

Brusel 26. listopadu 2025  
(OR. en)

15611/25

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2023/0265 (COD)**

---

---

**TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850**

## **POZNÁMKA**

---

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, 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 – obecný přístup

---

## **I. ÚVOD**

Dne 11. července 2023 předložila Komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě jako součást balíčku opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí.

Návrh na změnu 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, dále jen „směrnice o hmotnostech a rozměrech určitých silničních vozidel“, má tři cíle: a) lépe zajistit volný a účinný pohyb zboží a spravedlivou hospodářskou soutěž, b) poskytnout odvětví dostatečné pobídky, které by podpořily investice do technologií s nulovými emisemi, a c) zajistit účinnější a důslednější prosazování nových a stávajících pravidel.

## **II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ**

Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a jako zpravodajku paní Rosu SERRANO SIERROVOU (S&D, ES). Evropský parlament přijal postoj v prvním čtení na plenárním zasedání dne 12. března 2024.

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko na 578. plenárním zasedání dne 27. dubna 2023. Výbor regionů přijal k návrhu stanovisko na 159. plenárním zasedání dne 31. ledna 2024.

## **III. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ**

Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila práci dne 24. července 2023 během španělského předsednictví obecnou prezentací návrhu a přezkumem posouzení dopadů. Od okamžiku předložení návrhu Rada projednala tři zprávy o pokroku. První v rámci španělského předsednictví dne 4. prosince 2023 (dokument ST 15663/23), druhou během belgického předsednictví dne 18. června 2024 (dokument ST 10214/24) a třetí během polského předsednictví dne 5. června 2025 (dokument ST 9156/25).

V průběhu dánského předsednictví práce pokračovaly v rámci Pracovní skupiny pro pozemní dopravu ve dnech 4. července, 18. září, 15. a 31. října a 13. listopadu 2025.

## **IV. PRÁCE NA KOMPROMISNÍM ZNĚNÍ**

Předsednictví zohlednilo práci předchozích předsednictví, vrátilo se k návrhu Komise a pokračovalo na jeho základě v další činnosti. Práce se zaměřila na zachování hlavních cílů s celkovým záměrem směrnicí zjednodušit a zároveň podpořit zavádění vozidel s nulovými emisemi. Předsednictví předkládá řešení pro zbývající nevyřešené otázky.

Níže je uveden komplexní přehled, který objasňuje změny návrhu Komise s ohledem na přijetí obecného přístupu.

Ustanovení čl. 1 odst. 3, které se týká používání kloubových autobusů a specifických souprav vozidel pro osobní dopravu, se mění tak, aby členské státy mohly i nadále používat specifické soupravy.

Možnost odchýlit se od hmotností a rozměrů stanovených v příloze je zajištěna pro vozidla, na něž se vztahují zvláštní povolení pro přepravu nedělitelného nákladu [čl. 4 odst. 3], vozidla provozující operace, které neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy [čl. 4 odst. 4] a Evropské modulární systémy (EMS) [čl. 4 odst. 4a]. V článku 4b a v souladu s cíli navrhované změny poskytnout pobídky pro vozidla s nulovými emisemi a operace intermodální dopravy předsednictví navrhuje, aby motorová vozidla nebo soupravy vozidel s nulovými emisemi zapojené do operací intermodální dopravy mohly překračovat hranice i v případě, že překračují maximální hmotnosti stanovené v příloze, pokud hmotnost nepřekročí hodnotu, jež je povolena na obou stranách hranice.

Pokud jde o přepravu nedělitelných nákladů a jazykový požadavek na řidiče [čl. 4 odst. 3], mohou členské státy požadovat zvláštní opatření k zajištění účinné komunikace s řidičem.

Byla zavedena možnost, aby členské státy při provozování specializované kyvadlové dopravy přidaly k přípojnému vozidlu až 1,380 metrů [čl. 4 odst. 4aa], spolu s novým bodem odůvodnění [(11c)], který vysvětluje důvody přidané délky.

Maximální doba pro zkušební využití EMS uvedená v čl. 4 odst. 5 se prodlužuje na sedm let.

Členským státům je poskytnut dostatek času na zřízení funkce „jednotného kontaktního místa“ podle článku 4a.

Článek 7 zavádí možnost, aby členské státy omezily užívání určitých pozemních komunikací nebo stavebních objektů z důvodu obav o bezpečnost silničního provozu a charakteristik infrastruktury.

Vzhledem k obavám z dopadu vyšších hmotností na infrastrukturu byly provedeny změny ohledně prosazování v článku 10d. První odstavce objasňuje, že členské státy mohou používat buď automatické systémy instalované v silniční infrastruktuře sítě TEN-T, nebo palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti. Vozidla s nulovými emisemi by od 1. prosince 2029 měla být schopna dálkově sdělovat spolehlivé údaje o hmotnosti prostřednictvím palubního zařízení pro měření hmotnosti, a to s možností používat inteligentní tachograf. Podrobnosti budou stanoveny v prováděcím aktu.

V případě krizí postihujících několik členských států článek 10k objasňuje, že Komise může přijímat prováděcí akty pouze na žádost dotčených členských států.

Předsednictví rovněž navrhuje administrativní zjednodušení tím, že nebude zaveden monitorovací systém pro zkoušení EMS [čl. 4 odst. 5 a 5a] a že bude vypuštěno používání eFTI k prokázání toho, že přepravní operace je považována za operaci intermodální přepravy [čl. 6 odst. 7]. Vzhledem k omezené přidané hodnotě programů politiky inteligentního přístupu byl navrhovaný článek 10da vypuštěn.

V příloze byly provedeny změny, které odrážejí podporu zavádění vozidel s nulovými emisemi a zároveň zohledňují obavy členských států ohledně narušení infrastruktury.

- a. Bylo přidáno dalších 0,90 metru pro kloubová vozidla s motorovým vozidlem s nulovými emisemi s cílem poskytnout více prostoru pro instalaci technologie nulových emisí (pododdíl 1.1).
- b. Vypouští se položka týkající se dodatečné výšky při přepravě vysokých krychlových kontejnerů, neboť většina členských států má problém s podjížděním svých mostů (pododdíl 1.3).
- c. Rozlišuje se mezi pětinápravovými a šestinápravovými motorovými vozidly, pokud jde o bonus za nulové emise ve výši 2 a 4 tuny (pododdíl 2.2).

- d. Snížení maximální hmotnosti na 34 tun v bodě 2.3.6 pro tento zvláštní typ krátkého a těžkého vozidla při zachování dodatečných 2 tun pro vozidla s nulovými emisemi. Je k dispozici další položka umožňující zvýšit objem dvounápravových autobusů s nulovými emisemi o 0,50 tuny (pododdíl 2.3).
- e. Přidaná hmotnost hnací nápravy pro vozidla s nulovými emisemi byla vypuštěna, neboť většina členských států se domnívá, že mimořádně těžká hnací náprava infrastrukturu příliš poškozuje (pododdíl 3.4).
- f. Byl zapracován pododdíl 3.6 pro tridemové nápravy motorových vozidel, neboť tento typ vozidel má specifické vlastnosti.
- g. S ohledem na zvláštní případy byla doplněna jedna položka pro pětinápravová motorová vozidla a další položka se vzorcem pro maximální zatížení mostů definujícím vzdálenost mezi nápravami pro soupravy vozidel přesahující hmotnost 42 tun (pododdíl 4.3).

## V. ZÁVĚRY

S ohledem na výše uvedené se Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku vyzývá, aby se na zasedání dne 4. prosince 2025 dohodla na obecném přístupu ke kompromisnímu znění uvedenému v příloze této poznámky.

---

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**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**

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 předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

<sup>2</sup> Úř. věst. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) Směrnice Rady 96/53/ES<sup>3</sup> stanoví maximální přípustné hmotnosti a rozměry těžkých vozidel, která se mohou pohybovat na silnicích Unie, s cílem zajistit bezpečnost silničního provozu a hladké fungování vnitřního trhu, jakož i podpořit energetickou a provozní účinnost přepravních operací a snížit emise skleníkových plynů z těchto operací. Hodnocení směrnice 96/53/ES ukázalo, že byla při dosahování cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, vnitřního trhu a životního prostředí účinná pouze částečně a že je třeba přizpůsobit její ustanovení tak, aby odrážela technologický vývoj, podporovala inovace, řešila měnící se výzvy na dopravním trhu a přispívala k prioritám politiky Unie týkajícím se dekarbonizace dopravy.
- (2) *Sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti*<sup>4</sup> jasně uvádí, že k přispění k dosažení cíle Zelené dohody<sup>5</sup> pro Evropu snížit emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % do roku 2050 je třeba učinit všechny druhy dopravy udržitelnějšími, zajistit širokou dostupnost udržitelných alternativ v multimodálním dopravním systému a zavést správné pobídky na podporu přechodu na dopravní systém s nulovým znečištěním v Unii.
- (3) Zjednodušením a upřesněním pravidel týkajících se hmotností a rozměrů těžkých vozidel v silniční dopravě je třeba řešit energetickou a provozní neefektivnost přeshraničních přepravních operací, poskytnout provozovatelům silné pobídky k zavádění technologií s nulovými emisemi a zároveň usnadnit využívání stávajících energeticky úsporných řešení a dále podporovat operace intermodální nákladní přepravy. S cílem minimalizovat administrativní zátěž, zabránit narušení hospodářské soutěže a snížit rizika pro bezpečnost silničního provozu a poškození silniční infrastruktury by měly být harmonizovány některé požadavky na používání těžších a delších vozidel a mělo by se posílit prosazování platných pravidel.

---

<sup>3</sup> Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

<sup>4</sup> Dokument COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> Dokument COM(2019) 640 final.

- (4) Pro dosažení těchto cílů je třeba najít správnou rovnováhu mezi hospodářskou efektivitou, environmentální udržitelností, ochranou silniční infrastruktury a aspekty bezpečnosti silničního provozu.
- (5) Typy těžkých vozidel, jakož i hodnoty hmotnosti těchto vozidel byly definovány s odkazem na právní předpisy Unie týkající se schvalování typu vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a doзору nad trhem s nimi, zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858<sup>6</sup> a (EU) 2019/2144<sup>7</sup>. Je proto žádoucí aktualizovat odkazy na tyto příslušné právní akty, aby byl použitelný právní rámec jasnější.
- (6) Ustanovení směrnice 96/53/ES doplňují směrnici Rady 92/106/EHS<sup>8</sup>, pokud jde o podporu růstu intermodální přepravy. Definice operace intermodální přepravy by proto měla být sladěna s terminologií použitou ve směrnici 92/106/EHS, aby nákladní vozidla, přívěsy a návěsy používané v intermodálních operacích mohly těžit z téhož navýšení přípustné hmotnosti jako silniční vozidla přepravující kontejnery nebo výměnné nástavby a používaná v kontejnerové intermodální dopravě. Uvedená hmotnostní pobídka by měla podnítit provozovatele silniční dopravy k zapojení také do jiné než kontejnerové intermodální přepravy.

---

<sup>6</sup> 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 doзору 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).

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).

<sup>8</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).

- (7) Pro zajištění společného porozumění ustanovením této směrnice a jejich jednotného provádění ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě je nezbytné upřesnit, že vnitrostátní výjimky z určitých maximálních přípustných hmotností a rozměrů pro určité typy vozidel provozovaných ve vnitrostátní dopravě se automaticky nevztahují na vozidla používaná v přeshraničních operacích.
- (8) Přeprava nedělitelných nákladů je důležitým segmentem trhu, který je spojen se strategickými oblastmi odvětví obnovitelných zdrojů energie, stavebního inženýrství, infrastruktury inženýrských sítí, ropy, zemního plynu, těžkého průmyslu a výroby elektřiny. Navzdory tomu, že je uznáván význam stávajících pokynů k evropským osvědčeným postupům pro silniční přepravu nadměrného nákladu, které byly přijaty odborníky jmenovanými členskými státy, bylo při zjednodušování a harmonizaci pravidel a postupů pro získání povolení k přepravě nedělitelných nákladů dosaženo jen velmi malého pokroku. Aniž je dotčeno právo členských států stanovit nezbytné podmínky pro zajištění bezpečné přepravy nedělitelného nákladu na jejich území, měly by členské státy spolupracovat na co největší harmonizaci těchto požadavků, aby se zabránilo rostoucímu množství rozdílných podmínek sloužících stejnému účelu. Členské státy by rovněž měly zajistit, aby vnitrostátní požadavky byly přiměřené a nediskriminační, a zdržet se kladení neodůvodněných požadavků na řidiče, jako je například znalost národního jazyka daného členského státu. Členské státy by měly zvážit požadavek, aby provozovatelé silniční dopravy používali jiné komunikační nástroje, zejména digitální povahy, k zajištění účinné komunikace mezi řidičem a kontrolními orgány. Provozovatelé silniční dopravy by například mohli být požádáni, aby zavedli služební číslo, na němž by řidiči mohla být v případě zastavení ze strany kontrolních orgánů poskytnuta pomoc, a aby zajistili, že toto služební číslo bude funkční po dobu jízdy řidiče, a to i v nočních hodinách a o víkendech. Pro snížení administrativní zátěže provozovatelů a zajištění účinných, spravedlivých a bezpečných operací je nezbytné zavést transparentní, harmonizovaný a uživatelsky vstřícný systém pro získávání povolení.

- (9) Evropské modulární systémy (EMS) jsou používány a zkoušeny již dlouhou dobu a osvědčily se jako zajímavá řešení pro zlepšení hospodářské a energetické účinnosti přepravních operací a zároveň pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany infrastruktury, jsou-li používány v odpovídajících fyzických a provozních oblastech. Vzhledem k vnitrostátní specifičnosti, různým hospodářským zájmům, přepravním potřebám a rozdílným kapacitám dopravní infrastruktury v členských státech jsou nejlépe způsobilé posoudit a povolit provoz EMS na svém území právě členské státy. Zároveň je pro umožnění širších pozitivních socioekonomických a environmentálních dopadů používání EMS zásadní odstranit zbytečné překážky jejich používání v přeshraničních operacích mezi sousedními členskými státy, které povolují tyto soupravy vozidel na svém území, bez omezení počtu překročených hranic, pokud splňují vnitrostátní podmínky pro EMS stanovené členskými státy na jejich území. To má zajistit, aby EMS používané v přeshraničních operacích splňovaly společnou nejvyšší mezní hodnotu pro hmotnost a rozměry EMS platnou v těchto členských státech.
- (10) Členskými státy by mělo být i nadále umožněno dočasné provádění zkoušek. Nové technologie umožňující nabíjení za jízdy, jako jsou solární panely, pantografy a elektrické silniční systémy, nebo postupné zavádění EMS v členských státech mohou vyžadovat překročení maximálních hmotností a rozměrů ve zkušebním prostředí, včetně přeshraničních úseků silniční sítě. Členské státy by proto měly mít i nadále možnost provádět takové zkoušky a testovat kompatibilitu nových technologií a koncepcí přes hranice. Je třeba upřesnit dočasnou a inovativní povahu zkoušek tím, že bude stanovena maximální doba pro jejich provádění. Zároveň by neměl být omezován počet zkoušek nových technologií a inovačních systémů, aby nedocházelo k omezování inovací.

- (11) Přeprava nedělitelných nákladů vozidly nebo jízdními soupravami, které překračují maximální hmotnosti nebo rozměry, a používání EMS, jež si žádají dodatečné bezpečnostní prvky a vhodnou infrastrukturu, vyžadují, aby byla věnována zvláštní pozornost prvkům, jako je transparentnost příslušných informací, právní jistota a harmonizace postupů vydávání povolení. Je proto nezbytné, aby členské státy vytvořily přehledný a snadno přístupný jednotný elektronický informační a komunikační systém, který bude obsahovat všechny důležité informace týkající se provozních a správních podmínek pro přepravu nedělitelných nákladů a používání EMS. Tento vnitrostátní systém by měl rovněž umožnit provozovatelům získávat informace a podávat elektronické standardizované žádosti o zvláštní povolení pro přepravu nedělitelných nákladů v daném členském státě.
- (11a) Přeshraniční doprava mezi členskými státy, která umožňuje vyšší hmotnosti, než jsou hmotnosti uvedené v příloze I, může snížením celkového počtu ujetých kilometrů zlepšit účinnost a snížit emise CO<sub>2</sub>. Taková přeprava by měla být i nadále povolena, pokud jsou u těchto vyšších limitů plněny vnitrostátní podmínky členských států a pokud jsou prováděny motorovými vozidly s nulovými emisemi nebo vozidly zapojenými do operací intermodální přepravy. Tím by nemělo být dotčeno právo členských států odchýlit se v souladu s článkem 4 od mezních hodnot hmotnosti a rozměrů stanovených v příloze I.
- (11b) Členské státy by měly mít možnost povolit zvláštní přepravní operace, které jsou prováděny za okolností, za nichž nejsou běžně prováděny vozidly z jiných členských států, a umožnit tak, aby při takových operacích docházelo k odchylkám od standardních hmotností a rozměrů vozidel, neboť tato zvláštní přeprava nemá významný dopad na mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy. Je nezbytné vyjasnit koncepci a používání specializovaných vozidel, zejména v souvislosti s rozšířením těchto operací na mezinárodní dopravu, aby byla umožněna bezproblémová spolupráce mezi členskými státy, které s tím souhlasí. Konkrétním příkladem takových operací jsou přepravní operace spojené s těžbou dřeva a lesnickým průmyslem, doprava prováděná soupravami vozidel s více než šesti nápravami a místní doprava autobusy.

- (11c) S cílem podpořit provozní účinnost a prosazovat řešení, která přispívají k omezení dopadu silniční dopravy na životní prostředí, by členské státy měly mít možnost poskytnout větší délku pro kloubová vozidla používaná v kyvadlové dopravě pod podmínkou, že jsou splněny zbývající parametry přílohy 1, a zejména jejího pododdílu 1.5. Větší délka kloubových vozidel používaných v kyvadlové dopravě, která je pravidelnou linkou, provozovaných na pevné logistické trase může výrazně zvýšit nákladovou kapacitu, zejména u zboží na paletách, a snížit tak počet nezbytných cest.
- (11d) Pro ekologickou transformaci odvětví silniční dopravy má zásadní význam, aby existovaly pobídky pro vozidla s nulovými emisemi. Členské státy se vyzývají, aby harmonizovaly své vnitrostátní hmotnostní limity tak, aby vozidla s nulovými emisemi byla podporována, aniž by byl narušen přeshraniční provoz.
- (11e) Směrnice umožňuje sice odchylky od maximálních hmotností a rozměrů, avšak členské státy mohou mít z důvodů souvisejících s bezpečností silničního provozu nebo s povahou infrastruktury i nadále možnost omezit provoz některých vozidel v konkrétních částech svých silničních sítí.
- (12) *vypouští se*
- (13) *vypouští se*
- (14) Vozidla s otevřenými nástavbami pro přepravu vozidel mají jen velmi omezený potenciál snížit svou spotřebu energie díky optimalizované aerodynamice. Rozdílná vnitrostátní pravidla pro přesah nákladů na vozidlech pro přepravu automobilů způsobují narušení hospodářské soutěže a výrazně omezují jejich potenciál zlepšit provozní účinnost a energetickou výkonnost v mezinárodní dopravě. Proto je nezbytné harmonizovat pravidla pro přesah nákladů vozidel s otevřenými nástavbami pro přepravu vozidel, aby bylo zajištěno řádné splnění těchto cílů.

- (15) Na trh začínají vstupovat těžká vozidla s prodlouženými kabinami, vybavená pohonnými systémy s nulovými emisemi. Použití pohonných systémů s nulovými emisemi vyžaduje v závislosti na technologii větší prostor, který by neměl být započítáván na úkor užitečného zatížení vozidla, neboť tím by bylo odvětví silniční dopravy z ekonomického hlediska penalizováno. Mělo by být tedy upřesněno, že překročení maximální délky prodloužených kabin může být takové, aby poskytlo prostor potřebný pro umístění technologie s nulovými emisemi, jako jsou akumulátory a vodíkové nádrže, za předpokladu, že nebude ohrožena bezpečnost, účinnost a komfort aerodynamických kabin.
- (16) Podobně jako u potřeby většího prostoru nejsou současné normy vhodné ani pro kompenzaci zvýšené hmotnosti těžkých vozidel s nulovými emisemi, zejména v dálkové dopravě. Zvýšení hmotnosti a zatížení náprav jsou nezbytné pro soupravy vozidel s nulovými emisemi a pro nejběžnější osobní vozidla používaná v Unii. Používání pohonných systémů s nulovými emisemi zefektivní lehčí technologie a lepší aerodynamika (například umožní delší dojezd a delší životnost akumulátorů) tím, že sníží spotřebu energie. S cílem poskytnout další pobídky k využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi a podpořit technologický vývoj a vybavení vozidel optimalizovanou aerodynamikou by mělo být zvýšení přípustné hmotnosti odděleno od hmotnosti technologie s nulovými emisemi.
- (17) Účinné, efektivní a důsledné prosazování pravidel má zásadní význam pro zajištění nenarušené hospodářské soutěže mezi provozovateli a pro odstranění rizik pro bezpečnost silničního provozu a silniční infrastrukturu, která představují vozidla, jež nezákonně překračují příslušné hmotnosti nebo rozměry. Pro lepší zacílení silničních kontrol na přetížená vozidla a v případě, že se rozhodnou v silniční infrastruktuře používat automatické systémy, by členské státy měly zajistit minimálně zavedení těchto systémů v transevropské silniční dopravní síti. Kromě toho by v zájmu spolehlivosti a jednotnosti prosazování práva v celé Unii měla být povinná minimální úroveň kontrol, které provádějí členské státy, stanovená úměrně intenzitě provozu vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice, na jejich území, včetně odpovídajícího počtu kontrol prováděných v nočních hodinách.

- (17a) V zájmu zajištění účinného, efektivního a důsledného prosazování a zlepšení dodržování předpisů u vozidel s vyšší hmotností, aby vyhovovala technologii nulových emisí, by vozidla měla předávat informace o současné celkové hmotnosti soupravy vozidel z palubní technologie, jako je palubní systém monitorování hmotnosti (OBMM), prostřednictvím vyhrazeného spojení krátkého dosahu (DSRC). Členské státy mohou tyto informace použít k identifikaci vozidel, která mohou překračovat hmotnostní limity, avšak tato směrnice jim neukládá povinnost používat při jejich prosazování DSRC. Tento nástroj doplňuje další donucovací nástroje. Aby bylo zajištěno splnění těchto požadavků, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci umožňující předávání údajů donucovacím orgánům.
- (17b) Vzhledem k tomu, že zavedení jakýchkoli změn ohledně tachografu může být složité a pro provozovatele může být nákladné dovybavit vozidla OBMM, měl by se tento požadavek vztahovat pouze na vozidla, jež byla OBMM vybavena od 1. prosince 2029. Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 595/2009 nebo výsada členských států regulovat požadavky na hmotnost pro vnitrostátní dopravu, tato směrnice nestanoví dovybavení OBMM. Kromě toho by Komise měla mít možnost odložit datum 1. prosince 2029 o nejvýše 18 měsíců, pokud je to nezbytné k zajištění schopnosti předávat údaje o hmotnosti.
- (18) *vypouští se*
- (19) *vypouští se*
- (20) Evropský parlament a Rada by měly být pravidelně informovány o výsledcích kontrol ohledně shody prováděných příslušnými orgány členských států. Tyto informace poskytnuté členskými státy by měly Komisi umožnit sledovat vývoj trhu a dodržování směrnice 96/53/ES. S cílem usnadnit členským státům předkládání potřebných informací Komisi a zajistit jednotnost a srovnatelnost údajů, což umožní sledovat dodržování předpisů a hodnotit celkovou výkonnost směrnice 96/53/ES, je žádoucí, aby Komise zavedla jednotný uživatelsky přívětivý formát pro podávání zpráv.

(21) Za účelem umožnění rychlé reakce odvětví silniční dopravy na případné krize, jako jsou přírodní katastrofy, pandemie, vojenské konflikty nebo selhání infrastruktury, je třeba do směrnice 96/53/ES vložit ustanovení o mimořádných situacích, která dočasně umožní provoz těžkých vozidel překračujících maximální přípustné hmotnosti a/nebo rozměry, čímž bude zajištěno plynulé zásobování nezbytným zbožím a službami. Toto výjimečné ustanovení by se mělo použít pouze tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem, a za předpokladu, že tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, a aniž jsou dotčeny zvláštní právní předpisy použitelné v souvislosti s vojenskou dopravou a zvýšeným odstrašováním a reakcí.

(22) *vypouští se*

- (23) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení společného standardního formuláře žádosti a k harmonizaci pravidel a postupů pro vydávání vnitrostátních povolení nebo podobných opatření pro vozidla nebo soupravy vozidel překračující maximální hmotnosti a/nebo rozměry a určená k přepravě nedělitelného nákladu, k zavedení standardního formátu podávání zpráv pro členské státy, aby mohly plnit svou povinnost podávat zprávy, a ke stanovení dočasných výjimek z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry používaných v mezinárodní dopravě mezi členskými státy postiženými krizí. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>9</sup>.
- (24) S ohledem na četné změny přílohy I směrnice 96/53/ES související s potřebou poskytnout další pobídky k zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi, potřebou harmonizovat maximální hmotnost pětinápravových motorových vozidel a potřebou podpořit intermodální přepravu je vhodné, aby byla z důvodu přehlednosti nahrazena.
- (25) *vypouští se*
- (26) Jelikož cílů této směrnice, tj. zajištění bezpečnosti silničního provozu, posílení udržitelných a účinných přepravních operací a podpory fungování vnitřního trhu, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu přeshraniční povahy silniční dopravy a problémů, které má tato směrnice řešit, 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 pro dosažení těchto cílů.

---

<sup>9</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).

(27) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech<sup>10</sup> zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

(28) Směrnice 96/53/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

*Článek 1*  
*Změny směrnice 96/53/ES*

Směrnice 96/53/ES se mění takto:

1) článek 1 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) rozměry motorových vozidel kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> a jejich přívěsů kategorie O a motorových vozidel kategorií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> a jejich přívěsů kategorií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> podle článku 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858\*;<sup>10</sup>“;

---

<sup>10</sup> Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Veškeré hodnoty hmotností uvedené v příloze I platí jako provozní normy, a proto se vztahují k podmínkám zátěže, nikoliv k normám výroby, které jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144\*\*.“;

---

\* 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).

\*\* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Tato směrnice se nevztahuje na kloubové autobusy s více než jednou kloubovou částí, na soupravy vozidel sestávající z motorového vozidla s připojeným přívěsem, které jsou určeny k přepravě osob, ani na jízdní soupravy sestávající z motorového vozidla s připojeným návěsem, které jsou určeny k přepravě cestujících.“;

2) článek 2 se mění takto:

a) ve druhé odrážce se definice „přívěsu“ nahrazuje tímto:

„—„přívěsem“ rozumí vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 17 nařízení (EU) 2018/858,“;

b) ve třetí odrážce se definice „návěsu“ nahrazuje tímto:

„—„návěsem“ rozumí vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 33 nařízení (EU) 2018/858,“;

c) za definici „soupravy vozidel“ se vkládá tato definice:

„—„Evropským modulárním systémem“ rozumí motorové vozidlo nebo souprava vozidel s jedním nebo více přívěsy nebo návěsy, kde celá souprava přesahuje maximální povolenou délku a může přesáhnout maximální přípustné hmotnosti stanovené v příloze I a kde jednotlivé motorové vozidlo, přívěs(y) a návěs(y) nepřesahují hmotnosti nebo rozměry stanovené v příloze I,“;

d) za definici „klimatizovaného vozidla“ se vkládá tato definice:

„— „vozidlem pro přepravu vozidel“ rozumí souprava vozidel, která je konstruována nebo trvale přizpůsobená pro přepravu jiného vozidla (jiných vozidel),“;

e) ve čtrnácté odrážce se definice „vozidla na alternativní paliva“ nahrazuje tímto:

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

f) v patnácté odrážce se písmeno a) definice „operace intermodální přepravy“ nahrazuje tímto:

„a) operace kombinované přepravy ve smyslu článku 1 směrnice Rady 92/106/EHS\*;  
nebo“;

---

\* 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).

h) druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Všechny maximální přípustné rozměry podle přílohy I se porovnávají s odpovídajícími deklarovanými hodnotami pro konkrétní vozidlo v informačním dokumentu přiloženém k EU schválení typu vozidla jako celku, vystaveném v souladu s přílohou I prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683\*, s nulovou povolenou odchylkou.“;

---

\* Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).“;

3) článek 4 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) vozidel nebo souprav vozidel v mezinárodní přepravě zboží nebo osob, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v příloze I.“;

b) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

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

Členské státy zajistí, aby postup pro získání povolení nebo podobných opatření pro přepravu nedělitelných nákladů byl bezproblémový, účinný a nediskriminační, a to tím, že minimalizují administrativní zátěž a zamezí zbytečným prodlením.

Členské státy zaručí, že podmínky, za kterých jsou vydávána povolení nebo podobná opatření týkající se přepravy nedělitelných nákladů, jsou přiměřené a nediskriminační. Členské státy spolupracují zejména na tom, aby se zabránilo různorodým označením a signalizaci vozidel a aby se upřednostnilo používání piktogramů před textem. Členské státy neukládají řidiči povinnost znát úřední jazyk(y) členských států, v nichž se provoz uskutečňuje. Členské státy však mohou vyžadovat jiná opatření k zajištění účinné komunikace mezi řidičem a kontrolními orgány, včetně digitálních komunikačních nástrojů.

4. Členské státy mohou na svém území povolit provoz vozidel nebo souprav vozidel provozujících určité vnitrostátní nebo mezinárodní přepravní operace, které neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a které mají hmotnosti nebo rozměry přesahující hmotnosti nebo rozměry stanovené v oddílech 1, 2 a 4 přílohy I.

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

a) přepravní operace jsou prováděny na území členského státu specializovaným vozidlem nebo specializovanými soupravami vozidel za okolností, za kterých nejsou obvykle prováděny vozidly z ostatních členských států;

b) členský stát, který povolí provádět přepravní operace na svém území vozidly nebo soupravami vozidel s hmotnostmi nebo rozměry přesahujícími hmotnosti nebo rozměry stanovené v příloze I, zároveň povoluje provoz Evropských modulárních systémů podle odstavce 4a, které dosahují přinejmenším nákladové délky povolené v daném členském státě tak, aby každý provozovatel mohl těžit z rovných podmínek hospodářské soutěže;“;

c) vkládají se nové odstavce 4aa a 4a, které znějí:

„4aa. Členské státy mohou na svém území povolit provoz kloubových vozidel používaných pro kyvadlovou dopravu ve vnitrostátních nebo mezinárodních přepravních operacích s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v pododdíle 1.1 přílohy I, pokud dodatečná délka nepřekročí 1,380 metru.

4a. Členské státy mohou na svém území povolit Evropské modulární systémy ve vnitrostátním a mezinárodním provozu, pokud splní všechny tyto podmínky:

a) členské státy přístupným a transparentním způsobem zveřejní informace týkající se maximálních hmotností a rozměrů platných pro provoz Evropských modulárních systémů na jejich území;

b) členské státy přístupným a transparentním způsobem zveřejní informace týkající se části silniční sítě, na níž mohou být Evropské modulární systémy provozovány;

c) členské státy zajistí propojení části sítě, na níž mohou být provozovány Evropské modulární systémy na jejich území, se silniční sítí sousedních členských států, které rovněž umožňují provoz Evropských modulárních systémů, aby byl umožněn přeshraniční provoz.

Pokud členský stát podle tohoto odstavce povolí Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu, nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat Evropské modulární systémy v mezinárodním provozu, pokud tyto systémy splňují vnitrostátní podmínky, včetně maximálních hmotností a rozměrů stanovených pro Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu.

Pokud členské státy na svém území povolí provoz Evropských modulárních systémů, uvědomí o tom Komisi.“;

d) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Členské státy mohou na omezenou dobu povolit zkoušky vozidel nebo souprav vozidel vybavených novými technologiemi nebo novými koncepcemi, jež nemohou splňovat požadavky této směrnice. Taková vozidla nebo soupravy vozidel mohou po zkušební dobu vykonávat určité vnitrostátní a mezinárodní přepravní operace. Zkoušky s Evropskými modulárními systémy jsou povoleny na dobu nejvýše sedmi let. Počet zkoušek není omezen. Členské státy o tom uvědomí Komisi.“;

f) odstavec 7 se zrušuje;

4) vkládají se nové články 4a a 4b, které znějí:

*„Článek 4a*

1. Členské státy zřídí a spravují elektronický informační a komunikační systém alespoň s těmito funkcemi jednotného kontaktního místa:

a) jednotný vnitrostátní vstupní bod, jehož prostřednictvím žadatel podává svou žádost o zvláštní povolení nebo podobné opatření podle čl. 4 odst. 3 ve standardizovaném formátu;

b) jednotný vnitrostátní přístupový bod, který je přehledný, přístupný a transparentní, pro žadatele za účelem získání informací o požadavcích na podání žádosti o zvláštní povolení nebo podobná opatření podle čl. 4 odst. 3 a informací nezbytných pro plánování jejich tras;

ba) jednotný vnitrostátní přístupový bod k informacím o maximálních hmotnostech a rozměrech povolených v členském státě podle čl. 4 odst. 2 písm. a), čl. 4 odst. 4 a případně článku 4b;

c) v příslušných případech jednotný vnitrostátní přístupový bod pro provozovatele Evropských modulárních systémů k informacím uvedeným v čl. 4 odst. 4a písm. a) a b).

Vnitrostátní vstupní body a vnitrostátní přístupové body mohou být v rámci „jednotného kontaktního místa“ konsolidovány do jediné veřejně přístupné internetové stránky, která představuje jednotný vstupní bod a umožňuje uživatelům interakci s příslušným vnitrostátním nebo regionálním rozhodovacím orgánem, aniž by bylo nutné podávat více žádostí.

2. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví minimální prvky formuláře žádosti a harmonizuje pravidla a postupy pro vydávání vnitrostátních povolení nebo podobných opatření podle odstavce 1 tohoto článku a čl. 4 odst. 3. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.

## Článek 4b

1. Pokud členský stát podle čl. 4 odst. 2 písm. a) povolí na svém území provoz souprav vozidel s maximální hmotností přesahující mezní hodnoty stanovené v oddílech 2 a 3 nebo v pododdíle 4.3 přílohy I, nesmí v mezinárodním provozu na svém území odmítnout nebo zakázat použití souprav vozidel, které splňují hodnoty hmotnosti stanovené pro vnitrostátní přepravu zboží, pokud tyto soupravy vozidel zahrnují motorová vozidla s nulovými emisemi nebo pokud jsou tyto soupravy vozidel zapojeny do operace intermodální přepravy.“;

5) článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„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:

i) povinného štítku výrobce stanoveného a připevněného v souladu s přílohou II prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/535\*;

ii) štítku rozměrů v souladu s přílohou III této směrnice stanoveného a připevněného v souladu s přílohou II prováděcího nařízení (EU) 2021/535;

b) jedním štítkem stanoveným a připevněným v souladu s přílohou II prováděcího nařízení (EU) 2021/535 a obsahujícím informace obou štítků uvedených v písmeni a) tohoto odstavce;

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 písmeni a). Je uchováván na místě snadno dostupném kontrole a přiměřeně chráněn.“;

---

\* Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/535 ze dne 31. března 2021, kterým se stanoví pravidla pro uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud jde o jejich obecné konstrukční vlastnosti a bezpečnost (Úř. věst. L 117, 6.4.2021, s. 1).“;

b) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Prostřední sloupec důkazu shody vztahující se k hmotnostem případně uvádí normy hmotnosti Unie použitelné na dané vozidlo.“;

5a) článek 7 se nahrazuje tímto:

„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 z důvodu obav o bezpečnost silničního provozu a charakteristik infrastruktury 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.“;

6) článek 8b se mění takto:

a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„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 pododdíle 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 pododdílem 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 musí být před svým uvedením na trh typově schválena v souladu s předpisy o schválení typu podle rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858 a prováděcím nařízením (EU) 2021/535.“;

b) odstavec 5 se zrušuje;

- 7) vkládá se nový článek 8c, který zní:

*„Článek 8c*

Vozidla s otevřenými nástavbami pro přepravu vozidel mohou při použití povolených podpěr nákladu překročit maximální délky stanovené v pododdíle 1.1 přílohy I, a to až do celkové délky 20,75 metru.

Převis nebo podpěra nákladu vozidla pro přepravu vozidel nesmí přesahovat náklad. Náklad může přesahovat tažné vozidlo vpředu maximálně o 0,50 metru za podmínky, že první náprava přepravovaného vozidla spočívá na konstrukci přívěsu. Náklad může přesahovat vzadu maximálně o 1,50 metru za podmínky, že poslední náprava přepravovaného vozidla spočívá na konstrukci přívěsu a zadní náprava přepravovaného vozidla nepřesahuje podpěru nákladu.“;

- 8) článek 9a se mění takto:

- a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Vozidla nebo soupravy vozidel, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/858, mohou přesahovat maximální délky stanovené v pododdíle 1.1 přílohy I této směrnice, pokud jejich kabiny vykazují zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost a úroveň bezpečnosti. Každé překročení maximálních délek povolených podle tohoto článku lze rovněž využít k instalaci technologie s nulovými emisemi. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené takovými kabinami musí být v souladu s pododdílem 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 v nařízením (EU) 2018/858 a prováděcím nařízením (EU) 2021/535.“;

- b) odstavec 3 se zrušuje;

9) článek 10b se nahrazuje tímto:

*„Článek 10b*

1. Maximální přípustné hmotnosti vozidel na alternativní paliva nebo vozidel s nulovými emisemi jsou stanoveny v pododdílech 2.2, 2.3 a 2.4 přílohy I.

Dodatečná hmotnost vyžadovaná pro vozidla na alternativní paliva jiná než vozidla s nulovými emisemi 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, kterými tuto směrnici doplní o aktualizaci seznamu alternativních paliv uvedený v článku 2, jež vyžadují dodatečnou hmotnost. Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a před přijetím aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků členských států.

2. Maximální délka stanovená v pododdíle 1.1 přílohy I pro kloubová vozidla, pokud zahrnují motorová vozidla s nulovými emisemi, mohou být překročeny o dodatečnou délku nezbytnou pro umístění technologie s nulovými emisemi, maximálně o 0,90 metru, aby bylo možné tato zařízení nainstalovat. Taková vozidla nebo soupravy vozidel s nulovými emisemi musí být v souladu s pododdíly 1.5 a 1.6 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto souprav vozidel pro zajištění slučitelnosti návěsů s požadavky na operace intermodální přepravy.

Dodatečná délka vyžadovaná pro vozidla s nulovými emisemi se určí na základě dokumentace poskytnuté výrobcem při schvalování daného vozidla. Dodatečná délka se uvede v úředním důkazu požadovaném podle článku 6.“;

- 10) článek 10c se nahrazuje tímto:

*„Článek 10c*

Maximální délky stanovené v pododdíle 1.1 přílohy I, případně s výhradou čl. 9a odst. 1 a čl. 10b odst. 2, a maximální vzdálenost stanovená v pododdíle 1.6 přílohy I mohou být překročeny o 0,150 metru 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 výměnné nástavby prováděna jako součást operace intermodální přepravy.“;

- 11) článek 10d se mění takto:

- a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Členské státy přijmou zvláštní opatření pro identifikaci vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které pravděpodobně překročily maximální přípustnou hmotnost, a u nichž by proto příslušné orgány měly provést kontrolu s cílem zajistit soulad s požadavky této směrnice. Tato opatření mohou být prováděna pomocí automatických systémů instalovaných v silniční infrastruktuře transevropské silniční dopravní sítě v souladu s nařízením (EU) 2024/1679\*.

Kromě používání automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře mohou členské státy určit vozidla nebo soupravy vozidel v provozu, u nichž je pravděpodobné, že překročily maximální přípustnou hmotnost, a to prostřednictvím 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.

1a. Aby byla vozidla vybavená zařízením OBMM, které je v souladu s prováděcím nařízením Komise 2025/2161 a je poprvé registrováno od 1. prosince 2029, způsobilá pro dodatečnou hmotnost udělenou v bodech 2.2.1 a 2.2.2 přílohy I vozidlům s nulovými emisemi, musí být schopna dálkově sdělovat donucovacím orgánům na silnicích spolehlivé údaje o hmotnosti souprav vozidel v provozu. Předané informace mohou členské státy použít pouze k identifikaci vozidel, která mohou překročit maximální přípustnou hmotnost.

1b. Inteligentní tachograf, jak je vymezen v nařízení (EU) č. 165/2014, lze použít pro účely předávání údajů uvedených v odstavci 1a.

1c. Komise může přijmout prováděcí akty, je-li to nezbytné k tomu, aby bylo možné donucovacím orgánům předávat údaje uvedené v odstavci 1a. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.

1d. Komise může přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, kterými odloží datum uvedené v odstavci 1a o 18 měsíců, pokud je to nezbytné k zajištění toho, aby nově registrovaná vozidla mohla předávat údaje o hmotnosti prostřednictvím dálkové komunikace.

2. Každý členský stát provede v každém kalendářním roce na svém území přiměřený počet kontrol vozidel nebo souprav vozidel, které jsou používány k přepravě zboží a spadají do oblasti působnosti této směrnice, a to bez ohledu na zemi registrace těchto vozidel nebo zemi, kde byla tato vozidla uvedena do provozu.“;

---

\* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024).

b) v odstavci 5 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„5. Komise může přijmout prováděcí akty, jimiž se stanoví podrobná ustanovení zajišťující jednotné podmínky k provedení předpisů o interoperabilitě a kompatibilitě uvedených v odstavci 4.“;

12) vypouští se

13) vypouští se

14) článek 10g se nahrazuje tímto:

#### „Článek 10g

1. 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;
- c) počtu automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře podle čl. 10d odst. 1 a o tom, zda slouží pouze pro účely identifikace, nebo jsou certifikovány pro přímé prosazování práva;

d) vypouští se;

e) počtu vnitrostátních povolení vydaných pro přepravu nadměrného nákladu podle čl. 4 odst. 3 a době jejich platnosti (jednorázová povolení nebo dlouhodobá povolení).

Tyto informace jsou rozloženy do jednotlivých roků.

2. Komise analyzuje informace obdržené podle odstavce 1 a na základě obdržených informací předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice nejpozději do třinácti měsíců od obdržení informací od všech členských států. Tato zpráva musí obsahovat informace o příslušném vývoji v daných oblastech.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví standardní formulář pro podávání zpráv v elektronickém formátu, který budou členské státy používat k předkládání informací uvedených v odstavci 1 Komisi. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2.“;

15) v článku 10h se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10b odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu této směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení 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.“;

16) v článku 10i se vkládá nový odstavec 4, který zní:

„4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011.“;

17) článek 10j se zrušuje;

18) vkládá se nový článek 10k, který zní:

*„Článek 10k*

Pokud to v případě krize vyžaduje veřejný zájem a pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy udělit dočasné výjimky z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry stanovených v příloze I pro vozidla používaná ve vnitrostátním provozu, a to na dobu nejvýše dvou měsíců a může být prodloužena pouze v případě, že krize trvá.

Každá taková výjimka musí být řádně odůvodněna a neprodleně oznámena Komisi.

Komise neprodleně zveřejní informace o udělené výjimce na svých oficiálních internetových stránkách. Pokud krize zasáhne více členských států, může Komise na žádost dotčených členských států přijmout prováděcí akty, kterými stanoví dočasné výjimky z uplatňování mezních hodnot pro hmotnosti a rozměry stanovených v příloze I pro vozidla používaná v mezinárodním provozu mezi zasaženými členskými státy.

Doba platnosti výjimky nesmí přesáhnout šest měsíců a může být prodloužena pouze v případě, že krize trvá. Tyto prováděcí akty se přijímají postupem podle čl. 10i odst. 4. Pro účely tohoto článku se krizí rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se odehrává v Unii nebo mimo ni, s významnými přímými nebo nepřímými dopady na oblast silniční dopravy nebo na hospodářství či blahobyt občanů Unie, při níž je významně narušeno běžné fungování společnosti a kdy veřejný zájem vyžaduje přijetí naléhavých opatření.

Tento článek se použije, aniž jsou dotčeny zvláštní právní předpisy použitelné pro vojenskou dopravu v případě zvýšeného odrazování a připravenosti.“;

- 19) příloha I se nahrazuje přílohou této směrnice;
- 20) v příloze III se slova „směrnice 76/114/EHS“ nahrazují slovy „přílohy II prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/535“.

[...]

[...]

### Článek 3

#### *Provedení ve vnitrostátním právu*

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [datum přijetí + 2 roky]. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi. Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo takový odkaz musí být 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 4*

##### *Vstup v platnost a použitelnost*

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

Ustanovení čl. 4a odst. 1 se použije ode dne [vložit datum: 4 roky po skončení lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu].

#### *Článek 5*

##### *Určení*

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament*

*předseda/předsedkyně*

*Za Radu*

*předseda/předsedkyně*

## PŘÍLOHA

### MAXIMÁLNÍ HMOTNOSTI A ROZMĚRY A SOUVISEJÍCÍ CHARAKTERISTIKY VOZIDEL

1. Maximální přípustné rozměry vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. a)		
1.1 Maximální délka		
	– motorové vozidlo jiné než autobus	12,00 m
	– přívěs	12,00 m
	– návěsová souprava	16,50 m
	– přívěsová souprava	18,75 m
	– kloubový autobus	18,75 m
	– autobus se dvěma nápravami	13,50 m
	– autobus s více než dvěma nápravami	15,00 m
	– autobus s přívěsem	18,75 m
	V případě kloubových vozidel, pokud tato vozidla zahrnují motorová vozidla s nulovými emisemi, může být maximální přípustná délka stanovená v pododdíle 1.1 překročena o 0,90 m.	
1.2 Maximální šířka		
	a) všechna vozidla s výjimkou vozidel uvedených v písmeni b)	2,55 m
	b) nástavby klimatizovaných vozidel nebo klimatizované kontejnery nebo výměnné nástavby přepravované vozidly	2,60 m

1.3 Maximální výška		
	– každé vozidlo	4,00 m
1.4 Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech upřesněných v pododdílech 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.		
1.4a Jestliže jsou autobusy opatřeny jakoukoli odnímatelnou výbavou, jako např. schránkami na lyže, nesmí jejich délka včetně připevnění přesáhnout maximální délku uvedenou v pododdíle 1.1.		
1.5 Každé pohybující se motorové vozidlo nebo pohybující se souprava vozidel musí být schopné otočit se v mezikruží o vnějším poloměru 12,50 m a vnitřním poloměru 5,30 m.		
1.5a Další požadavky na autobusy		
	Stojí-li vozidlo v klidu, stanoví se vyznačením čáry na zemi svislá rovina tečná k boku vozidla a směřující ven z kružnice. U kloubového vozidla se musí s touto rovinou vyrovnat obě pevné části.	
	Pohybuje-li se vozidlo z přímého směru do mezikruží popsaného v pododdíle 1.5, nesmí žádná jeho část přesáhnout výše uvedenou svislou rovinu o více než 0,60 m.	
1.6	Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu.	12,00 m
1.7	Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel, minus vzdálenost mezi zadním čelem táhnoucího vozidla a předním čelem přívěsu	15,65 m
1.8	Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsové soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel.	16,40 m

2. Maximální přípustná hmotnost vozidla				
2.1 Vozidla tvořící součást soupravy vozidel				
	2.1.1	Dvounápravový přívěs	18 tun	
	2.1.2	Třinápravový přívěs	24 tun	
2.2 Soupravy vozidel				
	2.2.1	Přívěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami		
		a) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým přívěsem nebo třinápravová motorová vozidla s dvounápravovými přívěsy	40 tun	
		b) třinápravové motorové vozidlo s třinápravovým přívěsem	40 tun	
	2.2.2	a) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým návěsem nebo třinápravová motorová vozidla s dvounápravovými návěsy		40 tun
		b) třinápravové motorové vozidlo s třinápravovým návěsem		40 tun
		c) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým návěsem nebo třinápravová motorová vozidla s dvounápravovými návěsy použitá v operacích intermodální přepravy		42 tun
		d) třinápravové vozidlo s třinápravovým návěsem použité v operacích intermodální přepravy		44 tun
	2.2.3	Přívěsová souprava o čtyřech nápravách skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu		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 a 1,80 m či menší ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 tun
2.2.4.2		větší než 1,80 m ( $1,80 \text{ m} < d$ )	36 tun	

		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, zvyšuje se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodě 2.2.4.2 o 2 tuny.
		V případě souprav vozidel zahrnujících vozidla na alternativní paliva jiná než vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdíle 2.2 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.
		V případě souprav vozidel zahrnujících motorová vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodě 2.2.1 písm. b) a bodě 2.2.2 písm. b) pododdíle 2.2 zvyšuje o 4 tuny.
		V případě souprav vozidel zahrnujících motorová vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodě 2.2.1 písm. a), v bodě 2.2.2 písm. a), c) a d) a v bodech 2.2.3 a 2.2.4 pododdíle 2.2 zvyšuje o 2 tuny.
<b>2.3 Motorová vozidla</b>		
2.3.1	Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy	18 tun
2.3.2	Dvounápravové autobusy	19,50 tun
2.3.3	Třínápravová motorová vozidla	25 tun
2.4.3	Třínápravová motorová vozidla, jejichž hnací náprava je 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 9,50 tuny.	26 tun
2.3.5	Čtyřnápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami a 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 9,50 tuny.	32 tun

2.3.6	Pětinápravová motorová vozidla s nejméně dvěma řízenými nápravami a nejméně jednou hnací nápravou vybavenou 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 9,50 tuny.	34 tun
V případě vozidel na alternativní paliva jiných než vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodech 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 pododdíle 2.3 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
V případě vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodech 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 a 2.3.6 pododdíle 2.3 zvýší o 2 tuny.		
V případě dvounápravových autobusů s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodě 2.3.2 pododdíle 2.3. zvyšuje o 0,50 tuny.		
2.4 Třinápravové kloubové autobusy		28 tun
V případě vozidel na alternativní paliva jiných než vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost 28 tun stanovená v pododdíle 2.4 zvyšuje o dodatečnou hmotnost potřebnou pro technologii na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
V případě vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost 28 tun stanovená v pododdíle 2.4 zvyšuje o 2 tuny.		
3 Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. b)		
3.1 Jednotlivé nápravy		
	Jedna náprava, která není hnací	10 tun
3.2 Tandemové nápravy přívěsů a návěsů		
Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
3.2.1	menší než 1 m ( $d < 1$ )	11 tun

	3.2.2	1 m nebo větší a menší než 1,30 m ( $1 \leq d \leq 1,30$ )	16 tun
	3.2.3	1,30 m nebo větší a menší než 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	18 tun
	3.2.4	1,80 m nebo větší ( $1,80 \leq d$ )	20 tun
3.3 Tridemové nápravy přívěsů a návěsů			
	Součet zatížení na tridemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	menší než 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tun
	3.3.2	1,30 m nebo větší a menší než 1,40 m ( $1,30 \leq d \leq 1,40$ )	24 tun
3.4 Hnací náprava			
	3.4.1	Hnací náprava vozidel podle pododdílů 2.2, 2.3 a 2.4.	11,5 tun
3.5 Tandemové nápravy motorových vozidel			
	Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.5.1	menší než 1 m ( $d < 1$ )	11,5 tun
	3.5.2	1 m nebo větší a menší než 1,30 m ( $1 \leq d \leq 1,30$ )	16 tun
	3.5.3	1,30 m nebo větší a menší než 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	18 tun
		Je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Unie podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a nepřevyšuje-li nejvyšší zatížení každé nápravy 9,50 tuny.	19 tun

3.6 Tridemové nápravy motorových vozidel			
	Součet zatížení na tridemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.6.1	menší než 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tun
	3.6.2	1,30 m nebo větší a menší než 1,40 m ( $1,30 \leq d \leq 1,40$ )	24 tun
4. Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)			
4.1 Všechna vozidla			
	Zatížení hnací nápravy, nebo hnací nápravy vozidla nebo soupravy vozidel, nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla, nebo soupravy vozidel, je-li používáno v mezinárodní dopravě.		
4.2 Přívěsové soupravy			
	Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m		
4.3 Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol			
	Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravového motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinásobnou vzdálenost v metrech mezi nejřednější a nejzadnější nápravou vozidla.		
	Maximální přípustná hmotnost motorového vozidla s pěti nápravami v tunách nesmí překročit čtyřnásobnou vzdálenost v metrech mezi nejřednější a nejzadnější nápravou vozidla, překročí-li hmotnost 32 tun.		
	Přesahuje-li maximální přípustná hmotnost soupravy vozidel podle pododdílu 2.2 42 tun, nesmí překročit hmotnost vypočtenou podle tohoto vzorce: $\text{Hmotnost v tunách} \leq 2,7 \times A + 13,5$ kde A je vzdálenost v metrech mezi nejřednější a nejzadnější nápravou soupravy vozidel.		

4.4 Návěsy	
	Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoliv bodem čela návěsu nesmí překročit 2,04 m.

---