

V Bruseli 26. novembra 2025
(OR. en)

15611/25

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

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

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie povolené rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a najväčšia povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade 11. júla 2023 ako súčasť balíka opatrení v oblasti ekologizácie dopravy.
2. Návrh na zmenu smernice Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie povolené rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a najväčšia povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave, ďalej len „smernica o hmotnostiach a rozmeroch niektorých vozidiel“, má tri ciele: a) lepšie zabezpečiť voľný a efektívny pohyb tovaru a spravodlivú hospodársku súťaž, b) poskytnúť odvetviu dostatočné stimuly na podporu investícií do technológií s nulovými emisiami a c) zabezpečiť účinnejšie a konzistentnejšie presadzovanie nových a existujúcich pravidiel.

II. PRÁCA V OSTATNÝCH INŠTITÚCIÁCH

3. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajkyňu pani Rosu Mariu SERRANOVÚ SIERROVÚ (S&D, ES). Európsky parlament prijal svoju pozíciu v prvom čítaní na plenárnej schôdzi 12. marca 2024.
4. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k návrhu na 578. plenárnom zasadnutí 27. apríla 2023. Výbor regiónov prijal stanovisko k návrhu na 159. plenárnom zasadnutí 31. januára 2024.

III. PRÁCA V RADE A JEJ PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOCH

5. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala svoju prácu 24. júla 2023 počas španielskeho predsedníctva všeobecnou prezentáciou návrhu a preskúmaním posúdenia vplyvu. Od predloženia návrhu Rada rokovala o troch správach o pokroku. O prvej počas španielskeho predsedníctva 4. decembra 2023 (ST 15663/23), o druhej správe počas belgického predsedníctva 18. júna 2024 (ST 10214/24) a o tretej počas poľského predsedníctva 5. júna 2025 (ST 9156/25).
6. Počas dánskeho predsedníctva pokračovala práca v pracovnej skupine pre pozemnú dopravu 4. júla, 18. septembra, 15. a 31. októbra a 13. novembra 2025.

IV. PRÁCA NA KOMPROMISNOM ZNENÍ

7. Predsedníctvo zohľadnilo prácu predchádzajúcich predsedníctiev, vrátilo sa k návrhu Komisie a ďalej na ňom pracovalo. Táto práca sa zamerala na zachovanie hlavných cieľov s celkovým cieľom zjednodušiť smernicu a zároveň podporiť zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami. Predsedníctvo týmto predkladá riešenia zostávajúcich otvorených otázok.
8. Nižšie sa uvádza komplexný prehľad, v ktorom sa vysvetľujú zmeny v návrhu Komisie s cieľom prijať všeobecné smerovanie.

9. Článok 1 ods. 3 týkajúci sa používania kĺbových autobusov a osobitných jazdných súprav v osobnej doprave sa mení s cieľom umožniť členským štátom naďalej používať osobitné súpravy.
10. Zabezpečila sa možnosť odchýliť sa od hmotností a rozmerov stanovených v prílohe, a to v prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahujú osobitné povolenia, určených na prepravu nedeliteľného nákladu [článok 4 ods. 3], vozidiel vykonávajúcich prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore [článok 4 ods. 4] a v prípade európskych modulárnych systémov [článok 4 ods. 4a]. V článku 4b predsedníctvo v súlade s cieľmi navrhovanej zmeny poskytnúť stimuly pre vozidlá s nulovými emisiami a prevádzku intermodálnej prepravy navrhuje, aby motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s nulovými emisiami zapojené do prevádzky intermodálnej prepravy mohli prekračovať hranice, aj keď presahujú najväčšiu hmotnosť vymedzenú v prílohe, pokiaľ ich hmotnosť nepresahuje to, čo je povolené na obidvoch stranách hranice.
11. Pokiaľ ide o prepravu nedeliteľného nákladu a jazykové požiadavky na vodiča [článok 4 ods. 3], členské štáty môžu vyžadovať osobitné opatrenia na zabezpečenie účinnej komunikácie s vodičom.
12. Zaviedla sa možnosť, aby členské štáty mohli k prívesu pridať maximálne 1,380 metrov, ak sa ním prevádzkuje osobitná kyvadlová dopravná služba [článok 4 ods. 4aa], spolu s novým odôvodnením [11c], v ktorom sa vysvetľujú dôvody tejto dodatočnej dĺžky.
13. Obdobie skúšok s európskymi modulárnymi systémami uvedené v článku 4 ods. 5 sa predlžuje na najviac sedem rokov.
14. Podľa článku 4a sa členským štátom poskytne dostatočný čas na zriadenie funkcie „jednotného kontaktného miesta“.
15. V článku 7 sa zavádza možnosť členských štátov obmedziť používanie určitých ciest alebo stavebných komunikácií na základe obáv o bezpečnosť cestnej premávky alebo charakteristík infraštruktúry.

16. Vzhľadom na obavy z účinkov dodatočnej hmotnosti na infraštruktúru sa v článku 10d zaviedli zmeny, pokiaľ ide o presadzovanie príslušných ustanovení. V prvom odseku sa objasňuje, že členské štáty môžu používať buď automatické systémy nainštalované v cestnej infraštruktúre siete TEN-T, alebo palubné vážiace zariadenia. Vozidlá s nulovými emisiami by mali mať od 1. decembra 2029 možnosť diaľkovo oznamovať spoľahlivé údaje o hmotnosti prostredníctvom palubného zariadenia na meranie hmotnosti s možnosťou používať inteligentný tachograf. Podrobnosti sa stanovujú vo vykonávacom akte.
17. Pre prípad kríz, ktoré sa týkajú viacerých členských štátov, sa v článku 10k objasňuje, že Komisia môže prijímať vykonávacie akty len na žiadosť dotknutých členských štátov.
18. Predsedníctvo tiež navrhuje administratívne zjednodušenie tým, že už nebude povinný monitorovací systém pre skúšky EMS [článok 4 ods. 5 a 5a] a že sa vypustí používanie platformy eFTI na preukázanie toho, že preprava sa považuje za prevádzku intermodálnych prepráv [článok 6 ods. 7]. Vzhľadom na obmedzenú pridanú hodnotu schém politiky inteligentného prístupu sa vypustil navrhovaný článok 10da.
19. V prílohe sa vykonali zmeny s cieľom zohľadniť podporu zavádzania vozidiel s nulovými emisiami a zároveň prihliadnuť na obavy členských štátov týkajúce sa opotrebovania infraštruktúry.
 - a. Doplnilo sa ďalších 0,90 metra pre kľbové vozidlá s motorovým vozidlom s nulovými emisiami, aby sa poskytol väčší priestor na inštaláciu technológie s nulovými emisiami (pododdiel 1.1).
 - b. Vypustil sa riadok týkajúci sa dodatočnej výšky pri preprave veľkokapacitných kontajnerov, keďže väčšina členských štátov má problém s podjazdom mostov (pododdiel 1.3).
 - c. Rozlišuje sa medzi 5 alebo 6-nápravovými motorovými vozidlami, pokiaľ ide o dodatočnú hmotnosť pri vozidlách s nulovými emisiami vo výške 2, resp. 4 ton (pododdiel 2.2).

- d. Znížila sa najväčšia hmotnosť v bode 2.3.6 pre tento osobitný typ krátkeho a ťažkého vozidla, a to na 34 ton, pričom sa zachovali dodatočné 2 tony pre vozidlá s nulovými emisiami. Doplnil sa ďalší riadok, ktorý umožňuje zvýšenie hmotnosti dvojnápravových autobusov s nulovými emisiami o 0,50 tony (pododdiel 2.3).
- e. Vypustila sa dodatočná hmotnosť hnacej nápravy v prípade vozidiel s nulovými emisiami, keďže väčšina členských štátov sa domnieva, že mimoriadne ťažká hnacia náprava príliš poškodzuje infraštruktúru (pododdiel 3.4).
- f. Doplnil sa pododdiel 3.6 týkajúci sa trojitých náprav motorových vozidiel, keďže tento typ vozidiel má osobitné vlastnosti.
- g. Keďže existujú špecifické prípady, doplnil sa riadok pre päťnápravové motorové vozidlá a ďalší riadok so vzorcom, ktorý sa týka zaťaženia mostov a vymedzuje vzdialenosť medzi nápravami pre jazdné súpravy, ktoré presahujú 42 ton (pododdiel 4.3).

V. ZÁVER

- 20. Vzhľadom na uvedené sa Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) vyzýva, aby na zasadnutí 4. decembra 2025 odsúhlasila všeobecné smerovanie ku kompromisnému zneniu, ktoré je pripojené k tejto poznámke.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Rady 96/53/ES, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie povolené rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a najväčšia povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

¹ Ú. v. EÚ C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

² Ú. v. EÚ C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) V smernici Rady 96/53/ES³ sa stanovuje najväčšia povolená hmotnosť a rozmery ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sa môžu pohybovať na cestách Únie, s cieľom zaistiť bezpečnosť cestnej premávky a hladké fungovanie vnútorného trhu, ako aj podporiť energetickú a prevádzkovú efektívnosť prepravy a znížiť emisie skleníkových plynov z prepravy. Z hodnotenia smernice 96/53/ES vyplynulo, že smernica mala pri dosahovaní svojich cieľov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, vnútorného trhu a životného prostredia len čiastočný účinok a že treba prispôbiť jej ustanovenia tak, aby odrážali technologický vývoj a podporovali inovácie, reagovali na meniace sa výzvy na trhu s dopravou a prispievali k politickým prioritám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy.
- (2) V oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti⁴ sa jasne uvádza, že na dosiahnutie cieľa Európskej zelenej dohody⁵, ktorým je 90 % zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050, treba zvýšiť udržateľnosť všetkých druhov dopravy, zabezpečiť širokú dostupnosť udržateľných alternatív v multimodálnom dopravnom systéme a zaviesť správne stimuly, ktorými sa v Únii podporí prechod na dopravný systém s nulovým znečistením.
- (3) Zjednodušením a objasnením pravidiel týkajúcich sa hmotnosti a rozmerov ťažkých úžitkových vozidiel v cestnej doprave treba riešiť energetickú a prevádzkovú neefektívnosť cezhraničnej dopravy, poskytnúť prevádzkovateľom silné stimuly na zavádzanie technológií s nulovými emisiami a zároveň uľahčiť využívanie existujúcich riešení zameraných na úsporu energie a ďalej podporovať intermodálnu nákladnú prepravu. S cieľom minimalizovať administratívne zaťaženie, zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže a znížiť riziká pre bezpečnosť cestnej premávky a škody na cestnej infraštruktúre by sa mali harmonizovať určité požiadavky týkajúce sa používania ťažších a dlhších vozidiel a malo by sa posilniť presadzovanie platných pravidiel.

³ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) Na splnenie týchto cieľov by sa mala dosiahnuť správna rovnováha medzi hospodárskou efektívnosťou, udržateľnosťou životného prostredia, ochranou cestnej infraštruktúry a aspektmi bezpečnosti cestnej premávky.
- (5) Typy ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj hodnoty hmotnosti týchto vozidiel boli vymedzené odkazom na právne predpisy Únie o typovom schvaľovaní vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, najmä na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858⁶ a (EÚ) 2019/2144⁷. Je preto žiaduce aktualizovať odkazy na uvedené príslušné právne akty s cieľom zabezpečiť jasnosť uplatniteľného legislatívneho rámca.
- (6) Ustanovenia smernice 96/53/ES dopĺňajú smernicu Rady 92/106/EHS⁸, pokiaľ ide o presadzovanie a podporu rastu intermodálnej prepravy. Vymedzenie pojmu prevádzka intermodálnych prepráv by sa preto malo zosúladiť s terminológiou uplatňovanou v smernici 92/106/EHS, aby nákladné vozidlá, prívesy a návesy v intermodálnej preprave mohli využívať rovnakú povolenú dodatočnú hmotnosť ako v prípade cestných vozidiel prepravujúcich kontajnery alebo výmenné nadstavby a používaných v kontajnerovej intermodálnej preprave. Takýto stimul týkajúci sa hmotnosti by mal nabádať prevádzkovateľov cestnej dopravy, aby sa zapájali aj do nekontajnerovej intermodálnej prepravy.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

⁸ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

- (7) S cieľom zabezpečiť jednotné chápanie a jednotné vykonávanie ustanovení tejto smernice vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave treba objasniť, že vnútroštátne výnimky z určitých obmedzení najväčších povolených hmotností a rozmerov pre určité typy vozidiel prevádzkovaných vo vnútroštátnej doprave sa neuplatňujú automaticky na vozidlá používané v cezhraničnej doprave.
- (8) Preprava nedeliteľného nákladu je dôležitým trhovým segmentom prepojeným so strategickými oblasťami v odvetví energie z obnoviteľných zdrojov, stavebného inžinierstva a infraštruktúry, ropy a zemného plynu, ťažkého priemyslu a výroby elektrickej energie. Napriek uznanej hodnote existujúcich európskych usmernení o najlepších postupoch pre mimoriadnu prepravu, ktoré prijali odborníci určení členskými štátmi, sa dosiahol len veľmi malý pokrok smerom k zjednodušeniu a harmonizácii pravidiel a postupov na získanie povolení na prepravu nedeliteľného nákladu. Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov stanoviť potrebné podmienky na zaistenie bezpečnej prepravy nedeliteľného nákladu na svojom území, by členské štáty mali spolupracovať s cieľom čo najviac harmonizovať tieto požiadavky, aby sa zabránilo znásobeniu rozdielnych podmienok slúžiacich na ten istý účel. Členské štáty by takisto mali zabezpečiť, aby vnútroštátne požiadavky boli primerané a nediskriminačné a aby sa nimi neukladali neodôvodnené požiadavky na vodiča, napríklad plynulé ovládanie štátneho jazyka dotknutého členského štátu. Členské štáty by mali zvažovať, či požiadajú prevádzkovateľov dopravy, aby na zabezpečenie účinnej komunikácie medzi vodičom a kontrolnými orgánmi používali ďalšie komunikačné nástroje, najmä digitálnej povahy. Od prevádzkovateľov dopravy by sa napríklad mohlo vyžadovať, aby vytvorili servisné číslo, na ktorom môže byť vodičovi poskytnutá pomoc v prípade, že ho zastavia kontrolné orgány, a aby zabezpečili, že toto servisné číslo bude k dispozícii, keď vodič vedie vozidlo, a to aj v nočných hodinách a cez víkendy. Na zníženie administratívnej záťaže prevádzkovateľov a zabezpečenie efektívnej, spravodlivej a bezpečnej prevádzky je nevyhnutné zaviesť transparentný, harmonizovaný a používateľsky ústretový systém získavania povolení.

- (9) Európske modulárne systémy (EMS) sa používajú a testujú už dlho a osvedčili sa ako zaujímavé riešenie na zlepšenie hospodárskej a energetickej efektívnosti prepravy súčasne zaisťujúce bezpečnosť cestnej premávky a ochranu infraštruktúry, keď sa používali v primeranej fyzickej a prevádzkovej oblasti. Vzhľadom na vnútroštátne špecifiká, rôzne hospodárske záujmy, prepravné potreby a rozličné kapacity dopravnej infraštruktúry v členských štátoch majú najlepšie predpoklady na to, aby posúdili a povolili pohyb EMS na svojom území. V záujme širších pozitívnych sociálno-ekonomických a environmentálnych vplyvov používania EMS je zároveň nevyhnutné odstrániť zbytočné prekážky ich používaniu v cezhraničnej preprave medzi susednými členskými štátmi, ktoré umožňujú takéto jazdné súpravy na svojom území, bez obmedzenia počtu prekročených hraníc, pokiaľ sú v súlade s vnútroštátnymi podmienkami pre EMS stanovenými členskými štátmi na ich území. Cieľom je zabezpečiť, aby EMS, ktoré sa používajú v cezhraničnej preprave, boli v súlade so spoločným najvyšším obmedzením hmotnosti a rozmerov EMS uplatniteľným v týchto členských štátoch.
- (10) Členské štáty by mali mať naďalej možnosť dočasne vykonávať skúšky. Nové technológie umožňujúce nabíjanie za jazdy, ako sú solárne panely, zberače a elektrické cesty, alebo postupné zavádzanie EMS v členských štátoch si môžu vyžadovať prekročenie najväčšej hmotnosti a rozmerov v skúšobnom prostredí vrátane cezhraničných úsekov cestnej siete. Členské štáty by preto mali mať naďalej možnosť vykonávať takéto skúšky a mali by byť schopné testovať cezhraničnú kompatibilitu nových technológií a koncepcií. Dočasný a inovatívny charakter skúšok treba objasniť stanovením maximálneho časového obdobia na ich vykonávanie. Zároveň by sa počet skúšok nových technológií a inovačných schém nemal obmedzovať, aby sa nebránilo inovácii.

- (11) Preprava nedeliteľného nákladu vykonávaná vozidlami alebo jazdnými súpravami, ktoré prekračujú najväčšiu hmotnosť alebo rozmery, a používanie EMS si vzhľadom na ich potrebu dodatočných bezpečnostných prvkov a vhodnej infraštruktúry vyžaduje, aby sa osobitná pozornosť venovala prvkom, ako je transparentnosť príslušných informácií, právna istota a harmonizácia postupov udeľovania povolení. Je preto potrebné, aby členské štáty zriadili jednotný elektronický informačný a komunikačný systém obsahujúci všetky relevantné informácie týkajúce sa prevádzkových a administratívnych podmienok prepravy nedeliteľného nákladu a používania EMS jasným a ľahko dostupným spôsobom. Tento vnútroštátny systém by mal tiež umožniť prevádzkovateľom získať informácie a elektronicky predkladať v štandardizovanom formáte žiadosti o osobitné povolenia na prepravu nedeliteľného nákladu v príslušnom členskom štáte.
- (11a) Cezhraničná doprava medzi členskými štátmi, ktorá umožňuje vyššie hmotnosti, než sú uvedené v prílohe I, môže zlepšiť efektívnosť a znížiť emisie CO₂ znížením celkového množstva najjazdených kilometrov. Takáto prevádzka by mali byť naďalej povolená, pokiaľ sa v prípade uvedených vyšších limitov rešpektujú vnútroštátne podmienky členských štátov a vykonávajú ich motorové vozidlá s nulovými emisiami alebo vozidlá zapojené do prevádzky intermodálnych prepráv. Tým by nemalo byť dotknuté právo členských štátov odchyliť sa v súlade s článkom 4 od obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I.
- (11b) Členské štáty by mali mať možnosť povoliť špeciálnu prepravu, ktorá sa vykonáva za okolností, za ktorých ju bežne nevykonávajú vozidlá z iných členských štátov, a mali by umožniť, aby sa takáto preprava odchyľovala od štandardných hmotností a rozmerov vozidiel, keďže nemá významný vplyv na medzinárodnú hospodársku súťaž v odvetví dopravy. Je potrebné objasniť koncepciu a používanie špecializovaných vozidiel, najmä v súvislosti s rozšírením takejto prepravy na medzinárodnú dopravu, aby sa umožnila bezproblémová spolupráca medzi členskými štátmi, ktoré udelili súhlas. Jasnými príkladmi sú preprava spojená s ťažbou dreva a lesným priemyslom, preprava vykonávaná jazdnými súpravami s viac ako šiestimi nápravami a miestna preprava autobusmi.

- (11c) S cieľom podporiť prevádzkovú efektívnosť a presadzovať riešenia, ktoré prispievajú k obmedzeniu vplyvu cestnej dopravy na životné prostredie, by členské štáty mali mať možnosť povoliť kĺbovým vozidlám používaným v kyvadlovej preprave dodatočnú dĺžku pod podmienkou, že sú splnené zostávajúce parametre prílohy 1, a najmä jej pododdielu 1.5. Zvýšená dĺžka kĺbových vozidiel prevádzkovaných v kyvadlovej preprave, ktorá je pravidelnou dopravnou službou vykonávanou na pevne stanovenej logistickej trase, môže výrazne zvýšiť nosnosť, najmä v prípade tovaru na paletách, a tým znížiť počet potrebných ciest.
- (11d) Pre zelenú transformáciu odvetvia cestnej dopravy je nevyhnutné, aby existovali stimuly pre vozidlá s nulovými emisiami. Členské štáty sa vyzývajú, aby harmonizovali svoje vnútroštátne obmedzenia hmotnosti tak, aby sa vozidlá s nulovými emisiami stimulovali bez toho, aby to bránilo cezhraničnej doprave.
- (11e) Keďže smernica umožňuje výnimky z najväčších hmotností a rozmerov, členské štáty môžu mať z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky alebo povahy infraštruktúry naďalej možnosť obmedzovať pohyb určitých vozidiel v špecifických častiach ich cestnej siete.
- (12) *vypúšťa sa*
- (13) *vypúšťa sa*
- (14) Vozidlá s otvorenými nadstavbami na prepravu iných vozidiel majú veľmi obmedzený potenciál na zníženie svojej spotreby energie zlepšenou aerodynamikou. Rozdielne vnútroštátne pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách na prepravu iných vozidiel spôsobujú narušenie hospodárskej súťaže a výrazne obmedzujú ich potenciál zlepšiť prevádzkovú účinnosť a energetickú hospodárnosť v medzinárodnej doprave. Preto treba harmonizovať pravidlá týkajúce sa previsu nákladu na vozidlách s otvorenými nadstavbami na prepravu iných vozidiel, aby sa zabezpečilo riadne plnenie týchto cieľov.

- (15) Ťažké úžitkové vozidlá s predĺženými kabínami začali vstupovať na trh spolu s pohonnými systémami s nulovými emisiami. Používanie pohonných systémov s nulovými emisiami si v závislosti od technológie vyžaduje ďalší priestor, ktorý by sa nemal započítavať na úkor užitočného zaťaženia vozidla, aby odvetvie cestnej dopravy s nulovými emisiami nebolo z hospodárskeho hľadiska ukrátené. Malo by sa preto objasniť, že prekročenie najväčších dĺžok stanovených pre predĺžené kabíny môže byť také, aby poskytovalo priestor potrebný na začlenenie technológie s nulovými emisiami, ako sú batérie a vodíkové nádrže, za predpokladu, že nie sú ohrozené prvky bezpečnosti, účinnosti a komfortu aerodynamických kabín.
- (16) Podobne ako v prípade potreby dodatočného priestoru ani súčasné normy nie sú vhodné na kompenzáciu dodatočnej hmotnosti ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, najmä v diaľkovej doprave. Dodatočná hmotnosť a zaťaženie náprav sú potrebné pre jazdné súpravy s nulovými emisiami, ako aj pre najbežnejšie osobné vozidlá používané v Únii. Ľahšími technológiami a lepšou aerodynamikou sa používanie pohonných systémov s nulovými emisiami zefektívni (napríklad s cieľom umožniť dlhší dojazd a dlhšiu životnosť batérie), a to znížením ich spotreby energie. S cieľom poskytnúť dodatočné stimuly na zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, podporiť technologický vývoj, ako aj vybavenie vozidiel so zlepšenou aerodynamikou by sa preto mala povolená dodatočná hmotnosť oddeliť od hmotnosti technológie s nulovými emisiami.
- (17) Účinné, efektívne a konzistentné presadzovanie pravidiel je mimoriadne dôležité na zabezpečenie nenarušenej hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi a odstránenie rizík pre bezpečnosť cestnej premávky a cestnej infraštruktúry, ktoré predstavujú vozidlá nezákonne prekračujúce platnú hmotnosť alebo rozmery. Ak sa členské štáty rozhodnú používať automatické systémy v cestnej infraštruktúre, mali by zabezpečiť prinajmenšom zavedenie takýchto systémov v transeurópskej cestnej dopravnej sieti, aby mohli lepšie zamerať cestné kontroly na preťažené vozidlá. Okrem toho by sa povinná minimálna úroveň kontrol, ktoré majú členské štáty vykonávať, mala v záujme spoľahlivosti a konzistentnosti presadzovania predpisov v celej Únii stanoviť úmerne k úrovni dopravy, ktorá sa na ich území uskutočňuje vozidlami patriacimi do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vrátane primeraného počtu kontrol v nočných hodinách.

- (17a) Na zabezpečenie účinného, efektívneho a konzistentného presadzovania a zlepšovania súladu v prípade vozidiel s vyššou hmotnosťou vyplývajúcou z technológie s nulovými emisiami by vozidlá mali zasielať informácie o súčasnej celkovej hmotnosti jazdnej súpravy z palubnej technológie, ako je palubný systém monitorovania hmotnosti (OBMM), prostredníctvom vyhradenej komunikácie s krátkym dosahom (DSRC). Informácie môžu členské štáty použiť na identifikáciu vozidiel, ktoré môžu prekračovať obmedzenia hmotnosti, touto smernicou sa však členským štátom neukladá povinnosť používať DSRC pri ich presadzovaní. Tento nástroj dopĺňa iné nástroje na presadzovanie požiadaviek. Na zabezpečenie plnenia takýchto požiadaviek by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby sa umožnilo zasielanie údajov orgánom presadzovania práva.
- (17b) Keďže zavedenie akýchkoľvek zmien tachografu môže byť zložité a pre prevádzkovateľov môže byť finančne náročné dodatočne modernizovať vozidlá zabudovaním systému OBMM, táto požiadavka by sa mala uplatňovať len na vozidlá vybavené systémom OBMM od 1. decembra 2029. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 595/2009 alebo výsada členských štátov regulovať požiadavky na hmotnosť vo vnútroštátnej preprave, sa v tejto smernici nestanovuje povinnosť dodatočného vybavenia systémom OBMM. Okrem toho by Komisia mala mať možnosť odložiť dátum 1. decembra 2029 najviac o 18 mesiacov, ak to bude potrebné na zabezpečenie schopnosti zasielať údaje o hmotnosti.
- (18) *vypúšťa sa*
- (19) *vypúšťa sa*
- (20) Európsky parlament a Rada by mali byť pravidelne informovaní o výsledkoch kontrol súladu vykonaných príslušnými orgánmi členských štátov. Tieto informácie, ktoré poskytnú členské štáty, by mali Komisii umožniť monitorovať vývoj na trhu a súlad so smernicou 96/53/ES. S cieľom uľahčiť členským štátom predkladanie potrebných informácií Komisii a zabezpečiť jednotnosť a porovnateľnosť údajov, čo umožní monitorovať plnenie a celkovo zhodnotiť výsledky smernice 96/53/ES, je žiaduce, aby Komisia stanovila jednotný, používateľsky ústretový formát podávania správ.

- (21) S cieľom umožniť rýchlu reakciu odvetvia cestnej dopravy na akúkoľvek krízu, ako sú prírodné katastrofy, pandémie, vojenské konflikty alebo zlyhania infraštruktúry, treba do smernice 96/53/ES zaviesť ustanovenie pre mimoriadne situácie, ktoré dočasne umožní pohyb ťažkých úžitkových vozidiel prekračujúcich najväčšiu povolenú hmotnosť a/alebo rozmery, aby sa zabezpečili nepretržité dodávky potrebného tovaru a služieb. Takéto výnimočné ustanovenie by sa malo uplatňovať len vtedy, ak si to vyžaduje verejný záujem, pod podmienkou, že tým nie je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky, a bez toho, aby boli dotknuté osobitné právne predpisy uplatniteľné v kontexte vojenskej dopravy a posilneného odrádzania a reakcie.
- (22) *vypúšťa sa*

- (23) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom stanoviť spoločný štandardný formulár žiadosti a harmonizovať pravidlá a postupy vydávania vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení pre vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré prekračujú najväčšiu hmotnosť a/alebo rozmery a sú určené na prepravu nedeliteľného nákladu, stanoviť štandardný formát podávania správ pre členské štáty, aby si mohli plniť svoje povinnosti nahlasovania, a stanoviť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov používaných v medzinárodnej doprave medzi členskými štátmi postihnutými krízou. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁹.
- (24) Vzhľadom na mnohé zmeny prílohy I k smernici 96/53/ES týkajúce sa potreby poskytnúť dodatočné stimuly na zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, potreby harmonizovať najväčšiu hmotnosť 5-nápravových motorových vozidiel a potreby podporovať intermodálnu prepravu je z dôvodu jasnosti vhodné danú prílohu nahradiť.
- (25) *vypúšťa sa*
- (26) Keďže ciele tejto smernice, a to zaistiť bezpečnosť cestnej premávky, podporiť udržateľnú a efektívnu prepravu a zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov cezhraničnej povahy cestnej dopravy a problémov, ktoré má tato smernica riešiť, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (27) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom¹⁰ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (28) Smernica 96/53/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1
Zmeny smernice 96/53/ES

Smernica 96/53/ES sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:
 - a) v odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) rozmery motorových vozidiel kategórií M₂ a M₃ a ich prípojných vozidiel kategórie O a motorových vozidiel kategórií N₂ a N₃ a ich prípojných vozidiel kategórií O₃ a O₄ tak, ako sú klasifikované v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 Európskeho parlamentu a Rady*;¹⁰“;

¹⁰ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Všetky hodnoty hmotností uvedené v prílohe I sú platné ako prevádzkové normy a týkajú sa teda podmienok zaťaženia a nie výrobných noriem, ktoré sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144**.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Táto smernica sa nevzťahuje na kĺbové autobusy s viac než jednou kĺbovou časťou, na jazdné súpravy pozostávajúce z motorového vozidla s pripojeným príviesom určeným na prepravu osôb alebo na jazdné súpravy pozostávajúce z motorového vozidla s pripojeným návesom určeným na prepravu osôb.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) v druhej zarážke sa vymedzenie pojmu „príves“ nahrádza takto:

„—„príves“ je prípojné vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 17 nariadenia (EÚ) 2018/858,“;

b) v tretej zarážke sa vymedzenie pojmu „náves“ nahrádza takto:

„—„náves“ je vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 33 nariadenia (EÚ) 2018/858,“;

c) za vymedzenie pojmu „jazdná súprava“ sa vkladá toto vymedzenie pojmu:

„—„európsky modulárny systém“ je motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sú pripojené k jednému alebo viacerým prívesom alebo návesom, pričom celková jazdná súprava presahuje najväčšiu povolenú dĺžku a môže prekročiť najväčšiu povolenú hmotnosť stanovenú v prílohe I a jednotlivé motorové vozidlo, príves(-y) a náves(-y) nepresahujú hmotnosť alebo rozmery stanovené v prílohe I,“;

- d) za vymedzenie pojmu „klimatizované vozidlo“ sa vkladá toto vymedzenie pojmu:
- „— „vozidlo na prepravu iných vozidiel“ je jazdná súprava, ktorá je skonštruovaná alebo trvalo prispôsobená na prepravu iných vozidiel,“;
- e) v štrnástej zarážke sa vymedzenie pojmu „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“ nahrádza takto:
- „— „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“ je motorové vozidlo, ktoré je úplne poháňané alternatívnym palivom a ktoré bolo schválené podľa rámca nariadenia (EÚ) 2018/858,“;
- f) v pätnástej zarážke sa vo vymedzení pojmu „prevádzka intermodálnych prepráv“ písmeno a) nahrádza takto:
- a) prevádzku kombinovanej dopravy vymedzenú v článku 1 smernice Rady 92/106/EHS* alebo
- _____
- * Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).“;
- h) druhý pododsek sa nahrádza takto:
- „Všetky najväčšie povolené rozmery uvedené v prílohe I sa porovnajú so zodpovedajúcimi deklarovateľnými hodnotami konkrétneho vozidla v informačnom dokumente pripojenom k typovému schváleniu EÚ celého vozidla vypracovanom v súlade s prílohou I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683*, bez kladných tolerancií.
- _____
- * Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1).“

3. Článok 4 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) vozidiel alebo jazdných súprav na medzinárodnú nákladnú alebo osobnú dopravu, ktoré nespĺňajú charakteristiky stanovené v prílohe I.“;

b) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„3. Vozidlám alebo jazdným súpravám, ktoré presahujú najväčšiu hmotnosť a/alebo rozmery, môže byť povolená prevádzka len na základe zvláštnych povolení vydávaných príslušnými orgánmi, alebo na základe podobných opatrení odsúhlasených podľa jednotlivých prípadov týmito orgánmi vtedy, keď tieto vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujú nedeliteľný náklad alebo sú určené na jeho prepravu.

Členské štáty zabezpečia, aby postup získavania povolení alebo podobných opatrení na prepravu nedeliteľného nákladu bol hladký, účinný a nediskriminačný, a to minimalizovaním administratívneho zaťaženia a predchádzaním zbytočným prietahom.

Členské štáty zaručia, aby podmienky, za ktorých sa vydávajú povolenia alebo podobné opatrenia týkajúce sa prepravy nedeliteľného nákladu, boli primerané a nediskriminačné. Členské štáty spolupracujú najmä s cieľom zabrániť rozmanitosti označení a signálov na vozidlách a namiesto textu majú uprednostňovať používanie piktogramov. Členské štáty neukladajú vodičovi povinnosť ovládať úradné jazyky členských štátov, v ktorých sa uskutočňuje preprava. Členské štáty však môžu vyžadovať iné opatrenia na zabezpečenie účinnej komunikácie medzi vodičom a kontrolnými orgánmi vrátane digitálnych komunikačných nástrojov.

„4. Členské štáty môžu na svojom území povoliť prevádzku vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu, ak tieto vozidlá vykonávajú určitú vnútroštátnu alebo medzinárodnú prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, a ktorých hmotnosť alebo rozmery sa líšia od tých, ktoré sú stanovené v oddieloch 1, 2 a 4 prílohy I.

Za prepravu, ktorá podstatne nenaruša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, sa preprava považuje vtedy, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) preprava sa vykonáva na území členského štátu špeciálnymi vozidlami alebo špeciálnymi jazdnými súpravami za okolností, za ktorých sa bežne nevykonáva vozidlami z iných členských štátov;

b) členský štát, ktorý povolí, aby sa na jeho území vykonávala preprava vozidlami alebo jazdnými súpravami s hmotnosťou a/alebo rozmermi líšiacimi sa od tých, čo sú uvedené v prílohe I, tiež povolí pohyb európskych modulárnych systémov podľa odseku 4a, aby sa dosiahla aspoň povolená nákladová dĺžka v tomto členskom štáte a každý prevádzkovateľ tak mohol využiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.“;

c) vkladajú sa tieto odseky 4aa a 4a:

„4aa. Členské štáty môžu na svojom území povoliť pohyb kĺbových vozidiel používaných na kyvadlovú prepravu v rámci vnútroštátnej alebo medzinárodnej prepravy s rozmermi, ktoré sa líšia od rozmerov stanovených v pododdieli 1.1 prílohy I, ak dodatočná dĺžka nepresahuje 1,380 metra.

4a. Členské štáty môžu na svojom území povoliť pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

a) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa najväčších hmotností a rozmerov uplatniteľných na pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území;

b) členské štáty dostupným a transparentným spôsobom zverejnia informácie týkajúce sa časti cestnej siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu pohybovať;

c) členské štáty zabezpečia prepojenie tej časti siete, na ktorej sa európske modulárne systémy môžu na ich území pohybovať, s cestnou sieťou susedných členských štátov, ktoré takisto umožňujú pohyb európskych modulárnych systémov, s cieľom umožniť cezhraničnú dopravu.

Keď členský štát povolí v súlade s týmto odsekom pohyb európskych modulárnych systémov vo vnútroštátnej doprave, nesmie odmietnuť alebo zakázať pohyb európskych modulárnych systémov v medzinárodnej doprave na svojom území, ak takéto systémy spĺňajú vnútroštátne podmienky vrátane najväčšej hmotnosti a rozmerov stanovených pre európske modulárne systémy vo vnútroštátnej doprave.

Ak členské štáty povolia pohyb európskych modulárnych systémov na svojom území, informujú o tom Komisiu.“;

d) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Členské štáty môžu na obmedzené časové obdobie povoliť skúšky vozidiel alebo jazdných súprav s novými technológiami alebo novými koncepciami, ktoré nedokážu spĺňať požiadavky tejto smernice. Takýmto vozidlám alebo jazdným súpravám sa povolí vykonávať počas skúšobného obdobia určitú vnútroštátnu alebo medzinárodnú prepravu. Skúšky s európskymi modulárnymi systémami sa povoľujú na obdobie najviac siedmich rokov. Počet skúšok nie je obmedzený. Členské štáty o nich informujú Komisiu.“;

f) odsek 7 sa vypúšťa.

4. Vkladajú sa tieto články 4a a 4b:

„Článok 4a

„1. Členské štáty zriadia a vedú elektronický informačný a komunikačný systém aspoň s týmito funkciami jednotného kontaktného miesta:

- a) jednotné národné kontaktné miesto, prostredníctvom ktorého žiadateľ predkladá v štandardizovanom formáte žiadosť o osobitné povolenie alebo podobné opatrenie, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 3;
- b) jednotný národný prístupový bod pre žiadateľov na získanie informácií o požiadavkách na podávanie žiadostí o osobitné povolenia alebo podobné opatrenia, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 3, a informácií potrebných na plánovanie ich trás jasným, prístupným a transparentným spôsobom;
- ba) v relevantných prípadoch jednotný národný prístupový bod k informáciám o najväčších hmotnostiach a rozmeroch povolených v členskom štáte podľa článku 4 ods. 2 písm. a), článku 4 ods. 4 a článku 4b;
- c) v relevantných prípadoch jednotný národný prístupový bod k informáciám uvedeným v článku 4 ods. 4a písm. a) a b) pre prevádzkovateľov európskych modulárnych systémov.

Národné kontaktné miesta a národné prístupové body „jednotného kontaktného miesta“ možno konsolidovať do jedného verejne dostupného webového sídla, ktoré poskytuje zjednotený bod prístupu a umožňuje používateľom komunikovať s príslušným vnútroštátnym alebo regionálnym rozhodovacím orgánom bez toho, aby sa vyžadovali viaceré žiadosti.

2. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia minimálne prvky formulára žiadosti a harmonizujú pravidlá a postupy vydávania vnútroštátnych povolení alebo podobných opatrení uvedených v odseku 1 tohto článku a v článku 4 ods. 3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2.

Článok 4b

1. Keď členský štát v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. a) povolí na svojom území pohyb jazdných súprav s najväčšou hmotnosťou presahujúcou limity stanovené v oddieloch 2, 3 alebo pododdiely 4.3 prílohy I, nesmie odmietnuť ani zakázať, aby sa na jeho území používali v medzinárodnej doprave jazdné súpravy, ktoré spĺňajú hodnoty hmotnosti stanovené pre vnútroštátnu prepravu tovaru, ak uvedené jazdné súpravy zahŕňajú motorové vozidlá s nulovými emisiami alebo ak sú uvedené jazdné súpravy zapojené do prevádzky intermodálnych preprav.“

5. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá uvedené v článku 1, ktoré sú v súlade s touto smernicou, mali jeden z týchto dokladov:

a) kombináciu týchto dvoch štítkov:

i) „povinný štítok výrobcu“ vytvorený a pripevnený v súlade s prílohou II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2021/535*,

ii) štítok týkajúci sa rozmerov v súlade s prílohou III k tejto smernici, vytvorený a pripevnený v súlade s prílohou II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2021/535;

b) jednotný štítok vytvorený a pripevnený v súlade s prílohou II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2021/535 a obsahujúci informácie z oboch štítkov uvedených v písmene a) tohto odseku;

c) jednotný dokument vydaný príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom je dané vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky. Takýto dokument musí mať tú istú hlavičku a informácie ako štítky uvedené v písmene a). Uchováva sa na mieste, ktoré je pre kontrolu ľahko dostupné, a je primerane chránené.

* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/535 z 31. marca 2021, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska ich všeobecných konštrukčných vlastností a bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 117, 6.4.2021, s. 1).“;

b) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Prostredný stĺpec na doklade o zhode týkajúci sa hmotnosti obsahuje vo vhodných prípadoch hmotnostné normy Únie uplatniteľné na príslušné vozidlo.“

5a. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Touto smernicou sa nevyklučuje uplatňovanie pravidiel cestnej premávky platných v každom členskom štáte, ktorý umožňuje, aby hmotnosti a/alebo rozmery vozidiel na určitých cestách alebo stavebných komunikáciách boli obmedzené na základe obáv o bezpečnosť cestnej premávky a charakteristík infraštruktúry bez ohľadu na štát, v ktorom sú také vozidlá evidované alebo uvedené do prevádzky.

To zahŕňa aj možnosť uložiť miestne obmedzenia týkajúce sa najväčších povolených rozmerov a/alebo hmotností vozidiel, ktoré sa môžu používať v špecifikovaných oblastiach alebo na špecifikovaných cestách, kde infraštruktúra nie je vhodná pre dlhé a ťažké vozidlá, ako sú napríklad mestské centrá, malé dediny alebo miesta osobitného významu z hľadiska ochrany prírody.“

6. Článok 8b sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. V záujme zvýšenia svojej energetickej účinnosti môžu vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú vybavené aerodynamickými zariadeniami spĺňajúcimi požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3 a ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858, presiahnuť najväčšie dĺžky stanovené v pododdieli 1.1 prílohy I k tejto smernici, aby sa umožnilo pridávať takéto zariadenia na zadnú časť vozidiel alebo jazdných súprav. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito zariadeniami musia byť v súlade s pododdielom 1.5 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie najväčších dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nákladovej dĺžky uvedených vozidiel alebo jazdných súprav.

„2. Aerodynamické zariadenia uvedené v odseku 1 musia byť pred uvedením na trh typovo schválené v súlade s pravidlami typového schválenia v rámci nariadenia (EÚ) 2018/858 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/535.“;

b) odsek 5 sa vypúšťa.

7. Vkladá sa tento článok 8c:

„Článok 8c

Vozidlá s otvorenými nadstavbami na prepravu iných vozidiel môžu v naloženom stave prekročiť najväčšiu dĺžku stanovenú v pododdiely 1.1 prílohy I až do celkovej dĺžky 20,75 metra s použitím povolených podpier nákladu.

Previs ani podpera nákladu vozidla na prepravu iných vozidiel nesmú vo vzťahu k nákladu prečnievať. Náklad môže prečnievať pred ťažným vozidlom maximálne 0,50 metra, ak prvá náprava prepravovaného vozidla spočíva na konštrukcii prívesu. Náklad môže prečnievať za ťažným vozidlom maximálne 1,50 metra, ak posledná náprava prepravovaného vozidla spočíva na konštrukcii prívesu a zadná náprava prepravovaného vozidla nevyčnieva za podperu nákladu.“

8. Článok 9a sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Vozidlá alebo jazdné súpravy, ktoré sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858, môžu prekročiť najväčšie dĺžky stanovené v pododdiely 1.1 prílohy I k tejto smernici, ak ich kabíny majú lepšie aerodynamické vlastnosti, energetickú účinnosť a bezpečnostné vlastnosti. Najväčšie dĺžky povolené podľa tohto článku možno prekročiť aj pri inštalácii technológie s nulovými emisiami. Vozidlá alebo jazdné súpravy vybavené takýmito kabínami musia byť v súlade s pododdielom 1.5 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie najväčších dĺžok nesmie viesť k zvýšeniu nosnosti týchto vozidiel.

„2. Vozidlá uvedené v odseku 1 musia byť pred uvedením na trh schválené v súlade s pravidlami typového schválenia v rámci nariadenia (EÚ) 2018/858 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/535.“;

b) odsek 3 sa vypúšťa.

9. Článok 10b sa nahrádza takto:

„Článok 10b

„1. Najväčšie povolené hmotnosti vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidiel s nulovými emisiami sú stanovené v pododdieloch 2.2, 2.3 a 2.4 prílohy I.

Dodatočná hmotnosť požadovaná pre vozidlá s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa vymedzí na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom pri schválení dotknutého vozidla. Táto dodatočná hmotnosť sa uvádza v úradnom doklade požadovanom podľa článku 6.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 10h prijímať delegované akty s cieľom doplniť túto smernicu aktualizáciou zoznamu alternatívnych palív uvedeného v článku 2, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov viedla konzultácie s odborníkmi, a to aj s odborníkmi členských štátov.

2. Najväčšiu dĺžku stanovenú v pododdieli 1.1 prílohy I pre kĺbové vozidlá, keď zahŕňajú motorové vozidlá s nulovými emisiami, možno prekročiť o dodatočnú dĺžku potrebnú na začlenenie technológie s nulovými emisiami, a to najviac o 0,90 cm, aby sa takéto zariadenia dali pridať. Takéto vozidlá alebo jazdné súpravy s nulovými emisiami musia byť v súlade s pododdielmi 1.5 a 1.6 prílohy I k tejto smernici a akékoľvek prekročenie najväčšej dĺžky nesmie viesť k zvýšeniu nákladovej dĺžky uvedených jazdných súprav, aby sa zabezpečila kompatibilita návesov s požiadavkami na prevádzku intermodálnych preprav.

Dodatočná dĺžka požadovaná pre vozidlá s nulovými emisiami sa vymedzí na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom pri schválení dotknutého vozidla. Táto dodatočná dĺžka sa uvádza v úradnom doklade požadovanom podľa článku 6.“

10. Článok 10c sa nahrádza takto:

„Článok 10c

Najväčšie dĺžky stanovené v pododdieli 1.1 prílohy I, v príslušných prípadoch s výhradou článku 9a ods. 1 a článku 10b ods. 2, a najväčšiu vzdialenosť stanovenú v pododdieli 1.6 prílohy I možno prekročiť o 0,150 metra v prípade vozidiel alebo jazdných súprav zapojených do prepravy kontajnerov s dĺžkou 45 stôp alebo výmenných nadstavieb s dĺžkou 45 stôp, prázdnych alebo naložených, ak je cestná preprava daných kontajnerov alebo výmenných nadstavieb realizovaná v rámci prevádzky intermodálnych prepráv.“

11. Článok 10d sa mení takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty prijímajú špecifické opatrenia na určenie vozidiel alebo jazdných súprav v prevádzke, ktoré pravdepodobne prekročujú najväčšiu povolenú hmotnosť a ktoré by preto príslušné orgány mali skontrolovať s cieľom zabezpečiť súlad s požiadavkami tejto smernice. Uvedené opatrenia sa môžu prijať pomocou automatických systémov nainštalovaných v cestnej infraštruktúre transeurópskej cestnej dopravnej siete v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1679*.

Okrem používania automatických systémov umiestnených v cestnej infraštruktúre môžu členské štáty určiť vozidlá alebo jazdné súpravy v prevádzke, pri ktorých je pravdepodobné, že prekročili najväčšiu povolenú hmotnosť, a to prostredníctvom palubného vážiaceho zariadenia nainštalovaného vo vozidlách v súlade s odsekom 4.

Členský štát nesmie vyžadovať inštalovanie palubného vážiaceho zariadenia do vozidiel alebo jazdných súprav, ktoré sú evidované v inom členskom štáte.

Bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a vnútroštátne právo, sa takéto automatické systémy certifikujú v prípade, že sa používajú na stanovenie porušení tejto smernice a ukladanie sankcií. V prípade, že sa automatické systémy používajú len na účely identifikácie, ich certifikácia nie je potrebná.

1a. Aby boli vozidlá vybavené zariadením OBMM spĺňajúcim požiadavky vykonávacieho nariadenia Komisie 2025/2161 a prvýkrát zaevidované od 1. decembra 2029 oprávnené na zvýšenie hmotnosti o dodatočnú hmotnosť uvedenú v bodoch 2.2.1 a 2.2.2 prílohy I vozidlám s nulovými emisiami, musia byť schopné na diaľku oznamovať spoľahlivé údaje o hmotnosti jazdných súprav v prevádzke orgánom presadzovania práva na cestách. Poskytnuté informácie môžu členské štáty použiť len na identifikáciu vozidiel, ktoré môžu prekročiť najväčšiu povolenú hmotnosť.

1b. Na účely prenosu údajov uvedených v odseku 1a možno použiť inteligentný tachograf v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 165/2014.

1c. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ak je to potrebné na umožnenie prenosu údajov uvedených v odseku 1a orgánom presadzovania práva. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2.

1d. Komisia môže prijať delegované akty v súlade s článkom 10h, ktorými sa dátum uvedený v odseku 1a odloží o 18 mesiacov, ak je to potrebné na zabezpečenie toho, aby novo evidované vozidlá dokázali prenášať údaje o hmotnosti prostredníctvom diaľkovej komunikácie.

„2. Každý členský štát vykoná každý kalendárny rok primeraný počet kontrol hmotnosti vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu tovaru, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, bez ohľadu na krajinu evidencie takýchto vozidiel alebo krajinu, v ktorej boli tieto vozidlá uvedené do prevádzky.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024).“;

b) v odseku 5 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„5. Komisia môže prijať vykonávacie akty stanovujúce podrobné ustanovenia, ktorými sa zabezpečia jednotné podmienky vykonávania pravidiel interoperability a kompatibility stanovených v odseku 4.“

12. *vypúšťa sa*

13. *vypúšťa sa*

14. Článok 10g sa nahrádza takto:

„Článok 10g

„1. Členské štáty zasielajú Komisii každé dva roky a najneskôr do 30. septembra roku nasledujúceho po skončení príslušného dvojročného obdobia potrebné informácie o:

- a) počte kontrol vykonaných počas predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov;
- b) počte zistených preťažných vozidiel alebo jazdných súprav;
- c) počte automatických systémov zriadených v cestnej infraštruktúre podľa článku 10d ods. 1 a či sú určené len na účely identifikácie alebo sú certifikované na priame presadzovanie dodržiavania predpisov;

d) vypúšťa sa;

e) počte vnútroštátnych povolení vydaných na mimoriadnu prepravu podľa článku 4 ods. 3 a ich trvanie (jednorazové povolenia alebo dlhodobé povolenia).

Tieto informácie sa rozčlenia podľa jednotlivých rokov.

2. Komisia analyzuje informácie získané podľa odseku 1 a na základe získaných informácií predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice najneskôr do 13 mesiacov od prijatia informácií od všetkých členských štátov. Táto správa obsahuje informácie o relevantnom vývoji v príslušných oblastiach.

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví štandardný formulár na podávanie správ v elektronickom formáte, ktorý majú členské štáty používať na predkladanie informácií uvedených v odseku 1 Komisii. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 10i ods. 2. “

15. V článku 10h sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10b ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [Úrad pre publikácie, vložte dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.“

16. V článku 10i sa vkladá tento odsek 4:

„4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

17. Článok 10j sa vypúšťa.

18. Vkladá sa tento článok 10k:

„Článok 10k

V prípade krízy, ak si to vyžaduje verejný záujem a za predpokladu, že sa tým neohrozí bezpečnosť cestnej premávky, môžu členské štáty udeliť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I pre vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave na obdobie nepresahujúce dva mesiace, ktoré sa môže predĺžiť len v prípade, že kríza pretrváva.

Každá takáto výnimka sa musí riadne odôvodniť a ihneď oznámiť Komisii. Komisia bezodkladne uverejní informácie o udelenej výnimke na svojom oficiálnom webovom sídle.

Ak kríza postihne viacero členských štátov, Komisia môže na žiadosť dotknutých členských štátov prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť dočasné výnimky z uplatňovania obmedzení hmotnosti a rozmerov stanovených v prílohe I pre vozidlá používané v medzinárodnej doprave medzi dotknutými členskými štátmi. Obdobie takejto výnimky nesmie presiahnuť šesť mesiacov a môže sa predĺžiť len v prípade, že kríza pretrváva. Takéto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom uvedeným v článku 10i ods. 4.

Na účely tohto článku je kríza výnimočnou, neočakávanou a náhlou prírodnou udalosťou alebo udalosťou spôsobenou ľudskou činnosťou, má mimoriadnu povahu a rozsah, nastala v rámci Únie alebo mimo nej a má významný priamy alebo nepriamy vplyv na oblasť cestnej dopravy alebo hospodárstvo či blaho občanov Únie, pričom je výrazne narušené normálne fungovanie spoločnosti a verejný záujem si vyžaduje prijatie naliehavých opatrení.

Tento článok sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté osobitné právne predpisy uplatniteľné na vojenskú dopravu v prípade posilneného odrádzania a pripravenosti.“

19. Príloha I sa nahrádza prílohou k tejto smernici.
20. V prílohe III sa slová „smernici 76/114/EHS“ nahrádzajú slovami „prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2021/535“.

[...]

[...]

Článok 3

Transpozícia

„1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [dátum prijatia + 2 roky] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

„2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4a odsek 1 sa uplatňuje od [*vložte dátum: 4 roky po uplynutí lehoty na transpozíciu*].

Článok 5

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament

predseda/predsedníčka

Za Radu

predseda/predsedníčka

PRÍLOHA

NAJVÄČŠIE HMOTNOSTI A ROZMERY A PRÍSLUŠNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDIEL

„1. Najväčšie povolené rozmery pre vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a)		
1.1 Najväčšia dĺžka:		
	– motorové vozidlo okrem autobusu	12,00 m
	– príves	12,00 m
	– návesová súprava	16,50 m
	– prívesová súprava	18,75 m
	– kĺbový autobus	18,75 m
	– autobus s dvoma nápravami	13,50 m
	– autobus s viac než dvoma nápravami	15,00 m
	– autobus + príves	18,75 m
V prípade kĺbových vozidiel, ktoré zahŕňajú motorové vozidlá s nulovými emisiami, sa najväčšia povolená dĺžka stanovená v pododdieli 1.1 môže prekročiť o 0,90 m.		
1.2 Najväčšia šírka:		
	a) všetky vozidlá okrem vozidiel uvedených v písmene b)	2,55 m
	b) nadstavby klimatizovaných vozidiel alebo klimatizované kontajnery alebo výmenné nadstavby prepravované vozidlami	2,60 m

1.3 Najväčšia výška		
	– akékoľvek vozidlo	4,00 m
1.4 Vymeniteľné nadstavby a normalizované nákladné časti, ako sú kontajnery, sú zahrnuté v rozmeroch uvedených v pododdieloch 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4.		
1.4a Ak je autobus vybavený akýmkoľvek odstrániteľným príslušenstvom, ako sú napríklad skrinky na lyže, jeho dĺžka vrátane príslušenstva nesmie presiahnuť najväčšiu dĺžku stanovenú v pododdieli 1.1.		
1.5 Akékoľvek motorové vozidlo alebo jazdná súprava v pohybe musia byť schopné otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,50 m a vnútorný polomer 5,30 m.		
1.5a Dodatočné požiadavky na autobusy		
	Keď vozidlo stojí, na vozovke sa čiarou vyznačí vertikálna rovina dotýkajúca sa bočnej strany vozidla a smerujúca von z kruhu. V prípade kĺbového vozidla sa musia s touto rovinou zarovnať obe pevné časti.	
	Keď sa vozidlo pohybuje z priameho smeru do kruhovej oblasti opísanej v pododdieli 1.5, žiadna jeho časť nesmie vyčnievať z vertikálnej roviny o viac než 0,60 m.	
1.6 Najväčšia vzdialenosť medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a zadnou časťou návesu		12,00 m
1.7 Najväčšia vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy mínus vzdialenosť medzi zadnou časťou hnacieho vozidla a prednou časťou prívesu		15,65 m
1.8 Najväčšia vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabínou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy		16,40 m

„2. Najväčšia povolená hmotnosť vozidla			
2.1 Vozidlá tvoriace časť jazdnej súpravy			
	2.1.1	Dvojnápravový príves	18 ton
	2.1.2	Trojnápravový príves	24 ton
2.2 Jazdné súpravy			
	2.2.1	Prívesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami	
		a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým prívesom alebo trojnápravové motorové vozidlá s dvojnápravovými prívesmi	40 ton
		b) trojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým prívesom	40 ton
	2.2.2	a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom alebo trojnápravové motorové vozidlá s dvojnápravovými návesmi	40 ton
		b) trojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom	40 ton
		c) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom alebo trojnápravové motorové vozidlá s dvojnápravovými návesmi zúčastňujúce sa na prevádzke intermodálnych prepráv	42 ton
		d) trojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom zúčastňujúce sa na prevádzke intermodálnych prepráv	44 ton
	2.2.3	Prívesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového prívesu	36 ton
	2.2.4	Návesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového návesu, ak je vzdialenosť medzi nápravami návesu:	
	2.2.4.1	rovná alebo väčšia ako 1,3 m a menšia ako alebo rovná 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 ton
	2.2.4.2	väčšia ako 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	36 ton

			Ak je dodržaná najväčšia povolená hmotnosť motorového vozidla (18 ton) a najväčšia povolená hmotnosť tandemovej nápravy návesu (20 ton) a ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, najväčšia povolená hmotnosť stanovená v bode 2.2.4.2 sa zvyšuje o dve tony.
			V prípade jazdných súprav vrátane vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť stanovená v pododdieli 2.2 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.
			V prípade jazdných súprav vrátane motorových vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť stanovená v pododdieli 2.2 bode 2.2.1 písm. b) a bode 2.2.2 písm. b) zvyšuje o štyri tony.
			V prípade jazdných súprav vrátane motorových vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť stanovená v pododdieli 2.2 bode 2.2.1 písm. a), bode 2.2.2 písm. a), c) a d) a bodoch 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o dve tony.
2.3 Motorové vozidlá			
2.3.1	Dvojnápravové motorové vozidlá iné ako autobusy		18 ton
2.3.2	Dvojnápravové autobusy		19,50 ton
2.3.3	Trojnápravové motorové vozidlá		25 ton
2.3.4	Trojnápravové motorové vozidlá, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a najväčšie hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,50 tony.		26 ton
2.3.5	Štvornápravové motorové vozidlá s dvoma riadacimi nápravami a ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a najväčšie hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,50 tony.		32 ton

2.3.6	Päťnápravové motorové vozidlá s aspoň dvoma riadiacimi nápravami a aspoň jednou hnacou nápravou so zdvojenými pneumatikami a s pneumatickým zavesením alebo zavesením uznaným za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a najväčšie hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,50 tony.	34 ton
V prípade vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.3 v bodoch 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o jednu tonu.		
V prípade vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť stanovená v pododdieloch 2.3 bodoch 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 a 2.3.6 zvyšuje o dve tony.		
V prípade dvojnápravových autobusov s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť stanovená v pododdieli 2.3 bode 2.3.2 zvyšuje o 0,50 tony.		
2.4 Trojnápravové kľbové autobusy		28 ton
V prípade vozidiel s pohonom na alternatívne palivá okrem vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť 28 ton stanovená v pododdieli 2.4 zvyšuje o dodatočnú hmotnosť požadovanú pre technológie pohonu na alternatívne palivá najviac o 1 tonu.		
V prípade vozidiel s nulovými emisiami sa najväčšia povolená hmotnosť 28 ton stanovená v pododdieli 2.4 zvyšuje o 2 tony.		
3 Najväčšia povolená hmotnosť na nápravu vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)		
3.1 Jednotlivé nápravy		
	Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie	10 ton
3.2 Tandemové nápravy prívesov a návesov		
Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
3.2.1	menej než 1 m ($d < 1$)	11 ton

	3.2.2	rovná alebo väčšia ako 1 m a menšia ako 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 ton
	3.2.3	rovná alebo väčšia ako 1,30 m a menšia ako 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 ton
	3.2.4	rovná alebo väčšia ako 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 ton
3.3 Trojité nápravy prívesov a návesov			
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
	3.3.1	menej než 1,30 m ($d < 1,30$)	21 ton
	3.3.2	rovná alebo väčšia ako 1,30 m a menšia ako 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 ton
3.4 Hnacia náprava			
	3.4.1	Hnacia náprava vozidiel uvedených v pododdieloch 2.2, 2.3 a 2.4	11,5 tony
3.5 Tandemové nápravy motorových vozidiel			
	Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:		
	3.5.1	menej než 1 m ($d < 1$)	11,5 tony
	3.5.2	rovná alebo väčšia ako 1 m a menšia ako 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 ton
	3.5.3	rovná alebo väčšia ako 1,30 m a menšia ako 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 ton
		Ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie v zmysle vymedzenia v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a najväčšie hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,50 tony.	19 ton

3.6 Trojité nápravy motorových vozidiel			
		Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť uvedenú hodnotu, ak vzdialenosť (d) medzi nápravami je:	
	3.6.1	menej než 1,30 m ($d < 1,30$)	21 ton
	3.6.2	rovná alebo väčšia ako 1,30 m a menšia ako 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 ton
„4. Príslušné charakteristiky vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)			
4.1 Všetky vozidlá			
		Hmotnosť nesená hnacou nápravou alebo hnacími nápravami vozidla alebo jazdnej súpravy nesmie byť menšia než 25 % celkovej hmotnosti naloženého vozidla alebo jazdnej súpravy, ak sa používajú v medzinárodnej doprave.	
4.2 Prívesové súpravy			
		Vzdialenosť medzi zadnou nápravou motorového vozidla a prednou nápravou prívesu nesmie byť menšia než 3,00 m.	
4.3 Najväčšia povolená hmotnosť závisiaca od rázvoru náprav			
		Najväčšia povolená hmotnosť v tonách štvornápravového motorového vozidla nesmie presiahnuť päťnásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla.	
		Najväčšia povolená hmotnosť v tonách motorového vozidla s piatimi nápravami nesmie presiahnuť štvornásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla v prípade, ak hmotnosť prekračuje 32 ton.	
		Ak najväčšia povolená hmotnosť jazdnej súpravy uvedená v pododdielke 2.2 presahuje 42 ton, nesmie presiahnuť hmotnosť vypočítanú podľa tohto vzorca:	
		$\text{hmotnosť v tonách} \leq 2,7 \times A + 13,5$	
		kde A je vzdialenosť v metroch medzi najprednejšou a najzadnejšou nápravou jazdnej súpravy.	

4.4 Návesy	
	Vzdialenosť meraná horizontálne medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a akýmkoľvek bodom v prednej časti návesu nesmie presiahnuť 2,04 m.
