/EHS
 - směrnice 89/338/EHS
 - směrnice 89/460/EHS
 - směrnice 89/461/EHS
 - směrnice 91/60/EHS
 - směrnice 92/2/7/EHS
- směrnice 86/364/EHS o důkazu shody vozidel se směrnicí 85/3/EHS o hmotnostech, rozměrech a některých dalších technických charakteristikách určitých silničních vozidel.

ČÁST B

<i>Směrnice</i>	<i>Lhůta pro provedení</i>
85/3/EHS (Úř. věst. L 2, 3.1.1985, s. 14)	1. července 1986 1. ledna 1990
86/360/EHS (Úř. věst. L 217, 5.8.1986, s. 19)	1. ledna 1992
86/364/EHS (Úř. věst. L 221, 7.8.1986, s. 48)	29. července 1987
88/218/EHS (Úř. věst. L 98, 15.4.1988, s. 48)	1. ledna 1989
89/338/EHS (Úř. věst. L 142, 25.5.1989, s. 3)	1. července 1991
89/460/EHS (Úř. věst. L 226, 3.8.1989, s. 5)	1. ledna 1993
89/461/EHS (Úř. věst. L 226, 3.8.1989, s. 7)	1. ledna 1991
91/60/EHS (Úř. věst. L 37, 9.2.1991, s. 37)	30. září 1991
92/7/EHS (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 29)	31. prosince 1992

PŘÍLOHA V

SROVNÁVACÍ TABULKA

Tato směrnice	85/3/EHS	86/360/EHS	86/364/EHS	88/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1								
čl. 1 odst. 1 písm. a)	—								
čl. 1 odst. 1 písm. b)	čl. 1 odst. 1 písm. b)								
čl. 1 odst. 2	čl. 1 odst. 2								
článek 2 odrážka 1 až 4 a 6 až 10					čl. 1 odst. 2				
článek 2 odrážka 5, 11 a 12	—								
článek 2 poslední odstavec	—								
čl. 3 odst. 1	—								
čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)	čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)								
čl. 3 odst. 2	čl. 3 odst. 2								
čl. 3 odst. 3	—								

▼B

Tato směrnice	85/3/EHS	86/360/EHS	86/364/EHS	88/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
článek 4	—								
čl. 5 písm. a)							čl. 1 odst. 1		
čl. 5 písm. b)								čl. 1 odst. 1	
článek 6 (1 až 4)			článek 1 (1 až 4)						
článek 6 (5 až 6)			článek 2 (1 až 2)						
článek 7	článek 6								
článek 8						článek 1			
článek 9 až 12	—								
článek 13	článek 9								
příloha I	příloha I								
bod 1	bod 1								
bod 1.1 odrážka 1 až 3 a 5								čl. 1 odst. 2	
bod 1.1 odrážka 4	—								
bod 1.2 písm. a)	—								
bod 1.2 písm. b)	—								

▼B

Tato směrnice	85/3/EHS	86/360/EHS	86/364/EHS	88/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
bod 1.3 až 1.5	bod 1.3 až 1.5								
bod 1.6							čl. 1 odst. 3		
bod 1.7								čl. 1 odst. 3	
bod 1.8	—								
bod 2 až 2.2.1 písm. b)	bod 2 až 2.2.1 písm. b)								
bod 2.2.2 písm. a) až c)	bod 2.2.2 písm. a) až c)								
bod 2.2.3 bod 2.2.4.1					čl. 1 odst. 5 písm. b)				
bod 2.2.4.2									čl. 1 odst. 1 písm. a)
bod 2.3 až 2.3.1					čl. 1 odst. 5 písm. c)				
bod 2.3.2 až 2.3.3									čl. 1 odst. 1 písm. b) až c)
bod 2.4					čl. 1 odst. 5 písm. c)				
bod 3 až 3.3.2	bod 3 až 3.3.2								

▼B

Tato směrnice	85/3/EHS	86/360/EHS	86/364/EHS	88/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
bod 3.4 až 3.4.1		čl. 1 odst. 3							
bod 3.4.2 až 3.5.2					čl. 1 odst. 5 písm. d)				
bod 3.5.3									čl. 1 odst. 1 písm. d)
bod 4 až 4.2	bod 4 až 4.2								
bod 4.3					čl 1 odst.5 písm. e)				
bod 4.4.							čl. 1 odst.4		
příloha II									příloha III
příloha III			příloha						