

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. V souvislosti s konceptem „Evropa občanů“ přikládá Komise značnou důležitost zjednodušení a přehlednějšímu uspořádání práva Unie, aby se stalo srozumitelnějším a přístupnějším pro občany, a ti pak mohou lépe uplatňovat jednotlivá práva, která jim přiznává.

Tohoto cíle nelze dosáhnout, dokud zůstanou jednotlivá ustanovení, která byla často několikrát podstatným způsobem změněna, roztroušena jak v původním předpisu, tak v pozdějších novelách. Je nutno proto vynaložit notné úsilí při vyhledávání a porovnávání jednotlivých předpisů, aby bylo lze nalézt právě platná ustanovení.

Z tohoto důvodu je rovněž kodifikace často měněné právní úpravy nutná pro zachování její srozumitelnosti a průhlednosti.

2. Komise svým rozhodnutím ze dne 1. dubna 1987[[1]](#footnote-1) uložila svým útvarům, aby přistoupily ke kodifikaci jakéhokoli předpisu nejpozději po jeho desáté změně, přičemž zdůraznila, že se jedná o minimální pravidlo a jednotlivé útvary by se měly v zájmu srozumitelnosti a přehlednosti předpisů snažit kodifikovat akty, za něž nesou odpovědnost, i v kratších intervalech.

3. Závěry předsednictví Evropské rady z Edinburku (prosinec 1992) toto potvrdily[[2]](#footnote-2) a zdůraznily význam kodifikace, neboť skýtá právní jistotu ohledně otázky, která právní norma se v určitém okamžiku použije na daný právní vztah.

Kodifikace musí proběhnout v plném souladu s obvyklým postupem přijímání aktů Unie.

S ohledem na skutečnost, že v aktech podrobených kodifikaci nemohou být prováděny žádné podstatné změny, se Evropský parlament, Rada a Komise dohodly prostřednictvím interinstitucionální dohody ze dne 20. prosince 1994 na zkráceném postupu pro rychlé přijímání kodifikovaných aktů.

4. Účelem tohoto návrhu je provedení kodifikace 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[[3]](#footnote-3). Směrnice nahradí různé akty, které jsou do ní začleněny[[4]](#footnote-4); zcela zachovává jejich obsah, a omezuje se tak pouze na jejich spojení a zapracování pouze takových formálních změn, které vyžaduje samotná kodifikace.

5. Tento kodifikační návrh byl vypracován na základě předchozího konsolidovaného znění směrnice 96/53/ES a jejích následných změn vyhotoveného ve 24 úředních jazycích Úřadem pro publikace Evropské unie pomocí systému na zpracování dat. V případech, že bylo změněno číslování článků, je vztah mezi dřívějším a novým číslováním představen ve srovnávací tabulce uvedené v příloze V kodifikované směrnice.

ê 96/53 (přizpůsobený)

2021/0400 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Ö Unie Õ stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (kodifikované znění)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[[5]](#footnote-5),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[[6]](#footnote-6),

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

ê 96/53 bod odůvodnění 2 (přizpůsobený)

(1) Směrnice Rady Ö 96/53/ES[[7]](#footnote-7) Õ byla Ö několikrát Õ podstatně změněna[[8]](#footnote-8). Ö V zájmu přehlednosti a srozumitelnosti by uvedená směrnice měla být kodifikována. Õ

ê 2002/7 bod odůvodnění 1 (přizpůsobený)

(2) Směrnice 96/53/ES stanovila v rámci společné dopravní politiky harmonizovanou maximální Ö hmotnost a Õ rozměry vozidel pro provoz silničních vozidel pro přepravu Ö osob nebo Õ zboží.

ê 96/53 bod odůvodnění 9 (přizpůsobený)

(3) Je nutné vyjasnit pojem ‘nedělitelný náklad’ v zájmu zajištění jednotného uplatňování této směrnice, pokud jde o povolení pro vozidla nebo soupravy vozidel přepravující takové náklady.

ê 96/53 bod odůvodnění 10 (přizpůsobený)

(4) Tuna je všeobecně používána a uznávána jako měrná jednotka zatížení, a je proto v této směrnici používána, přičemž se uznává, že formální jednotkou zatížení je newton.

ê 96/53 bod odůvodnění 11 (přizpůsobený)

(5) Ö S cílem zajistit fungování Õ vnitřního trhu by měla oblast působnosti této směrnice být rozšířena na vnitrostátní dopravu do míry, do jaké její vlastnosti podstatně ovlivňují hospodářskou soutěž v odvětví dopravy, zejména pokud jde o hodnoty maximální přípustné délky a šířky vozidel a souprav vozidel určených k přepravě Ö osob nebo Õ zboží.

ê 96/53 bod odůvodnění 12 (přizpůsobený)

(6) Pro ostatní charakteristiky vozidel jsou členské státy oprávněny na svém území uplatnit hodnoty odlišné od hodnot stanovených touto směrnicí pouze pro vozidla používaná ve vnitrostátním provozu.

ê 2002/7 bod odůvodnění 6

(7) Z důvodů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je třeba, aby autobusy splňovaly určitá kritéria manévrovacích schopností.

ê 96/53 bod odůvodnění 13 (přizpůsobený)

(8) Přívěsové soupravy, které používají prodloužitelné systémy spřáhel, dosahují ve skutečnosti při plném prodloužení maximální délky až 18,75 m. Stejná maximální délka by měla být povolena pro přívěsové soupravy používající pevný systém spřáhel.

ê 96/53 bod odůvodnění 16 (přizpůsobený)

(9) S cílem zabránit nadměrnému poškozování pozemních komunikací a zajistit manévrovací schopnosti by při schvalování a používání vozidel měla být dávána přednost pneumatickému nebo rovnocennému zavěšení před mechanickým zavěšením; že určité maximální hodnoty zatížení na nápravu nesmějí být překročeny a vozidlo musí být schopno otočit se o 360° při určitých mezních hodnotách pro dráhu vozidlem sledovanou.

ê 96/53 bod odůvodnění 17 (přizpůsobený)

(10) Členské státy by měly mít pro vnitrostátní nákladní dopravu možnost povolit na svém území provoz vozidlům nebo soupravám vozidel s rozměry odchylnými od rozměrů stanovených v této směrnici pokud je doprava provozována takovými vozidly definována touto směrnicí jako doprava, která podstatně neovlivňuje mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy, tj. doprava provozovaná specializovanými vozidly a doprava podle modulového přístupu.

ê 96/53 bod odůvodnění 19 (přizpůsobený)

(11) V zájmu umožnit zisk z technického pokroku by mělo být povoleno provozovat místní dopravu po zkušební období vozidly nebo soupravami vozidel, při jejichž výrobě byly podle norem odchylných od norem stanovených touto směrnicí uplatněny nové technologie nebo nové koncepce.

ê 96/53 bod odůvodnění 23 (přizpůsobený)

(12) Za účelem usnadnění kontroly souladu s touto směrnicí je nezbytné zajistit, aby vozidla byla vybavena důkazem o tomto souladu.

ê 2015/719 bod odůvodnění 1

(13) Měla by být zdůrazněna potřeba snížit emise skleníkových plynů, a zejména oxidu uhličitého (CO2), 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 2 (přizpůsobený)

(14) Technologický vývoj umožňuje montáž zatahovacích nebo skládacích aerodynamických zařízení na zadní části vozidla. Důsledkem této montáže by však bylo překročení maximální délky vozidla. Je tedy zapotřebí stanovit u maximální délky vozidla výjimku Ö přípustnou podle přílohy I této směrnice Õ aby taková zařízení mohla být nainstalována.

ê 2015/719 bod odůvodnění 3 (přizpůsobený)

(15) 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 na zadní části vozidla. Také je zapotřebí stanovit u maximální délky vozidla výjimku Ö stanovenou v příloze I této směrnice Õ. Tato výjimka by však neměla být použita ke zvýšení nosnosti vozidla.

ê 2015/719 bod odůvodnění 6 (přizpůsobený)

(16) 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 Ö rovněž Õ nemělo znamenat zvýšení nosnosti vozidla.

ê 2015/719 bod odůvodnění 7

(17) 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 8 (přizpůsobený)

(18) Ö Měly by být stanoveny Õ výjimky z maximálních přípustných hmotností a rozměrů vozidel nebo souprav vozidel, stanovených v Ö příloze I této Õ směrnice. 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 9 (přizpůsobený)

(19) Pokud jde o kontejnerovou přepravu, jsou stále více využívány kontejnery o délce 45 stop. Takovéto kontejnery jsou přepravovány za využití všech druhů dopravy. Prodloužením povolené délky vozidel přepravujících tyto kontejnery o 15 cm by mohly být uvedené operace intermodální přepravy 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[[9]](#footnote-9).

ê 2015/719 bod odůvodnění 10

(20) 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 12

(21) Porušení předpisů týkajících se přetížení vozidel musí členské státy řešit přiměřeně, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže a byla zajištěna bezpečnost silničního provozu.

ê 2015/719 bod odůvodnění 13 (přizpůsobený)

(22) K zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi podnikateli v silniční dopravě a účinnějšího odhalování porušení předpisů by členské státy měly 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 dálkově 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 15

(23) 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[[10]](#footnote-10).

ê 2015/719 bod odůvodnění 14

(24) 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 16

(25) 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.

ê 2015/719 bod odůvodnění 19 (přizpůsobený)

(26) 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 Evropské unie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti Ö vedla Õ odpovídající konzultace, a to i Ö na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[[11]](#footnote-11). Pro zajištění rovné účasti na Õ vypracovávání aktů v přenesené pravomoci Ö obdrží Õ Evropský parlament a Rada Ö veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci Õ.

ê 2015/719 bod odůvodnění 17

(27) 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[[12]](#footnote-12).

ê 2015/719 bod odůvodnění 18

(28) 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 Komisí žádné stanovisko.

ê 2015/719 bod odůvodnění 20

(29) 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.

ê 96/53 bod odůvodnění 24 (přizpůsobený)

(30) Touto směrnicí Ö by neměly být Õ dotčeny Ö povinnosti Õ členských států Ö týkající se lhůt Õ pro provedení směrnic Ö uvedených v příloze IV části B Õ ve vnitrostátním právu,

ê 96/53

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na:

ê 2015/719 čl. 1 bod 1 (přizpůsobený)

a) rozměry motorových vozidel kategorií M2 a M3 a jejich přípojných vozidel kategorie 0 a rozměry motorových vozidel kategorií N2 a N3 a jejich přípojných vozidel kategorií 03 a 04 Ö jak jsou stanoveny Õ v článku 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858[[13]](#footnote-13);

ê 96/53 (přizpůsobený)

b) hmotnosti a některé další charakteristiky vozidel Ö uvedených Õ v písmenu a) a specifikovaných v bodě 2 přílohy I.

2. Veškeré hodnoty hmotností uvedené v příloze I platí jako provozní normy, a proto se vztahují k podmínkám zátěže, nikoliv k normám výroby, které Ö jsou stanoveny v nařízení Komise (EU) č. 1230/2012[[14]](#footnote-14) Õ.

ê 2002/7 čl. 1 bod 1 písm. b)

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

ê 96/53 (přizpůsobený)

Článek 2

Pro účely této směrnice se Ö rozumí Õ:

1) „vozidlem“ každé vozidlo poháněné silou, které jezdí po silnici vlastní silou;

2) „přívěsem“ každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené k připojení k motorovému vozidlu, kromě návěsu;

3) „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;

4) „soupravou vozidel“:

a) přívěsová souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s přívěsem;

b) návěsová soupravu skládající se z motorového vozidla spřaženého s návěsem;

5) „klimatizovaným vozidlem“ 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;

6) „autobusem“ 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;

7) „kloubovým autobusem“ 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;

8) „maximálními přípustnými rozměry“ maximální rozměry využitelné vozidlem podle ustanovení v příloze I;

9) „maximální přípustnou hmotností“ maximální hmotnost využitelná naloženým vozidlem v mezinárodním provozu;

10) „maximálním přípustným zatížením nápravy“ maximální zatížení nápravy nebo skupiny náprav;

11) „nedělitelným nákladem“ 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;

12) „tunou“ pro účely zatížení nápravy váha vyvinutá hmotností jedné tuny, která odpovídá hodnotě 9,8 kilonewtonů (kN);

ê 2015/719 čl. 1 bod 2 písm. a) (přizpůsobený)

13) „alternativními palivy“ 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 Ö nebo Õ zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu;

14) „vozidlem na alternativní paliva“ motorové vozidlo, které je úplně nebo zčásti poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno podle rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858;

ê 2019/1242 čl. 20 bod 1 (přizpůsobený)

15) „vozidlem s nulovými emisemi“ těžké vozidlo s nulovými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242[[15]](#footnote-15);

ê 2015/719 čl. 1 bod 2 písm. a) (přizpůsobený)

16) „operací intermodální přepravy“:

a) operace kombinované přepravy ve smyslu článku 1 směrnice 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 vzdálenost 150 km překročena v případě:

i) vozidel, která jsou v souladu s bodem 2.2.2 písm. a) nebo b) přílohy I;

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;

17) „nakládajícím subjektem“ právní subjekt nebo fyzická či právnická osoba uvedená v náložném listu nebo rovnocenném přepravním dokladu (například průběžném náložném 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.

ê 96/53

Všechny maximální přípustné rozměry podle přílohy I se měří v souladu s nařízením (EU) 2018/858 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,

ê 2002/7 čl. 1 bod 2

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

ê 96/53 (přizpůsobený)

pokud tato vozidla vyhovují mezním hodnotám podle přílohy I.

Toto ustanovení se použije také, pokud:

a) vozidla Ö uvedená v prvním pododstavci Õ 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 Ö uvedená v prvním pododstavci Õ registrována nebo uvedena do provozu, povolí mezní hodnoty neuvedené v čl. 4 odst. 1 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 Ö Unie Õ soulad vozidel registrovaných nebo uvedených do provozu na jejich území s vnitrostátními požadavky na charakteristiky hmotnosti a rozměrů neuvedenými v příloze I.

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

Článek 4

ê 2002/7 čl. 1 bod 3 písm. a)

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, 1.6, 1.8, 1.9, 1.10, 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, 1.5, 1.6 a 1.7 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 bodě 1.3, bodech 2 a 3 a bodech 4.1 a 4.3 přílohy I;

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

ê 96/53 (přizpůsobený)

è1 2002/7 čl. 1 bod 3 písm. 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.

4. Členské státy mohou na svém území povolit provoz è1 vozidel nebo souprav vozidel provozujících určité dopravní Ö vnitrostátní Õ operace, které ç neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a které mají rozměry přesahující rozměry stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.10, 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).

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.

ê 2015/719 čl. 1 bod 4 (přizpůsobený)

Článek 5

Návěsové soupravy uvedené do provozu před 1. lednem 1991, které nevyhovují specifikacím Ö stanoveným Õ v bodech 1.8 a 4.4 přílohy I, se pro účely článku 3 považují za vyhovující těmto specifikacím, pokud nepřesahují celkovou délku 15,50 m.

ê 96/53 (přizpůsobený)

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:

a) kombinací těchto dvou štítků:

* „Ö povinného Õ štítku Ö výrobce Õ“ stanoveného a připevněného v souladu s nařízením Komise (EU) č. 19/2011[[16]](#footnote-16),
* štítku rozměrů v souladu s přílohou III Ö této směrnice Õ stanoveného a připevněného v souladu s nařízením (EU) č. 19/2011;

b) jedním štítkem stanoveným a připevněným v souladu s nařízením (EU) č. 19/2011 a obsahujícím informace obou štítků uvedených v písmenu 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:

a) pokud jde o společné normy hmotnosti, namátkovým kontrolám;

b) 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 Ö Unie Õ použitelné na dané vozidlo. Pokud jde o vozidla podle bodu 2.2.2 písm. Ö d) Õ přílohy I, položka „44 tun“ je uvedená 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.

ê 2002/7 čl. 1 bod 4

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.

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.

ê 2015/719 čl. 1 bod 6 (přizpůsobený)

Článek 8

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 nařízení (EU) 2018/858, 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 1.6 přílohy I 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 v nařízení (EU) 2018/858.

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;

c) použití těchto zařízení musí být v souladu s operacemi intermodální přepravy a zejména, nesmějí tato zařízení ve složeném Ö nebo Õ 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. 17 odst. 2.

Článek 9

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 s nařízením (EU) 2018/858, 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 1.6 přílohy I 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 v nařízení (EU) 2018/858.

ê 2019/1242 čl. 20 bod 2 (přizpůsobený)

Článek 10

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 v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci, kterými pro účely této směrnice aktualizuje seznam alternativních paliv uvedený v článku 2, jež vyžadují dodatečnou hmotnost.

ê 2015/719 čl. 1 bod 8 (přizpůsobený)

Článek 11

Maximální délka stanovená v bodě 1.1 přílohy I, případně s výhradou čl. 9 odst. 1, a maximální vzdálenost stanovená v bodě 1.8 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 12

1. Členské státy přijmou zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které pravděpodobně překročily maximální přípustnou hmotnost, a u nichž proto Ö musí Õ 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 Ö se Õ u nich Ö nevyžaduje Õ.

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 (ES) č. 1071/2009.

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. 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. 17 odst. 2.

Článek 13

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 14

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;

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 15

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;

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[[17]](#footnote-17).

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 16

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 10 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 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.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 10 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.

Ö 4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Õ

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

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10 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 17

1. Komisi je nápomocen Výbor pro silniční dopravu uvedený v článku 42 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014[[18]](#footnote-18). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

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 18

Do 8. května 2020 předloží Komise v případě potřeby Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění změn směrnice Ö 96/53/ES Õ zavedených směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/719[[19]](#footnote-19), 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.

ê 96/53 (přizpůsobený)

Článek 19

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

Článek 20

Směrnice Ö 96/53, ve znění aktů Õ uvedených v příloze IV části A, se zrušuje, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení Ö směrnic uvedených v Õ příloze IV části B Ö ve vnitrostátním právu Õ.

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

Článek 21

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

Článek 22

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament Za Radu

předseda předseda

1. KOM(87) 868 PV. [↑](#footnote-ref-1)
2. Viz část A přílohu 3 uvedených závěrů. [↑](#footnote-ref-2)
3. Zařazeno do legislativního programu pro 2021. [↑](#footnote-ref-3)
4. Viz příloha IV část A tohoto návrhu. [↑](#footnote-ref-4)
5. Úř. věst. C […], […], s. […]. [↑](#footnote-ref-5)
6. Úř. věst. C […], […], s. […]. [↑](#footnote-ref-6)
7. 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). [↑](#footnote-ref-7)
8. Viz příloha IV část A. [↑](#footnote-ref-8)
9. 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). [↑](#footnote-ref-9)
10. 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). [↑](#footnote-ref-10)
11. Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1. [↑](#footnote-ref-11)
12. 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). [↑](#footnote-ref-12)
13. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1). [↑](#footnote-ref-13)
14. Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31). [↑](#footnote-ref-14)
15. 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). [↑](#footnote-ref-15)
16. Nařízení Komise (EU) č. 19/2011 ze dne 11. ledna 2011, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se povinných štítků výrobce a identifikačních čísel motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 8, 12.1.2011, s. 1). [↑](#footnote-ref-16)
17. 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). [↑](#footnote-ref-17)
18. 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). [↑](#footnote-ref-18)
19. 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). [↑](#footnote-ref-19)