C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Rozměry a hmotnosti pro určitá silniční vozidla

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. března 2024 o návrhu 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 (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(C/2025/1019)

Evropský parlament,

— s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0445),

— s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu se kterými Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C9-0306/2023),

— s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,

— s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 26. října 2023 ([1]),

— po konzultaci s Výborem regionů,

— s ohledem na článek 59 jednacího řádu,

— s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0047/2024),

1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;

2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;

3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

([1]) Úř. věst. C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 12. března 2024 k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/..., 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 ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 96/53/ES ([3]) 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 ([4]) jasně uvádí, že k přispění k dosažení cíle Zelené dohody pro Evropu ([5]) 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.

(4) Pro dosažení těchto cílů je třeba najít správnou rovnováhu mezi hospodářskou efektivitou, environmentální udržitelností, ochranou silniční infrastruktury a aspekty bezpečnosti silničního provozu. ***Kromě toho by tato směrnice měla být v zájmu zajištění legislativní soudržnosti a právní jistoty co nejvíce sladěna s nařízením o normách CO_2 pro těžká nákladní vozidla a se směrnicí o kombinované dopravě.*** **[pozm. návrh 1]**

([1]) Úř. věst. C,, s..
([2]) Úř. věst. C,, s..
([3]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.
([4]) COM(2020)0789 final.
([5]) COM(2019)0640 final.

(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 dozoru nad trhem s nimi, zejména na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([6]) a (EU) 2019/2144 ([7]). 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 ([8]), 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 přepravě. Uvedená hmotnostní pobídka by měla podnítit provozovatele silniční dopravy k zapojení také do jiné než kontejnerové intermodální přepravy.

***(6a) Cílem této směrnice je zlepšit konkurenceschopnost odvětví silniční dopravy podporou nákladově efektivnějších a udržitelnějších přepravních operací, jakož i podporou intermodality. Ačkoli se nová ustanovení promítnou do snížení počtu ujetých vozových kilometrů, očekává se, že akutní nedostatek řidičů v Unii bude přetrvávat. Aby bylo možné tento nedostatek řešit, je zásadní neprodleně zlepšit pracovní podmínky řidičů těžkých nákladních vozidel. Nedostatečná kvalita parkovacích ploch pro nákladní automobily v Unii přispívá ke zhoršení pracovních podmínek řidičů nákladních automobilů, což je problém zejména během dálkových cest. Aby se tato situace vyřešila a zvýšila se atraktivita tohoto odvětví, neměl by být větší prostor potřebný pro instalaci technologií s nulovými emisemi do vozidel na úkor dostatečného prostoru v kabině a mělo by se zlepšit pohodlí řidičů. Pokud možno by měly být prozkoumány a podpořeny koncepce umožňující dodatečný prostor v kabinách pro instalaci sanitárních zařízení na palubě.* [pozm. návrh 2]**

(7) Pro zajištění společného porozumění ustanovením této směrnice a jejich jednotného provádění ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě je nezbytné upřesnit, že ~~vnitrostátní~~***v současné době existují konkrétní*** výjimky***, často na základě bilaterálních ujednání mezi sousedními členskými státy,*** z určitých maximálních přípustných hmotností a rozměrů pro určité typy ***specializovaných*** vozidel ~~provozovaných ve vnitrostátní dopravě se automaticky nevztahují na vozidla používaná v přeshraničních operacích~~***vykonávajících přepravu, které by za předpokladu, že neovlivňují mezinárodní hospodářskou soutěž, měly být zachovány***. [pozm. návrh 3]

(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

([6]) 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) a 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

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, jako je například znalost národního jazyka daného členského státu. Pro snížení administrativní zátěže provozovatelů a zajištění účinných, spravedlivých a bezpečných operací je nezbytné zavést transparentní, harmonizovaný a uživatelsky vstřícný systém pro získávání povolení***, který je dostupný ve všech jazycích EU a snadno přístupný elektronickými komunikačními prostředky***. ***Tato povolení by měla být vydávána v elektronické podobě na základě dokladu o zvláštní evropské registraci nákladních vozidel a přívěsů (SERT), jehož cílem je harmonizovat technické informace o vozidle, jako je registrace přívěsů a modulárních přívěsů. Dopravci by měli být oprávnění provádět přepravní operace u nedělitelných nákladů s využitím tohoto elektronického dokumentu.*** **[pozm. návrh 4]**

(9) Evropské modulární systémy (EMS) jsou používány a zkoušeny již dlouhou dobu a osvědčily se jako zajímavé řešení pro zlepšení hospodářské a energetické účinnosti přepravních operací a zároveň pro zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrany infrastruktury, a to díky tomu, že jsou omezeny na vhodné úseky silničních sítí. 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***. Před povolením EMS by členské státy měly provést předběžné posouzení nových silnic z hlediska jejich možného dopadu na bezpečnost silničního provozu, infrastrukturu, spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, přechod na jiné druhy dopravy a životní prostředí***. Zároveň je pro rozšíření 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 maximální přípustné hmotnosti a rozměry EMS stanovené členskými státy na jejich území. To má zajistit, aby EMS používané v přeshraničních operacích splňovaly společnou nejnižší mezní hodnotu pro hmotnost a rozměry EMS platnou v těchto členských státech. V zájmu bezpečnosti operací, transparentnosti a právní jasnosti by měly být stanoveny společné požadavky na provoz EMS ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě***. Tyto požadavky by měly mimo jiné zajistit, aby se EMS pohybovaly na silnicích, kde je zajištěna bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu. Členské státy by měly poskytovat*** ~~a měly by být poskytovány~~ jasné informace o mezních hodnotách pro hmotnosti a rozměry EMS ~~a ona~~ úsecích silniční sítě slučitelných se specifikacemi těchto vozidel ~~a monitorovány dopady~~***. Členské státy by měly zavést monitorovací systém pro vyhodnocování dopadů*** používání EMS na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu, spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i ~~environmentální dopady~~***environmentálních dopadů*** EMS na dopravní systém, včetně dopadů na podíl jednotlivých druhů dopravy. ***Jasná definice EMS v této směrnici zaručuje, že systémy EMS budou složeny ze standardních jednotek vozidel, aby byla zajištěna kompatibilita s jinými druhy dopravy, zejména železniční. Za účelem účinného přechodu k mobilitě s nulovými emisemi by EMS v mezinárodní dopravě měly být, jakmile to bude technicky a provozně proveditelné, složeny z vozidel nebo kombinací vozidel s nulovými emisemi.*** **[pozm. návrh 5]**

(9a) Pro maximalizaci bezpečnosti silničního provozu a řádných pracovních podmínek je důležité zajistit, aby řidiči EMS měli odpovídající odbornou přípravu a kvalifikaci požadovanou pro manipulaci s těžšími a delšími vozidly a soupravami vozidel. Členské státy měly mít možnost stanovit minimální požadavky nebo systém osvědčení vztahující se na řidiče EMS. V zájmu zajištění rovných podmínek zaručujících rovné zacházení s řidiči a provozovateli EMS a jejich nediskriminaci by členské státy měly zaručit, aby tato osvědčení byla v dotčených členských státech vzájemně uznávána. [pozm. návrh 6]

(10) Členským státům 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. Členské státy by měly pravidelně monitorovat a posuzovat výkonnost a dopady testování nových technologií a nových koncepcí na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci jednotlivých druhů dopravy, jakož i environmentální dopady na dopravní systém, například dopady na podíl jednotlivých druhů dopravy.

(10a) Nová harmonizovaná pravidla pro EMS ve vnitrostátním a mezinárodním provozu v členských státech, která umožňují jejich používání, by měla zahrnovat shromažďování údajů o bezpečnosti silničního provozu v těchto členských státech, včetně podílu úmrtí a zranění při srážkách. Vzhledem k tomu, že téměř jednu třetinu úmrtí při srážkách, na nichž se podílejí těžká vozidla, představují zranitelní účastníci silničního provozu, měly by členské státy zajistit, aby EMS neměly negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, zejména na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté, motocyklisté a osoby se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. **[pozm. návrh 7]**

(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 ***žádosti*** standardizované ~~žádosti~~***EU*** o zvláštní povolení pro přepravu nedělitelných nákladů v daném členském státě. ***Kromě toho by tento vnitrostátní systém měl poskytovat informace o vnitrostátních maximálních přípustných hmotnostech a rozměrech vozidel a souprav vozidel, informace o možných omezeních, zejména pokud jde o výšku. Aby se zajistilo, že provozovatelé a občané budou mít přístup ke všem relevantním informacím na jednom místě, měla by Komise nejpozději do [6 měsíců od data provedení této směrnice ve vnitrostátním právu] zřídit specializovaný evropský internetový portál, který by propojoval vnitrostátní elektronické a komunikační systémy a poskytoval mimo jiné jasný grafický přehled silnic, na nichž se EMS a případně vozidla přepravující nedělitelný náklad mohou v příslušných členských státech pohybovat.*** **[pozm. návrh 8]**

(12) Umělé překážky v přeshraniční přepravě zajišťované těžšími nákladními vozidly používanými především v dálkové dopravě (jako jsou soupravy pěti- nebo šestinápravových vozidel) by měly být harmonizovaným způsobem odstraněny, aby mohla být v krátkém čase využita provozní, energetická a environmentální účinnost spojená s vyšší nosností zaručovanou členskými státy, a to včetně intermodální přepravy. Pro účinný přechod k mobilitě s nulovými emisemi ***a maximalizaci účinků příslušných stávajících právních předpisů v oblasti životního prostředí*** je nutné postupně ukončit používání těžších nákladních vozidel na fosilní paliva do roku 2035, ~~kdy se předpokládá, že se na trhu výrazně zvýší podíl~~***aby se posílila právní jistota pro investice a dále podpořilo zvýšení podílu účinnějších*** těžkých vozidel s nulovými emisemi~~, a to až na přibližně 50 % nových registrací těžkých vozidel~~ ***na trhu***. Po postupném vyřazení by těžší nákladní vozidla měla být i nadále povolena ve vnitrostátní dopravě, zatímco v mezinárodní dopravě by měla splňovat maximální přípustné hmotnosti stanovené v příloze I směrnice 96/53/ES, která omezuje zvýšení přípustné hmotnosti na vozidla s nulovými emisemi a na vozidla zapojená do operace intermodální přepravy. **[pozm. návrh 9]**

(13) Důkaz shody vozidel s hodnotami stanovenými ve směrnici 96/53/ES by měl obsahovat komplexní informace v souladu s aktualizovanými pravidly Unie pro jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel. Odkazy na platná pravidla Unie by proto měly být aktualizovány tak, aby obsahovaly konkrétní odkaz na prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/535 ([9]). Informace, které by měly být uvedeny v důkazu shody, by měly být dále sladěny s maximálními přípustnými hmotnostmi podle směrnice 96/53/ES. Kontrola intermodální povahy přepravní operace, jak je definována v článku 2, může být obzvláště náročná v případě jiné než kontejnerové přepravy. Aby bylo zajištěno náležité využití zvýšení přípustné hmotnosti u těžkých vozidel zapojených do operací intermodální přepravy, je nutné, aby provozovatelé předložili doklad o intermodální povaze operace. Platformy pro digitální údaje o dopravě zřízené podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ([10]) (dále jen „platformy eFTI“) představují vhodný nástroj, neboť jsou vystavěny tak, aby zahrnovaly požadavky na regulační informace stanovené v článcích 3 a 7 směrnice 92/106/EHS. Proto by mělo být používání platformy eFTI povinné, aby bylo možné zaznamenávat a zpřístupňovat příslušné informace o dopravě, pokud jde o druhy dopravy používané k přepravě nákladu.

([9]) 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).

([10]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33).

(14) Vozidla ***pro přepravu vozidel, z nichž mnoho je*** 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. **[pozm. návrh 10]**

(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 ***a že dotčené vozidlo splňuje pravidlo pro otočení se v kružnici***. **[pozm. návrh 11]**

(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.

(16a) Různorodost označení a signalizace vozidel v členských státech může být pro účastníky silničního provozu matoucí a může mít negativní dopad na bezpečnost silničního provozu v Unii. V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být na úrovni Unie zaveden standardizovaný štítek EU pro délku motorových vozidel nebo souprav vozidel, kterou jsou používána v EMS nebo které nemají standardní rozměry. Tento štítek EU by účastníkům silničního provozu pomohl tato vozidla identifikovat a seznámit se s nimi a přispěl by ke zmírnění rizik vyplývajících z omezení viditelnosti nebo mrtvých úhlů, například při předjíždění těchto dlouhých vozidel nebo souprav vozidel. **[pozm. návrh 12]**

(16b) Elektrická vozidla na baterie, vozidla na palivové články a jiná vozidla na vodíkový pohon mají velký potenciál dekarbonizovat některé segmenty těžké dopravy a jejich rozvoj by měl být podporován, přičemž je třeba vzít v úvahu skutečnost, že neexistuje žádná technologie bez dopadu na životní prostředí. Tam, kde elektrifikace není možná nebo je méně účinná a vozidla na vodíkový pohon nejsou vhodná nebo cenově konkurenceschopná, umožňuje zásada technologické neutrality zajistit rovné podmínky s jinými vyspělejšími technologiemi. **[pozm. návrh 13]**

(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~~***automatických*** systémů v transevropské silniční dopravní síti***, a to včetně certifikovaných v hlavní síti TEN-T. Nadto by mělo být rovněž možné používat přesné a plně interoperabilní palubní zařízení pro zjišťování hmotnosti. Tyto certifikované automatické systémy by měly být schopny rozpoznat vozidla nebo soupravy vozidel, které překračují maximální povolené zatížení, ale mají pro to výjimku na základě platného zvláštního povolení nebo podobného opatření. Systémy by také měly být schopny zjistit, zda jsou dodržovány požadavky zvláštních povolení. Očekává se, že to předejde neoprávněným sankcím a ušetří administrativní náklady provozovatelů i členských států***. Kromě toho by v zájmu spolehlivosti a jednotnosti prosazování práva v celé Unii měla být povinná minimální úroveň kontrol, které provádějí členské státy, stanovena úměrně intenzitě provozu vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice, na jejich území, včetně odpovídajícího počtu kontrol prováděných v nočních hodinách. **[pozm. návrh 14]**

(18) V zájmu dalšího posílení prosazování práva a sledování provozu těžkých vozidel na silnicích Unie, snížení dopravních zácp, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení rizika poškození infrastruktury a podpory udržitelných přepravních operací by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby zavedly systémy politiky inteligentního přístupu, které zajistí dodržování pravidel týkajících se maximálních přípustných hmotností a rozměrů. ~~Při vytváření těchto systémů by~~ Členské státy ***by na tyto systémy*** měly uplatňovat minimální společné požadavky, aby byla zaručena harmonizace a interoperabilita v celé ~~EU~~***Unii***, zejména pokud jde o přístupnost a formát příslušných údajů, které mají být vyměňovány***. Příslušné údaje by měly být přístupné v reálném čase a v úředních jazycích Unie***. Systémy by měly pomoci zajistit, aby se správné vozidlo se správným nákladem pohybovalo po správné silnici a ve správný čas, a zajistit tak minimální dopad na životní prostředí, infrastrukturu, lidské zdraví, bezpečnost a společnost. Při zavádění těchto systémů by se mělo využívat vyspělých inteligentních dopravních systémů, jako je komunikace mezi vozidlem a infrastrukturou, komunikace mezi vozidlem a sítí, sdílení údajů v reálném čase a dálkové monitorování, aby byl zajištěn bezpečný a plynulý provoz těžkých vozidel, a nemělo by vést k nepřiměřeným nebo diskriminačním dopravním omezením. **[pozm. návrh 15]**

(18a) Prosazování směrnice 96/53/ES je nezbytnou součástí dlouhodobě zavedených systémů monitorování a prosazování na úrovni Unie i na vnitrostátní úrovni, které přispívají k provádění sociálních, tržních a technických pravidel Unie platných v silniční dopravě. Pokud je zjištěn nesoulad s požadavky na předepsané hmotnosti a rozměry, musí příslušné vnitrostátní orgány přijmout donucovací opatření. Členské státy by měly zajistit, aby sankce nebyly diskriminační, jak pokud jde o druh zvolené sankce, tak o její výši, a aby byly účinné, odrazující a přiměřené závažnosti porušení předpisů. Tato porušení by měla být zaznamenána ve vnitrostátním rejstříku podniků silniční dopravy a informace o nich by měly být vyměňovány prostřednictvím Evropského rejstříku podniků silniční dopravy (ERRU) a odrážet se ve skóre hodnocení rizika podniků podle nařízení (ES) č. 1071/2009. Očekává se, že přeshraniční uplatňování sankcí spadajících do oblasti působnosti směrnice 96/53/ES bude usnadněno pozměněnou směrnicí (EU) 2015/413 o přeshraničním prosazování. **[pozm. návrh 16]**

(18b) V zájmu dosažení pokroku v oblasti zelené a digitální transformace a dodržení cílů stanovených v Zelené dohodě pro Evropu a ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, zejména pokud jde o snižování emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy, by členské státy měly být podporovány v tom, aby příjmy ze sankcí za porušení této směrnice nebo jejich finanční ekvivalent použily na podporu využívání udržitelných dopravních prostředků, a tudíž ke snížení externích nákladů na přepravní činnosti, na podporu intermodality a ke zvýšení udržitelnosti přeshraničních dopravních operací. **[pozm. návrh 17]**

(19) Aby se podpořil růst multimodálního dopravního systému, měla by se kontejnerová doprava***, včetně té využívající kontejnery o délce 45 nebo 48 stop, výměnné nástavby o délce 45 stop nebo vysoké krychlové kontejnery,*** dále usnadnit tím, že se silničním vozidlům povolí větší výška ***a délka*** pro přepravu ~~vysokých krychlových~~***těchto*** kontejnerů. **[pozm. návrh 18]**

(19a) Komise by měla přezkoumat stávající právní předpisy o schvalování typu s cílem posílit technickou a provozní slučitelnost nových těžkých nákladních vozidel a souprav vozidel, mimo jiné pokud jde o jejich hmotnost, tvar, rozměry, možnost překládky jeřábem a zatahování a skládání vyčnívajících zařízení, s požadavky na operace kombinované přepravy, jakož i usnadnit používání a zavádění přívěsů a návěsů s nulovými emisemi. **[pozm. návrh 19]**

(20) Evropský parlament a Rada by měly být pravidelně informovány o výsledcích kontrol dodržování předpisů prováděných příslušnými orgány členských států, o zavádění a používání nástrojů prosazování práva a systémů monitorování, zejména v souvislosti s posuzováním provozních, bezpečnostních a environmentálních dopadů používání těžších a/nebo delších vozidel, včetně modulárních souprav vozidel. 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. Tato výjimečná ustanovení by měla být použita pouze tehdy, pokud to vyžaduje veřejný zájem a pokud tím není ohrožena bezpečnost silničního provozu***, přičemž případné prodloužení jejich platnosti by mělo být podmíněno přetrváváním krizové situace***. **[pozm. návrh 20]**

(22) Aby se zajistilo, že monitorovací systémy, které mají členské státy vytvořit za účelem posouzení dopadů EMS, i zkoušky splňují minimální harmonizované požadavky, měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie s cílem doplnit směrnici 96/53/ES, pokud jde o stanovení minimálních souborů údajů a/nebo ukazatelů výkonnosti, které mají tyto monitorovací systémy poskytovat. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce uspořádala vhodné konzultace včetně konzultací na odborné úrovni a aby byly tyto konzultace vedeny v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 ([11]) o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(23) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení společného standardního formuláře žádosti ***EU*** 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 ([12]). **[pozm. návrh 21]**

***(23a) Aby bylo možné posoudit účinnost a účelnost této směrnice a měřit pokrok při plnění jejích konkrétních cílů, je důležité pravidelně hodnotit její provádění a dopad. Komise by proto měla pravidelně předkládat hodnotící zprávy o uplatňování této směrnice založené na příznivých podmínkách pro zavádění těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi na trh, jako je dostupnost a kapacita vhodné infrastruktury pro alternativní paliva, dopad evropského systému na silniční dopravu, jakož i poplatky za užívání silnic v členských státech rozlišené podle emisí CO_2. Tyto zprávy by měly obsahovat podrobné informace o těchto základních podmínkách a o vývoji vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy, dopadu na bezpečnost silničního provozu a silniční infrastrukturu, přechodu na jiné druhy dopravy, využívání systémů inteligentního prosazování a o technologickém pokroku oblasti v silniční dopravy Zprávy by navíc měly brát v potaz škálovatelnost opatření v souladu s dlouhodobými cíli směrnice. Na základě zjištění těchto posouzení by zpráva případně měla být doplněna o legislativní návrh na změnu této směrnice a v ní stanovených povinností.* [pozm. návrh 22]**

(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) Za účelem doplnění informací požadovaných podle směrnice 96/53/ES do oblasti působnosti nařízení (EU) 2020/1056 je třeba uvedené nařízení změnit.

([11]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

([12]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(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 k dosažení těchto cílů.

(27) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech ([13]) 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_2 a M_3 a jejich přípojných vozidel kategorie O a motorových vozidel kategorií N_2 a N_3 a jejich přípojných vozidel kategorií O_3 a O_4 podle článku 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 (*);;“

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).;“

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,;“

([13]) Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

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 ***nebo zčásti*** poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno ~~pode~~***podle*** rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858,;“ **[pozm. návrh 23]**

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).;“

g) za definici „nakládajícího subjektu“ se vkládá tato definice:

„— ‚platformou eFTI‘ rozumí informační platforma pro nákladní dopravu zřízená podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 (*),“;

_____

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33).;“

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 a/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 soupravy vozidel 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 ***poskytnou společný standardní formulář žádosti EU a*** 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 ***vydávají povolení nebo podobná ujednání v elektronickém formátu*** spolupracují zejména ***na další harmonizaci lhůt pro vydávání povolení. Členské státy rovněž spolupracují*** na tom, aby se zabránilo různorodým označením a signalizaci vozidel a aby se upřednostnilo používání piktogramů před textem. ***Dále členské státy spolupracují na harmonizaci příslušných pravidel pro doprovod při přepravě nedělitelného nákladu, jako je předepsané použití, označení a značky doprovodných vozidel.*** Členské státy v souvislosti s přepravou nedělitelného nákladu neukládají ***řidičům*** žádné jazykové požadavky.

Členské státy zajistí, aby vozidla přepravující nedělitelné náklady byla opatřena štítkem EU stanoveným v článku 10ca. **[pozm. návrh 24]**

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 ***hmotnost nebo*** rozměry přesahující ~~rozměry~~***ty*** stanovené v bodech 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 až 1.8***, 2, 4.1***, 4.2 a 4.4 přílohy I. **[pozm. návrh 25]**

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 specializovanou soupravou vozidel za okolností, za kterých nejsou obvykle prováděny vozidly z ostatních členských států, například operace spojené s těžbou dřeva a lesním průmyslem;

b) členský stát, který povolí provádět přepravní operace na svém území vozidly nebo soupravami vozidel s rozměry přesahujícími 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) vkládá se nový odstavec 4a, který zní:

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

-a) Pro nové silnice pro EMS členské státy provedou předběžné posouzení dopadu Evropských modulárních systémů na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i environmentální dopady Evropských modulárních systémů na dopravní systém, včetně dopadů na podíly jednotlivých druhů dopravy. Posouzení se zveřejňuje. Členské státy, které již na svém území měly silnice pro EMS před vstupem této směrnice v platnost, nejsou povinny pro tyto již postavené silnice provádět předběžné posouzení;

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;

d) členské státy ~~zavedou monitorovací~~***stanoví*** systém ~~a posoudí~~***monitorující*** dopad Evropských modulárních systémů na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci mezi jednotlivými druhy ***dopravy, objem*** dopravy, jakož i environmentální dopady Evropských modulárních systémů na dopravní systém, včetně dopadů na podíly jednotlivých druhů dopravy***, přičemž zohlední předběžné posouzení provedené podle bodu a)***.

da) členské státy zajistí, aby byla přijata vhodná opatření k zamezení negativních dopadů na bezpečnost silničního provozu, a to i na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, v důsledku provozu Evropských modulárních systémů;

Členské státy mohou stanovit minimální požadavky nebo systémy osvědčení pro řidiče Evropských modulárních systémů za předpokladu, že zajistí proporcionalitu a nediskriminaci. Členské státy spolupracují na vzájemném uznávání osvědčení.

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 nepřekračují maximální hmotnosti a rozměry stanovené pro Evropské modulární systémy ve vnitrostátním provozu.

Pokud členské státy na svém území povolí provoz Evropských modulárních systémů, ~~uvědomí o tom~~***oznámí to*** Komisi ***a informují ji o tom, jak splňují podmínky stanovené v písmenech -a) až d) tohoto odstavce.“***; ***V návaznosti na tato oznámení vydá Komise v případě potřeby těmto členským státům doporučení s cílem zajistit splnění uvedených podmínek. Pokud Komise vydá doporučení, dotčený členský stát ji do šesti měsíců informuje o tom, jak tato doporučení hodlá provést. Doporučení Komise a odpovědi členského státu se zveřejní.*** [**pozm. návrh 26**]

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 ***pouze poté, co prokáží, že cílové dopravní činnosti nelze provádět jiným druhem dopravy, který nabízí podobné nebo lepší bezpečnostní a environmentální přínosy. Je třeba prokázat, že to nemá významný dopad na hospodářskou soutěž v odvětví intermodální dopravy jako celku***. Zkoušky s Evropskými modulárními systémy jsou povoleny na dobu nejvýše pěti let ***a tato doba může být jedenkrát prodloužena nejvýše o tři roky. Pokud se členský stát rozhodne zkušební dobu prodloužit, poskytne Komisi dostatečné odůvodnění***. Počet zkoušek není omezen. Členské státy o tom uvědomí Komisi. [**pozm. návrh 27**]

Členské státy zavedou monitorovací systém a posoudí dopad zkoušek uvedených v prvním pododstavci na bezpečnost silničního provozu, silniční infrastrukturu a spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy, jakož i environmentální dopady na dopravní systém, včetně dopadů na podíly jednotlivých druhů dopravy.;“

e) vkládá se nový odstavec 5a, který zní:

„5a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, kterými tuto směrnici doplní o stanovení minimálních souborů údajů a ukazatelů výkonnosti, které mají být poskytovány ***předběžným posouzením a*** monitorovacími systémy zřízenými členskými státy podle odst. 4a písm. ***-a) a*** d) a odstavce 5 tohoto článku.***“***; [**pozm. návrh 28**]

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;

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).

ca) jednotné vnitrostátní přístupové místo s cílem získat jasným, přístupným a transparentním způsobem informace o vnitrostátních maximálních přípustných hmotnostech a rozměrech vozidel, jakož i o veškerých omezeních, včetně výšky v konkrétních oblastech nebo na konkrétních silnicích. **[pozm. návrh 29]**

1a. Do... [6 měsíců ode dne provedení této směrnice] Komise zřídí a poté spravuje specializovaný a aktualizovaný evropský internetový portál, který je k dispozici ve všech úředních jazycích Unie a který jasným, přístupným a transparentním způsobem propojuje vnitrostátní elektronické a komunikační systémy uvedené v odstavci 1. Na tomto evropském portálu také přístupným a transparentním způsobem zveřejní části silniční sítě, na níž mohou být Evropské modulární systémy, a případně vozidla přepravující nedělitelný náklad, provozovány. **[pozm. návrh 30]**

2. Komise ~~může přijmout~~***přijme*** prováděcí akty, kterými stanoví společný standardní formulář žádosti ***EU o povolení*** a harmonizuje pravidla a postupy***, a to i pokud jde o nezbytné informace o registraci vozidla,*** pro vydávání***, i v digitálním formátu,*** vnitrostátních povolení nebo podobných opatření podle odstavce 1 tohoto článku a čl. 4 odst. 3***, a harmonizuje rovněž příslušná pravidla pro doprovod při přepravě nedělitelného nákladu***. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle čl. 10i odst. 2. **[pozm. návrh 31]**

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 bodech 2.2.1 nebo 2.2.2 přílohy I, nesmí v mezinárodním provozu na svém území odmítnout nebo zakázat použití souprav vozidel, které splňují hodnoty hmotnosti stanovené pro vnitrostátní přepravu zboží, za podmínky, že maximální přípustná hmotnost těchto souprav vozidel nepřesahuje 44 tun.

2. Odchylně od odstavce 1 může být překročena mezní hodnota 44 tun pro hmotnost stanovená v odstavci 1 v případě, že členský stát povolí vyšší hodnoty hmotnosti pro tyto soupravy vozidel, pokud se účastní operace intermodální přepravy.

3. Vzhledem k očekávanému nárůstu využívání vozidel s nulovými emisemi se tento článek použije do 31. prosince 2034.;“

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).;“

aa) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„***4. Vozidla nesoucí důkaz shody podléhají***

— ***pokud jde o společné normy hmotnosti, namátkovým kontrolám,***

— ***pokud jde o společné normy rozměrů, kontrolám při podezření na nesoulad s touto směrnicí.“*** **[pozm. návrh 32]**

b) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

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

c) doplňuje se nový odstavec 7, který zní:

„7. Aby mohla být přepravní operace považována za operaci intermodální přepravy pro účely této směrnice, musí nakládající subjekt nebo podnik, který operaci intermodální přepravy organizuje, pokud se liší od nakládajícího subjektu, zajistit, aby dokumenty uvedené v článcích 3 a 7 směrnice 92/106/EHS byly případně nahrány na platformu eFTI za účelem zpřístupnění v souladu s nařízením (EU) 2020/1056. Uvedené informace jsou přístupné příslušným orgánům na stejné platformě eFTI, na kterou byly informace o dopravě nahrány, v souladu s nařízením (EU) 2020/1056.;“

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 bodě 1.1 přílohy I této směrnice, aby bylo možné doplňovat takováto zařízení na zadní části vozidel nebo souprav vozidel. Vozidla nebo soupravy vozidel vybavené těmito zařízeními musí být v souladu s bodem 1.5 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto vozidel nebo souprav vozidel.

2. Aerodynamická zařízení uvedená v odstavci 1 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 nařízení (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***, jako jsou vysouvací zadní podpěry nákladu,*** překročit maximální délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I, a to až do celkové délky 20,75 m.

~~Převis nebo~~ Podpěra nákladu vozidla pro přepravu vozidel nesmí přesahovat ~~náklad~~***převis nákladu***. Náklad může přesahovat tažné vozidlo vpředu maximálně o 0,5 metru za podmínky, že ~~první náprava~~***všechny nápravy*** přepravovaného vozidla ~~spočívá~~***spočívají*** na konstrukci ~~přívěsu~~***vozidla***. Náklad může přesahovat vzadu maximálně o 1,5 metru za podmínky, že ~~poslední~~***nejvýše jedna*** náprava přepravovaného vozidla spočívá na ~~konstrukci přívěsu~~***zadní podpěře nákladu***.;“ **[pozm. návrh 33]**

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 bodě 1.1 přílohy I této směrnice, pokud jejich kabiny vykazují zlepšené aerodynamické vlastnosti, vyšší energetickou účinnost ~~a~~***,*** úroveň bezpečnosti ***a pohodlí řidiče***. 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 bodem 1.5 přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nosnosti těchto vozidel. **[pozm. návrh 34]**

2. Vozidla uvedená v odstavci 1 musí být před svým uvedením na trh schválena v souladu s předpisy o schválení typu podle rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858 a prováděcím nařízení (EU) 2021/535.;“

b) odstavec 3 se zrušuje;

9) článek 10b se nahrazuje tímto:

„Článek 10b

1. Maximální přípustné hmotnosti a zatížení náprav vozidel na alternativní paliva nebo vozidel s nulovými emisemi jsou stanoveny v bodech 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 a 3.4.3 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 délky stanovené v bodě 1.1 přílohy I pro vozidla s nulovými emisemi nebo soupravy vozidel zahrnující vozidla s nulovými emisemi mohou být překročeny o dodatečnou délku nezbytnou pro umístění technologie s nulovými emisemi~~, maximálně o 90 cm~~, aby bylo možné tato zařízení nainstalovat. Taková vozidla nebo soupravy vozidel s nulovými emisemi musí být v souladu s body 1.5 a 1.5a přílohy I této směrnice a v důsledku překročení maximální délky nesmí dojít ke zvýšení nákladové délky těchto vozidel nebo souprav vozidel pro zajištění slučitelnosti přívěsů a návěsů s požadavky na operace intermodální přepravy. **[pozm. návrh 35]**

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

10) článek 10c se nahrazuje tímto:

„Článek 10c

V případě vozidel nebo souprav vozidel zapojených do mezinárodní přepravy je maximální ~~délky stanovené~~***délka stanovená*** v bodě 1.1 přílohy I ***pro návěsnou soupravu***, případně s výhradou čl. 9a odst. 1 a čl. 10b odst. 2, ***18 m*** a maximální vzdálenost stanovená v bodě 1.6 přílohy I ~~mohou být překročeny o 15 cm u vozidel nebo souprav vozidel, které se používají k přepravě kontejnerů nebo výměnných nástaveb o délce 45 stop, prázdných nebo naložených, pokud je silniční přeprava daného kontejneru nebo výměnné nástavby prováděna jako součást operace intermodální přepravy.“~~***je 13,50 m***;“ **[pozm. návrh 36]**

10a) doplňuje se nový článek 10ca, který zní:

„***Článek 10ca***

1. Aby se zvýšila bezpečnost silničního provozu a zabránilo se různorodým označením a signalizaci vozidel, zavede se jednotný štítek EU pro délku motorových vozidel nebo souprav vozidel používaných v provozu při přepravě v rámci EMS nebo s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I.

2. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby všechna motorová vozidla nebo soupravy vozidel měly na zadní straně motorového vozidla nebo soupravy vozidel jasně viditelně umístěný štítek EU.

***3. Do... [1 roku ode dne vstupu v platnost] přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h za účelem doplnění této směrnice stanovením podrobných norem, požadavků na štítky, jejich vydávání a umístění, přičemž upřednostní používání piktogramů před textem.“* [pozm. návrh 37]

11) článek 10d se mění takto:

a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Členské státy přijmou zvláštní opatření pro ~~identifikaci~~***odhalení*** vozidel nebo souprav vozidel v provozu, které ~~pravděpodobně překročily~~***překračují*** maximální přípustnou hmotnost~~, a u nichž by proto příslušné orgány měly provést kontrolu~~ s cílem zajistit soulad s požadavky této směrnice***, včetně souladu s požadavky zvláštních povolení***. Tato opatření ~~mohou být prováděna pomocí~~***zahrnují zavedení*** automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře ~~nebo pomocí palubního zařízení pro zjišťování hmotnosti instalovaného ve vozidlech~~***zajišťující alespoň zavedení*** v souladu s ~~odstavcem 4~~***nařízením (EU) č. 1315/2013*** (*). ***Členské státy zavedou certifikované automatické systémy na hlavních trasách v transevropské silniční dopravní síti stanovené v nařízení (EU) č. 1315/2013.***

~~V případě, že se členský stát rozhodne~~***Kromě používání automatických systémů zřízených*** v silniční infrastruktuře ~~zřídit automatické systémy, zajistí alespoň zavedení těchto systémů v transevropské silniční dopravní síti stanovené v nařízení (EU) č 1315/2013~~ (*)***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 nebo silničních kontrol***.

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~~***mohou členské státy používat certifikované*** automatické systémy ~~v případě, že se používají při zjišťování~~***k ukládání sankcí za*** porušení této směrnice ~~a ukládání sankcí, certifikovány. Používají-li se~~***. Certifikované*** automatické systémy ~~pouze pro účely identifikace, certifikace u nich není nutná~~***musí být propojeny s jednotným vnitrostátním vstupním bodem pro zvláštní povolení nebo podobným ujednáním stanoveným v článku 4a, aby bylo možné rozpoznat vozidla nebo soupravy vozidel, které překračují maximální povolené hmotnosti a jsou držiteli zvláštního povolení, jakož i ty které překračují povolené hmotnosti podle zvláštního povolení***. [pozm. návrh 38]

2. Každý členský stát provede v každém kalendářním roce na svém území nejméně šest kontrol hmotnosti na jeden milion vozových kilometrů ujetých vozidly nebo soupravami 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. Kontroly dodržování předpisů zahrnují přiměřený počet kontrol prováděných v nočních hodinách.“;

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).“

b) v odstavci 5 se první pododstavec nahrazuje tímto:

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

12) vkládá se nový článek 10da, který zní:

„Článek 10da

1. Členské státy mohou na svém území zavést systémy politiky inteligentního přístupu za účelem regulování, sledování a usnadnění přístupu těžkých vozidel na určité silnice nebo do určitých oblastí.

Pro účely tohoto článku se ‚politikou inteligentního přístupu‘ rozumí technický a funkční rámec pro řízení přístupu těžkých vozidel do silniční sítě pomocí telematiky s cílem zajistit dodržování platných pravidel týkajících se hmotností a rozměrů.

2. ~~Pokud členský stát zavede politiku inteligentního přístupu podle odstavce 1,~~***Členské státy*** zajistí, aby ~~jeho~~***jejich*** systémy politiky inteligentního přístupu byly v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU (*). Členské státy zejména zajistí, aby údaje týkající se systému politiky inteligentního přístupu a spadající do oblasti působnosti směrnice 2010/40/EU, včetně omezení hmotnosti, délky, šířky nebo výšky, byly k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu a byly zpřístupněny prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů zřízených podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 (**). ***Členské státy rovněž zajistí, aby byl systém politiky inteligentního přístupu propojen s jednotným vnitrostátním vstupním bodem pro zvláštní povolení nebo podobným ujednáním stanoveným v článku 4a, aby bylo možné rozpoznat vozidla nebo soupravy vozidel, které překračují maximální povolené hmotnosti a jsou držiteli zvláštního povolení.***

3. ~~Pokud členský stát zavede~~***Když členské státy zavádějí*** systémy politiky inteligentního přístupu podle odstavce 1, musí:

a) definovat kritéria pro povolení přístupu těžkých vozidel, mimo jiné včetně hmotnosti, délky***, výšky*** a technických specifikací vozidla a dodržování zvláštních bezpečnostních norem;

b) upřednostňovat používání vyspělých inteligentních dopravních systémů ke zvýšení bezpečnosti a účinnosti a snížení zatížení v operacích silniční dopravy ovlivněných systémy politiky inteligentního přístupu;

c) zřídit komplexní informační a komunikační systém k informování provozovatelů těžkých vozidel o požadavcích systému politiky inteligentního přístupu, postupech podávání žádostí a veškerých aktualizacích nebo změnách systému;

ca) zdržet se diskriminačních nebo nepřiměřených omezení volného pohybu zboží a služeb a zbytečného bránění hladkému fungování vnitřního trhu.

~~4. Zavedení systémů politiky inteligentního přístupu členským státem nesmí vést k diskriminačním nebo nepřiměřeným omezením volného pohybu zboží a služeb a nesmí zbytečně bránit hladkému fungování vnitřního trhu.~~ **[pozm. návrh 39]**

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

(**) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ze dne 2. února 2022, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Úř. věst. L 122, 25.4.2022, s. 1).;“

12a) v článku 10e se doplňuje nový odstavec, který zní:

„Členské státy jsou vybízeny, aby příjmy z těchto sankcí nebo jejich finanční ekvivalent použily na rozvoj a podporu uvádění udržitelných dopravních prostředků na trh, financování své infrastruktury nebo systémů inteligentního prosazování, na posilování operací intermodální přepravy a zvyšování udržitelnosti přeshraničních přepravních operací.“ **[pozm. návrh 40]**

13) v čl. 10f odst. 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) nakládající subjekt předložil přepravci, kterému svěřuje přepravu kontejneru nebo výměnné nástavby, prohlášení uvádějící hmotnost a výšku přepravovaného kontejneru nebo výměnné nástavby a;“

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 a umístění automatických systémů zřízených v silniční infrastruktuře podle čl. 10d odst. 1 ~~a o tom, zda slouží pouze pro účely identifikace, nebo jsou certifikovány~~***certifikovaných*** pro přímé prosazování práva; **[pozm. návrh 41]**

d) zavádění a účinnosti systémů politiky inteligentního přístupu zřízených v souladu s článkem 10da;

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

f) výsledcích posouzení provedených podle čl. 4 odst. 4a písm. d) a čl. 4 odst. 5.

Tyto informace jsou rozloženy do jednotlivých roků.

2. Komise analyzuje informace obdržené podle odstavce 1 a na základě obdržených informací ***případně vydá členským státům doporučení. Pokud Komise vydá taková doporučení, dotčený členský stát ji do šesti měsíců od jejich vydání informuje o tom, jak tato doporučení hodlá provést. Komise*** předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o ~~provádění~~***dodržování požadavků*** této směrnice nejpozději do ~~třinácti~~***dvanácti*** měsíců od obdržení informací od všech členských států. Tato zpráva musí obsahovat informace o příslušném vývoji v daných oblastech. **[pozm. návrh 42]**

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~~***odstavce 2, 3 a 5 nahrazují*** tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 4 odst. 5a ~~a~~***,*** čl. 10b odst. 1 ***a článku 10ca*** 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.**„**; **[pozm. návrh 43]**

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 5a, čl. 10b odst. 1 a článku 10ca kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.‘ **[pozm. návrh 44]**

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 5a, čl. 10b odst. 1 a článku 10ca vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“ **[pozm. návrh 45]**

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.~~***nahrazuje tímto:***

„***Článek 10j***

Do roku 2027 a poté každé čtyři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice. Zpráva obsahuje podrobné posouzení vývoje vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravy, včetně zvláštních charakteristik některých segmentů trhu a dopadu tohoto vývoje na bezpečnost silničního provozu, na silniční infrastrukturu a na fungování vnitřního trhu silniční dopravy, konkurenceschopnost daného odvětví, konektivitu a přechod na jiné druhy dopravy. Zpráva může obsahovat prvky ze zprávy uvedené v čl. 10g odst. 2. V této zprávě Komise zejména analyzuje, zda jsou k datu uvedeném v čl. 4b odst. 3 uspokojivě splňovány nezbytné základní podmínky pro zavádění těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi na trh v Unii. Tato zpráva mimo jiné posoudí zejména následující základní podmínky: množství registrací těžkých vozidel s nulovými emisemi v členských státech, dostupnost a kapacita vhodné infrastruktury pro alternativní paliva, dopad evropského systému na silniční dopravu, jakož i poplatky za užívání silnic v členských státech rozlišené podle emisí CO_2. Tato analýza dále posoudí základní podmínky pro zavádění těžkých nákladních vozidel nebo souprav vozidel Evropských modulárních systémů s nulovými emisemi na trh zapojených do mezinárodní dopravy v těchto členských státech, které umožňují jejich provoz na jejich území.

Zpráva navíc posoudí používání systémů politiky inteligentního přístupu v souvislosti s prosazováním a zohlední přitom jejich dostupnost a nákladovou efektivnost. Zpráva dále informuje o relevantním technologickém pokroku v oblasti silniční dopravy, a to i pokud jde nové technologie nebo nové koncepce a aerodynamická zařízení, jakož i o přívěsy a návěsy s technologií nulových emisí.

V rámci této zprávy Komise rovněž posoudí účinnost a dopad této směrnice, to, do jaké míry provádění této směrnice splnilo své cíle, a její interakci a soulad s dalšími příslušnými právními předpisy Unie.

Na základě zjištění těchto výše uvedených posouzení bude zpráva případně doplněna o legislativní návrh na změnu této směrnice.“ **[pozm. návrh 46]**

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. ***Tato doba se může opakovat, jen pokud daná krize stále trvá.*** **[pozm. návrh 47]**

Každá taková výjimka musí být řádně odůvodněna a neprodleně oznámena Komisi. Komise neprodleně zveřejní informace o udělené výjimce na svých oficiálních internetových stránkách ***a na zvláštním evropském internetovém portálu uvedeném ve čl. 4a odst. 1a.*** **[pozm. návrh 48]**

Pokud krize zasáhne více členských států, může Komise 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***, včetně bezpečnosti,*** občanů Unie, při níž je významně narušeno běžné fungování společnosti a kdy veřejný zájem vyžaduje přijetí naléhavých opatření.***“***;“ **[pozm. návrh 49]**

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 2

Změny nařízení (EU) 2020/1056

V čl. 2 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2020/1056 se doplňuje nový bod vi), který zní:

„vi) čl. 6 odst. 7 směrnice Rady 96/53/ES (*);

(*) Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).“

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~~***1 rok***]. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy. **[pozm. návrh 50]**

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

Článek 4

Vstup v platnost

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

Článek 5

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve … dne

Za Evropský parlament	Za Radu
předsedkyně	předseda

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 ***se třemi nápravami***	18,75 m
	— ***kloubový autobus se čtyřmi nápravami***	***21,00 m***
	— autobus se dvěma nápravami	13,50 m
	— autobus s více než dvěma nápravami	15,00 m
	— autobus s přívěsem	18,75 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
	— vozidla nebo soupravy vozidel přepravující v intermodální přepravě jeden nebo více kontejnerů se standardní vnější výškou 9 stop a 6 palců (vysoké krychlové kontejnery)	4,30 m
1.4	Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech upřesněných v bodech 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. schránami na lyže, nesmí jejich délka včetně připevnění přesáhnout maximální délku uvedenou v bodě 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 bodě 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	Třínápravový přívěs		24 tun
2.2	Soupravy vozidel			
	2.2.1	Přívěsové soupravy s pěti nebo šesti nápravami		
		a) dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým přívěsem		40 tun
		b) třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým přívěsem		40 tun
	2.2.2	Návěsová souprava s pěti nebo šesti nápravami		
		a)	dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem	40 tun
		b)	třínápravové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým návěsem	40 tun
		c)	dvounápravové motorové vozidlo s třínápravovým návěsem použité v operacích intermodální přepravy	~~42~~ **44** tun
		d)	třínápravové vozidlo s dvounápravovým nebo třínápravovým 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, ale ne více než 1,8 m	36 tun
		2.2.4.2	větší než 1,8 m	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 ***motorová*** vozidla na alternativní paliva jiná než ***motorová*** vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílu 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 pododdílech 2.2.1 a 2.2.2 zvyšuje o 4 tuny.			
	V případě souprav vozidel zahrnující ***motorová*** vozidla s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o 2 tuny.			
	V případě souprav vozidel zahrnujících přívěsy nebo návěsy s technologií nulových emisí se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílech 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 a 2.2.4 zvyšuje o 2 tuny.			
	Pokud se na jednu soupravu vozidel vztahuje více než jedno z výše uvedených navýšení pro soupravy vozidel, použijí se tato navýšení kumulativně.			

2.3	Motorová vozidla		
	2.3.1	Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy	18 tun
	2.3.2	Dvounápravové autobusy	19,5 tuny
	2.3.3	Třínápravová motorová vozidla	25 tun
	2.3.4	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 9,5 tuny	26 tun
	2.3.5	Čtyřnápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami, 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 9,5 tuny	32 tun
	2.3.6	Pětinápravová motorová vozidla se dvěma řízenými nápravami, 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 9,5 tuny	40 tun
	V případě vozidel na alternativní paliva jiných než ***motorových*** vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v bodech 2.3.1, 2.3.3 a 2.3.4 pododdílu 2.3 zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
	V případě motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v pododdílu 2.3.zvyšuje o 2 tuny.		
2.4	Třínápravové kloubové autobusy		28 tun
2.5	***Čtyřnápravové kloubové autobusy***		***32 tun***
	V případě ***motorových*** vozidel na alternativní paliva jiných než ***motorových*** vozidel s nulovými emisemi se maximální ***přípustné hmotnosti*** ~~28 tun~~ ***stanovené*** v ***pododdílech*** 2.4 ***a 2.5 zvyšují*** o dodatečnou hmotnost potřebnou pro technologii na alternativní paliva, a to nejvýše o 1 tunu.		
	V případě ***motorových*** vozidel s nulovými emisemi se maximální ***přípustné hmotnosti*** ~~28 tun~~ ***stanovené*** v ***pododdílech*** 2.4 ***a 2.5 zvyšují*** 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 < 1,0)	11 tun
	3.2.2	od 1,0 m do 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tun
	3.2.3	od 1,3 m do 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tun
	3.2.4	1,8 m nebo více (1,8 ≤ d)	20 tun

3.3	Třínápravové přívěsy a návěsy		
	Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	1,3 m nebo méně (d ≤ 1,3)	21 tun
	3.3.2	od 1,3 m do 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 tun
3.4	Hnací náprava		
	3.4.1	Hnací náprava vozidel podle bodů 2.2, 2.3 a 2.4 jiných než vozidel s nulovými emisemi	11,5 tuny
	3.4.2	Hnací náprava vozidel s nulovými emisemi podle bodů 2.2.1 a 2.2.2	12,5 tuny
	3.4.3	Dvounápravové autobusy s nulovými emisemi	12,5 tuny
	3.4.4	***Dvounápravové autobusy s nulovými emisemi***	***12,5 tuny***
3.5	Tandemové nápravy motorových vozidel		
	Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.3.1	menší než 1 m (d < 1,0)	11,5 tuny
	3.5.2	1,0 m nebo větší, ale méně než 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tun
	3.5.3	1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	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 9,5 tuny ***V případě motorových vozidel s nulovými emisemi se maximální součet zatížení náprav na jednu tandemovou nápravu zvyšuje o 1 tunu.***	19 tun
3.6	***Trojnápravy motorových vozidel***		
	Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:		
	3.6.1	***menší než 1,3 m (d < 1,3)***	***21 tun***
	3.6.2	***1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 tun***
4.	Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)		
4.1	Všechna vozidla		
	Zatížení hnací nápravy nebo hnacích náprav vozidla nebo soupravy vozidel při použití v mezinárodní dopravě nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo soupravy vozidel.		
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 ***nebo pětinápravového*** motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinásobnou vzdálenost v metrech mezi nejpřednější a nejzadnější nápravou vozidla.		
4.4	Návěsy		
	Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoliv bodem čela návěsu nesmí překročit 2,04 m. **[pozm. návrh 51]**		