

## I

(Legislativní akty)

## SMĚRNICE

### SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2015/719

ze dne 29. dubna 2015,

**kteřou 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**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Měla by být zdůrazněna potřeba snížit emise skleníkových plynů, a zejména oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), zvýšit bezpečnost silničního provozu, přizpůsobit příslušné právní předpisy technologickému vývoji a měnícím se potřebám trhu a usnadnit operace intermodální přepravy a současně by mělo být zajištěno, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže a aby byla chráněna silniční infrastruktura.
- (2) Technologický vývoj umožňuje montáž zatahovacích nebo skládacích aerodynamických zařízení na zadní části vozidla. Důsledkem této montáže by však bylo překročení maximální délky vozidla přípustné podle směrnice Rady 96/53/ES <sup>(3)</sup>. Je tedy zapotřebí stanovit u maximální délky vozidla výjimku. Cílem této směrnice je umožnit, aby taková zařízení mohla být nainstalována neprodleně poté, co dojde k provedení nebo uplatnění nezbytných změn technických požadavků pro schválení typu těchto aerodynamických zařízení, a poté, co budou Komisí přijaty prováděcí akty stanovující provozní pravidla pro používání takových zařízení.
- (3) Zlepšená aerodynamika kabiny motorových vozidel by rovněž umožnila výrazně zvýšit energetickou účinnost vozidel, a to případně ve spojení se zatahovacími nebo skládacími aerodynamickými zařízeními namontovanými

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 133.

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. dubna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 16. října 2014 (Úř. věst. C 40, 5.2.2015, s. 1) Postoj Evropského parlamentu ze dne 10. března 2015 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 20. dubna 2015.

<sup>(3)</sup> 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).

na zadní části vozidla. Toto zlepšení není však v rámci stávající maximální délky vozidla podle směrnice 96/53/ES možné, aniž by se snížila nosnost vozidla a aniž by byla ohrožena ekonomická rovnováha odvětví silniční dopravy. Také z tohoto důvodu je zapotřebí stanovit u maximální délky vozidla výjimku. Tato výjimka by však neměla být použita ke zvýšení nosnosti vozidla.

- (4) Podle rámce stanoveného ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES <sup>(1)</sup> by aerodynamická zařízení o délce přesahující 500 mm a motorová vozidla vybavená kabinami, které zlepšují jejich aerodynamické vlastnosti, v případě, že tato vozidla přesahují mezní hodnoty stanovené ve směrnici 96/53/ES, měla před uvedením na trh projít schválením typu.
- (5) Umožnění nového profilu kabiny u vozidel by přispělo k vyšší bezpečnosti silničního provozu omezením rozsahu mrtvých úhlů ve výhledu řidiče, zejména v oblasti čelního skla, a mělo by napomoci k záchraně životů mnoha zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci nebo cyklisté. Nový profil kabiny vozidla by mohl rovněž zahrnovat konstrukční prvky pro pohlcování energie v případě kolize. Případné zvětšení prostoru kabiny by kromě toho mělo zvýšit bezpečnost a pohodlí řidiče. Po vypracování zdokonalených bezpečnostních požadavků pro delší kabiny lze uvažovat o tom, zda je vhodné je uplatnit i na vozidla, na která se nevztahuje prodloužení délky.
- (6) Alternativní hnací ústrojí, zahrnující rovněž hybridní hnací ústrojí, jsou ústrojí, jež pro mechanický pohon čerpají energii z paliva, které je možno spotřebovat, nebo z baterie či jiného zařízení pro akumulaci elektrické nebo mechanické energie. Jejich použití pro těžká nákladní vozidla nebo pro autobusy může vést ke zvýšení hmotnosti, avšak také snižuje znečištění. Toto zvýšení hmotnosti by nemělo být započítáno na úkor skutečného zatížení vozidla, neboť tím by bylo odvětví silniční dopravy z ekonomického hlediska penalizováno. Toto zvýšení hmotnosti by však nemělo ani znamenat zvýšení nosnosti vozidla.
- (7) Na budoucí vozidla na alternativní paliva (s hnacími ústrojími těžšími než v případě vozidel na konvenční paliva) by se rovněž měla vztahovat dodatečná povolená hmotnost. Tato alternativní paliva mohou být zahrnuta do seznamu alternativních paliv podle této směrnice, pokud jejich využití dodatečnou povolenou hmotnost vyžaduje.
- (8) Tato směrnice stanoví výjimky z maximálních přípustných hmotností a rozměrů vozidel nebo souprav vozidel, stanovených ve směrnici 96/53/ES. Členské státy by však měly mít možnost z důvodů souvisejících s bezpečností silničního provozu nebo s povahou infrastruktury omezit provoz některých vozidel v konkrétních částech svých silničních sítí.
- (9) Pokud jde o kontejnerovou přepravu, jsou stále více využívány kontejnery o délce 45 stop. Takovéto kontejnery jsou přepravovány za využití všech druhů dopravy. Složky intermodální přepravy po pozemních komunikacích jsou však v současnosti proveditelné pouze tehdy, pokud členské státy i přepravci dodržují komplikované administrativní postupy, nebo pokud tyto kontejnery mají patentované zkosené rohy, jejichž cena je neúměrně vysoká. Prodloužením povolené délky vozidel přepravujících tyto kontejnery o 15 cm by mohly být uvedené administrativní postupy pro přepravce zrušeny a operace intermodální přepravy by mohly být usnadněny, aniž by došlo k ohrožení nebo negativním dopadům na infrastrukturu nebo ostatní účastníky silničního provozu. Definicí operace intermodální přepravy v této směrnici není dotčena práce na revizi směrnice Rady 92/106/EHS <sup>(2)</sup>.
- (10) S cílem dále podpořit operace intermodální přepravy a zohlednit hmotnost prázdných kontejnerů či výměnných nástaveb o délce až 45 stop by měl být povolen provoz třínápravových motorových vozidel s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem s celkovou povolenou hmotností až 44 tun. Pro operace intermodální přepravy by měla být povolena dvounápravová motorová vozidla s třínápravovým návěsem přepravující kontejnery nebo výměnné nástavby o délce až 45 stop, a to s celkovou povolenou hmotností až 42 tun.
- (11) Od přijetí směrnice 96/53/ES se výrazným způsobem zvýšila průměrná hmotnost osob cestujících autobusy a jejich zavazadel. To vedlo vzhledem k omezením hmotností stanoveným uvedenou směrnicí k postupnému snižování počtu přepravovaných cestujících. Hmotnost vozidel rovněž navýšilo přepravované vybavení nezbytné pro splnění stávajících technických požadavků, například norem Euro VI. Jelikož je třeba upřednostnit hromadnou dopravu před dopravou individuální v zájmu vyšší energetické účinnosti, je nutné vrátit se k předchozímu počtu cestujících na autobus a současně s tím zohlednit zvýšení hmotností cestujících

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

a hmotnosti jejich zavazadel. Tohoto cíle lze dosáhnout zvýšením povolené hmotnosti dvounápravových autobusů, avšak v mezích zajišťujících, že nedojde k poškozování silniční infrastruktury rychlejšími opotřebeními.

- (12) Porušení předpisů týkajících se přetížení vozidel musí členské státy řešit přiměřeně, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže a byla zajištěna bezpečnost silničního provozu.
- (13) K zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli v silniční dopravě a účinnějšího odhalování porušení předpisů by členské státy měly do 27. května 2021 přijmout zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, v jejichž případě pravděpodobně došlo k překročení příslušných omezení hmotnosti, a u nichž by tudíž měla být provedena kontrola. Tuto identifikaci lze provádět pomocí váhových mechanismů zabudovaných do silniční infrastruktury nebo pomocí palubních senzorů umístěných ve vozidlech, které zasílají dálkové údaje příslušným orgánům. Tyto palubní údaje by měl mít k dispozici také řidič. Každý členský stát by měl každoročně provést odpovídající počet kontrol hmotnosti vozidel. Počet těchto kontrol by měl být přiměřený celkovému počtu vozidel, která jsou v dotčeném členském státě každoročně kontrolována.
- (14) K zajištění dodržování této směrnice by měly členské státy stanovit sankce za porušení této směrnice a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, nediskriminační, přiměřené a odrazující.
- (15) Je důležité, aby si příslušné orgány členských států vyměňovaly informace s cílem zefektivnit kontroly hmotnosti vozidel nebo souprav vozidel na mezinárodní úrovni a zjednodušit hladký průběh těchto kontrol. Pro výměnu těchto informací by mělo sloužit kontaktní místo určené v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 <sup>(1)</sup>.
- (16) Evropský parlament a Rada by měly být pravidelně informovány o kontrolách silničního provozu prováděných příslušnými orgány členských států. Předávání těchto informací členskými státy umožní Komisi zajistit dodržování této směrnice ze strany přepravců a stanovit, zda je nutno vypracovat další donucovací opatření, či nikoli.
- (17) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (18) Komise by neměla přijímat prováděcí akty týkající se provozních požadavků na používání aerodynamických zařízení nebo podrobných specifikací pro palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti, nevydá-li výbor zřízený podle této směrnice k návrhu prováděcího aktu předloženému Komisi žádné stanovisko.
- (19) Za účelem aktualizace seznamu alternativních paliv uvedeného v této směrnici s ohledem na nejnovější technologický vývoj by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU. Je obzvláště důležité, aby Komise před přijetím aktů v přenesené pravomoci vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i s odborníky z členských států. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (20) Jelikož cílů této směrnice nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu jejího rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů.
- (21) Směrnice 96/53/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### Článek 1

Směrnice 96/53/ES se mění takto:

1) V čl. 1 odst. 1 se písm. a) nahrazuje tímto:

„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 (\*).

(\*) 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).“;

2) Článek 2 se mění takto:

a) v prvním pododstavci se doplňují nové definice, které znějí:

„— ‚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 biomethanu, 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,

— ‚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,

— ‚operací intermodální přepravy‘ rozumí:

a) operace kombinované přepravy ve smyslu článku 1 směrnice Rady 92/106/EHS (\*), 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.

(\*) 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) v druhém pododstavci se slova „směrnice 70/156/EHS“ nahrazují slovy:

„směrnice 2007/46/ES“.

3) Článek 4 se mění takto:

- a) v odstavci 4 se třetí a čtvrtý pododstavec zrušují;
- b) odstavec 6 se zrušuje.

4) Článek 5 se nahrazuje tímto:

*„Článek 5*

Návěšové 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.“

5) Články 8, 8a a 9 se zrušují.

6) Vkládají se nové články, které znějí:

*„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
- 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 účastníkům silničního provozu v případě kolize;
- d) bezpečnost a pohodlí řidičů.

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. Odstavec 1 se použije tři roky ode dne provedení, nebo podle okolností ode dne použití nezbytných změn nástrojů uvedených v odstavci 2.“

7) Článek 10a se zrušuje.

8) Vkládají se nové články, které znějí:

#### „Článek 10b

Maximálními přípustnými hmotnostmi vozidel na alternativní paliva jsou hmotnosti uvedené v bodech 2.3.1, 2.3.2 a 2.4 přílohy I.

Vozidla na alternativní paliva musí splňovat též mezní hodnoty pro maximální přípustné zatížení nápravy uvedené v bodě 3 přílohy I.

Dodatečná hmotnost vyžadovaná pro vozidla na alternativní paliva se určí na základě dokumentace poskytnuté výrobcem při schvalování daného vozidla. Dodatečná hmotnost se uvede v úředním důkazu požadovaném podle článku 6.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, pokud jde o aktualizaci, pro účely této směrnice, seznamu alternativních paliv uvedeného v článku 2, která vyžadují dodatečnou hmotnost. Je zvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků z členských států.

#### 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.

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 (\*)<sup>1</sup>.

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.

#### 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 10g

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 (\*)<sup>2</sup>.

Komise vypracuje analýzu informací obdržných 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 nevyvolá proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
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 nevyvolá 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 nevyvolá. 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 <sup>(3)</sup>\*. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 <sup>(4)</sup>\*.
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 <sup>(5)</sup>\*, 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.

<sup>(1)</sup>\* 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).

<sup>(2)</sup>\* 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).

<sup>(3)</sup>\* 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).

<sup>(4)</sup>\* 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).

<sup>(5)</sup>\* 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).“



9) Příloha I se mění takto:

a) v bodě 1.2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) všechna vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni b): 2,55 m“;

b) v bodě 1.2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly: 2,60 m“;

c) v bodě 2.2.2 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) 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“;

d) v bodě 2.2.2 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) 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“;

e) bod 2.3.1 se nahrazuje tímto:

„2.3.1. Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy: 18 tun

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

Dvounápravové autobusy: 19,5 tuny“;

f) bod 2.3.2 se nahrazuje tímto:

„2.3.2. Třinápravová 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.

Třinápravová 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.“

g) bod 2.4 se nahrazuje tímto:

„2.4. Třinápravové kloubové autobusy: 28 tun

Třinápravové 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.“

## Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 7. května 2017. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté 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 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

## Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 29. dubna 2015.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
*předsedkyně*  
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---