

Brusel 13. prosince 2021
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2021/0400 (COD)

14949/21
ADD 1

CODIF 34
CODEC 1635
TRANS 751

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 769 final – Annexes I to V
Předmět:	PŘÍLOHY návrhu SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Unie stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (kodifikované znění)

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 769 final – Annexes I to V.

Příloha: COM(2021) 769 final – Annexes I to V



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 7.12.2021
COM(2021) 769 final

ANNEXES 1 to 5

PŘÍLOHY

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

↓ 96/53 (přizpůsobený)
 →₁ 2002/7 čl. 1 bod 7 písm. a)
 →₂ 2015/719 čl. 1 bod 9 písm. a)
 →₃ 2015/719 čl. 1 bod 9 písm. b)
 →₄ 2002/7 čl. 1 bod 7 písm. b)
 →₅ 2002/7 čl. 1 bod 7 písm. c)
 →₆ 2019/1242 čl. 20 bod 3
 písm. a)
 →₇ 2015/719 čl. 1 bod 9 písm. c)
 →₈ 2015/719 čl. 1 bod 9 písm. d)
 →₉ 2015/719 čl. 1 bod 9 písm. e)
 →₁₀ 2019/1242 čl. 20 bod 3
 písm. b)
 →₁₁ 2015/719 Art. 1.9(f)
 →₁₂ 2015/719 Art. 1.9(g)

PŘÍLOHA I

MAXIMÁLNÍ HMOTNOSTI A ROZMĚRY A SOUVISEJÍCÍ CHARAKTERISTIKY VOZIDEL

1.	<i>Maximální přípustné rozměry vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. a)</i>	
→ ₁ 1.1 ←	→ ₁ Maximální délka: ←	
	→ ₁ — motorové vozidlo jiné než autobus ←	→ ₁ 12,00 m ←
	→ ₁ — přívěs ←	→ ₁ 12,00 m ←
	→ ₁ — souprava motorového vozidla s návěsem (návěsová souprava) ←	→ ₁ 16,50 m ←
	→ ₁ — souprava motorového vozidla s přívěsem (přívěsová souprava) ←	→ ₁ 18,75 m ←
	→ ₁ — kloubový autobus ←	→ ₁ 18,75 m ←
	→ ₁ — autobus se dvěma nápravami ←	→ ₁ 13,50 m ←
	→ ₁ — autobus s více než dvěma nápravami ←	→ ₁ 15,00 m ←
	→ ₁ — autobus s přívěsem ←	→ ₁ 18,75 m ←
1.2	<i>Maximální šířka</i>	
	→ ₂ a) všechna vozidla s výjimkou ☒ položek ☒ uvedených v písmenu b) ←	→ ₂ 2,55 m ←
	→ ₃ b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly ←	→ ₃ 2,60 m ←

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, 1.8, 1.9, 1.10 a 4.4.	
➔ ₄ 1.5 ◀	➔ ₄ Jestliže jsou autobusy opatřeny jakoukoli odnímatelnou výbavou jako např. schránkami na lyže, nesmí jejich délka včetně připevnění přesáhnout maximální délku uvedenou v bodě 1.1. ◀	
1.6	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.	
➔ ₅ 1.7 ◀	➔ ₅ <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 kloubového autobusu se obě pevné části vyrovnají rovnoběžně s touto rovinou. Pohybuje-li se vozidlo z přímého směru do mezikruží popsaného v bodu 1.6, nesmí žádná jeho část přesáhnout výše uvedenou svislou rovinu o více než 0,60 m. ◀	
1.8	Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu.	12,00 m
1.9	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
1.10	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.	<i>Maximální přípustná hmotnost vozidla (v tunách)</i>	
2.1	<i>Vozidla tvořící část soupravy vozidel</i>	
2.1.1	Dvounápravový přívěs	18 tun
2.1.2	Třínápravový přívěs	24 tun
2.2	<i>Soupravy vozidel</i>	
2.2.1	Přívěsové soupravy s pěti, nebo šesti nápravami	

	a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým přívěsem	40 tun
	b) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým, nebo třínápravovým přívěsem	40 tun
	➔ ₆ 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. ⬅	
2.2.2	Návěsová souprava s pěti nebo šesti nápravami	
	a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem	40 tun
	b) třínápravové vozidlo s dvounápravovým, nebo tří nápravovým návěsem	40 tun
	➔ ₇ c) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem přepravujícím v rámci operací intermodální přepravy jeden nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o maximální celkové délce až 45 stop ⬅	➔ ₇ 42 tun ⬅
	➔ ₈ d) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem přepravujícím v rámci operací intermodální přepravy jeden nebo více kontejnerů nebo výměnných nástaveb o maximální celkové délce až 45 stop ⬅	➔ ₈ 44 tun ⬅
	➔ ₆ 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. ⬅	
2.2.3	Přívěsová souprava o čtyřech nápravách skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu ➔ ₆ 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:	

2.2.4.1	1,3 m nebo větší, ale ne více než 1,8 m	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 ☒ Unie ☒ podle přílohy II
	➔ ₆ 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. ⬅	
2.3	<i>Motorová vozidla</i>	
➔ ₉ 2.3.1 ⬅	➔ ₉ 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 Vozidla s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 18 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny.	➔ ₉ 18 tuny ⬅
	Dvounápravové autobusy:	➔ ₉ 19,5 tuny ⬅

	➔ ₁₀ Vozidla s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 18 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny. ⬅ ⬅	
➔ ₁₁ 2.3.2 ⬅	➔₁₁ Třínápravová motorová vozidla ⬅ ⊗ 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. ⊗ ⊗ 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. ⊗	➔ ₁₁ 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. ⬅
⊗ 2.3.3 ⊗	⊗ Čtyřnápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami ⊗	⊗ 32 tuny, 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. ⊗
➔ ₁₂ 2.4 ⬅	➔ ₁₂ Třínápravové kloubové autobusy ⬅	➔ ₁₂ 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. ☒ ☒ 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. ☒	
3.	<i>Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. b) (v tunách)</i>	
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 ☒ 1,8 m ☒ ($1,3 \leq d < 1,8$)	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 trojnápravy 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 ☒ bodů ☒ 2.2.1 a 2.2.2	11,5 tun
3.4.2	Hnací náprava vozidel podle ☒ bodů ☒ 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
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 ☒ Unie ☐ podle přílohy II, nebo nepřevyšuje-li nejvyšší zatížení nápravy 9,5 tuny
4.	<i>Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)</i>	
4.1	<i>Všechna vozidla</i> 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	<i>Přívěsové soupravy</i> Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m.	
4.3	<i>Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol</i> Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravového motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinasobnou vzdálenost v metrech mezi nejzadnější přední a nejzadnější zadní nápravou vozidla.	
4.4	<i>Návěsy</i> 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 bodě 3. Postupy zkoušek měřících frekvenci a tlumení jsou stanoveny v bodě 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

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

Tlumicí poměr jako zlomek kritického tlumení je $\frac{C}{C_o}$.

V průběhu volné přechodné oscilace odpružených částí vozidla sleduje vertikální změna polohy hmotnosti odpružených částí vozidla tlumicí 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 tlumicí koeficient D :

$$D = \frac{C}{C_o} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2} \text{ přičemž „ln“ je přirozený logaritmus poměru amplitud.}$$

4. POSTUP PŘEZKOUŠENÍ

K provedení zkoušky k zjištění tlumicího koeficientu D , tlumicího 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;

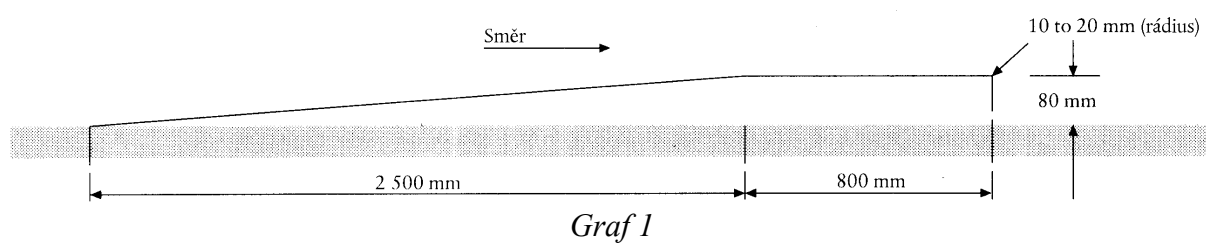
nebo

- 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,

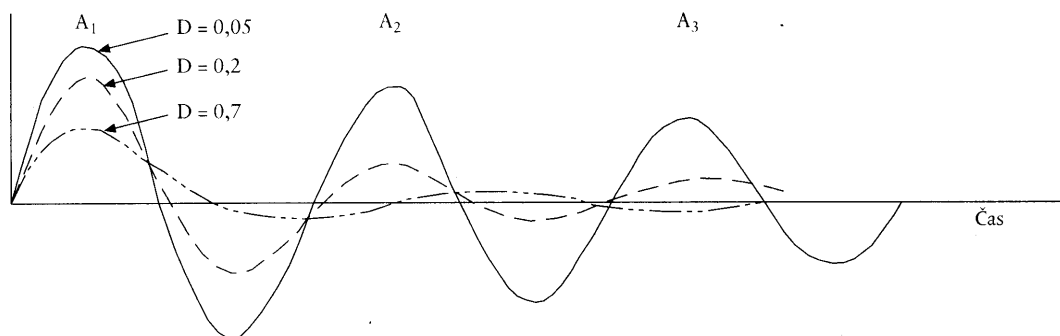
nebo

- d) být podrobena 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.



Schod ke zkoušce pružení



Křivka tlumeného přechodu

PŘÍLOHA III

ŠTÍTEK ROZMĚRŮ PODLE ČL. 6 ODS. 1 PÍSM. a)

I. Štítek rozměrů umístěný pokud možno co nejbližše štítku podle nařízení (EU) č. 19/2011 musí obsahovat tyto údaje:

1. jméno výrobce ☒¹ ☒;
2. identifikační číslo vozidla ☒² ☒;
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 ☒ Není požadováno ☒ tuto informaci opakovat, jestliže vozidlo má štítek obsahující údaje jak o hmotnosti, tak rozměrech.

² ☒ Není požadováno ☒ tuto informaci opakovat, jestliže vozidlo má štítek obsahující údaje jak o hmotnosti, tak rozměrech.



PŘÍLOHA IV

Část A

Zrušená směrnice a její následné změny (uvedené v článku 20)

Směrnice Rady 96/53/ES
(Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59)

Směrnice Evropského parlamentu
a Rady 2002/7/ES
(Úř. věst. L 67, 9.3.2002, s. 47)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
(EU) 2015/719
(Úř. věst. L 115, 6.5.2015, s. 1)

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady
(EU) 2019/984
(Úř. věst. L 164, 20.6.2019, s. 30)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady
(EU) 2019/1242
(Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202)

Pouze pokud jde o článek 20

Část B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu (uvedené v článku 20)

Směrnice	Lhůta pro provedení
96/53/ES	17. září 1997
2002/7/ES	9. března 2004
(EU) 2015/719	7. května 2017

PŘÍLOHA V

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 96/53/ES	Tato směrnice
Článek 1	Článek 1
Článek 2, návětí	Čl. 2, návětí
Článek 2, první odrážka	Čl. 2 bod 1
Článek 2, druhá odrážka	Čl. 2 bod 2
Článek 2, třetí odrážka	Čl. 2 bod 3
Čl. 2, čtvrtá odrážka, návětí	Čl. 2 bod 4, návětí
Čl. 2, čtvrtá odrážka, první pododrážka	Čl. 2 bod 4 písm. a)
Čl. 2, čtvrtá odrážka, druhá pododrážka	Čl. 2 bod 4 písm. b)
Článek 2, pátá odrážka	Čl. 2 bod 5
Článek 2, šestá odrážka	Čl. 2 bod 6
Článek 2, sedmá odrážka	Čl. 2 bod 7
Článek 2, osmá odrážka	Čl. 2 bod 8
Článek 2, devátá odrážka	Čl. 2 bod 9
Článek 2, desátá odrážka	Čl. 2 bod 10
Článek 2, jedenáctá odrážka	Čl. 2 bod 11
Článek 2, dvanáctá odrážka	Čl. 2 bod 12
Článek 2, třináctá odrážka	Čl. 2 bod 13
Článek 2, čtrnáctá odrážka	Čl. 2 bod 14
Článek 2, patnáctá odrážka	Čl. 2 bod 15
Článek 2, šestnáctá odrážka	Čl. 2 bod 16
Článek 2, sedmnáctá odrážka	Čl. 2 bod 17
Článek 3	Článek 3
Čl. 4 odst. 1 až 5	Čl. 4 odst. 1 až 5

Článek 4 odst. 7

Článek 5

Čl. 6 odst. 1, 2 a 3

Čl. 6 odst. 4, větě

Čl. 6 odst. 4, první odrážka

Čl. 6 odst. 4, druhá odrážka

Čl. 6 odst. 5 a 6

Článek 7

Čl. 8b odst. 1

Čl. 8b odst. 2, první pododstavec

Čl. 8b odst. 2, druhý a třetí pododstavec

Čl. 8b odst. 3 a 4

Čl. 8b odst. 5

Čl. 9a odst. 1

Čl. 9a odst. 2, první pododstavec

Čl. 9a odst. 2, druhý pododstavec

Čl. 9a odst. 3

Článek 10

Článek 10b

Článek 10c

Článek 10d

Článek 10e

Článek 10f

Článek 10g

Čl. 10h odst. 1, 2 a 3

–

Čl. 10h odst. 4

–

Článek 5

Čl. 6 odst. 1, 2 a 3

Čl. 6 odst. 4, větě

Čl. 6 odst. 4 písm. a)

Čl. 6 odst. 4 písm. b)

Čl. 6 odst. 5 a 6

Článek 7

Čl. 8 odst. 1

Čl. 8 odst. 2

–

Čl. 8 odst. 3 a 4

–

Čl. 9 odst. 1

Čl. 9 odst. 2

–

–

Článek 20

Článek 10

Článek 11

Článek 12

Článek 13

Článek 14

Článek 15

Čl. 16 odst. 1, 2 a 3

Čl. 16 odst. 4

Čl. 16 odst. 5

Čl. 10h odst. 5

Článek 10i

Článek 10j

Článek 11

Článek 12

Článek 13

Příloha I

Příloha II

Příloha III

Příloha IV

Příloha V

Čl. 16 odst. 6

Článek 17

Článek 18

Článek 19

Článek 21

Článek 22

Příloha I

Příloha II

Příloha III

Příloha IV

Příloha V