



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kteřou se mění směrnice 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

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

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 provoz¹, přispívala po dlouhou dobu uspokojivým způsobem k dobrému fungování vnitřního trhu v oblasti silniční dopravy tím, že stanovila maximální přípustné rozměry a hmotnosti pro vozidla provozující vnitrostátní a mezinárodní přepravu zboží a cestujících. Stanoví rovněž, za jakých podmínek mohou být povoleny výjimky pro provoz vozidel, které tyto maximální rozměry přesahují.

S ohledem na vývoj trhu a dostupných technologií se dnes zabýváme otázkou, zda rozhodnutí učiněná během přijetí směrnice v roce 1996 jsou i nadále vhodná. Konkrétně potřeba snížit emise skleníkových plynů a spotřebu ropných produktů se stala v oblasti dopravy klíčovou, což platí o to více pro silniční dopravu, která se na spotřebě energie odvětví dopravy podílí z 82 %. Stálý růst cen pohonných hmot má za následek stálé zvyšování nákladů, které Evropa vydává na energii a volá po hledání řešení ke snížení spotřeby vozidel. Bílá kniha o dopravní politice² z roku 2011 stanovila za cíl snížení emisí skleníkových plynů k roku 2050 o 60 % v porovnání s úrovní z 90. let 20. století.

V tomto kontextu bílá kniha ohlásila přezkum směrnice o maximálních hmotnostech a rozměrech vozidel silniční dopravy s cílem umožnit vstup na trh pro vozidla s lepší aerodynamikou, která jsou energeticky účinnější. Zlepšení aerodynamické účinnosti vozidel, jakož i montáž systémů alternativního pohonu, hybridního nebo elektrického, mohou být v rámci maximálních hmotností a rozměrů povolených současnou směrnicí uskutečněny pouze k újmě kapacity vozidla převážet náklad. Hybridní motory nebo baterie mají za následek příslušné zvýšení hmotnosti. Kabiny tahačů, jejichž přední část je kvůli zlepšení aerodynamických vlastností zaoblenější, jsou delší. Montáž profilovaných křidélek na zadní části vozidla rovněž zvýší jeho délku. Snížení nosnosti vozidla demotivuje dopravce, speditéry a výrobce používat a vyvíjet automobily, které mají lepší energetickou účinnost.

Přezkum směrnice také nabízí možnost zvýšit bezpečnost silničního provozu prostřednictvím tvarování kabiny umožňující omezení mrtvých úhlů výhledu řidiče, přidání struktury k absorpci nárazu, jakož i zvýšit bezpečnost a zlepšit pohodlí řidiče. To zejména umožní chránit životy četných ohrožených účastníků silničního provozu, jako jsou chodci nebo cyklisté, které řidič nemusí nutně během manévrování s vozidlem vidět.

Je tedy nutné změnit směrnici 96/53/ES s cílem zlepšit aerodynamiku vozidel a jejich energetickou účinnost, přičemž bude dále zvyšována bezpečnost silničního provozu v mezích stanovených geometrií silničních infrastruktur.

Například montáž křídélka o délce 1 až 2 metry na zadní části vozidla umožní podle některých studií³ snížit spotřebu paliva na dálnici při rychlosti 80 až 90 km/h o 5 až 10 %.

Od přijetí směrnice 96/53/ES také došlo ke zvýšení průměrné hmotnosti cestujícího v autobusu. Právní předpisy Evropské unie navíc zavedly povinnost mít na palubě bezpečnostní prostředky, jejichž hmotnost snižuje užitečné zatížení vozidla, a tedy i počet přepravovaných cestujících. To odporuje cíli snížit spotřebu pohonných hmot na přepravenou osobu, jakož i

¹ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59.

² Bílá kniha o dopravní politice: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje – KOM(2011) 144.

³ Studie TU DELFT z roku 2011 o aerodynamice nákladních vozidel.

cíli přechodu z individuální přepravy vozidly k hromadné přepravě, která je k životnímu prostředí výrazně ohleduplnější.

Úspora pohonných hmot a snížení emisí nejsou jedinými důvody k návrhu přezkumu směrnice 96/53/ES.

Směrnice 96/53/ES totiž nebere v úvahu současný vývoj v oblasti kontejnerizace a intermodální dopravy. Některé kontejnery používané na železnici, při vnitrozemské vodní přepravě, mezikontinentální námořní přepravě a kabotáži mohou pokračovat po silnici pouze na základě speciálních povolení, která zvyšují administrativní náklady dopravců a správních orgánů. Přitom u nejobvyklejšího kontejneru, jehož délka je 45 stop, tedy 13,72 m, by zvýšení délky nákladního vozidla nutné k tomu, aby tato zvláštní povolení nebyla nutná, bylo jen 15 cm, což nečiní problém, ani pokud jde o bezpečnost silničního provozu, ani pokud jde o geometrii infrastruktur.

V neposlední řadě vzhledem k tomu, že ve stávající směrnici chybí ustanovení týkající se kontrol vozidel a uplatnitelné sankce, nejsou mnohé přestupky trestány, což je v rozporu s podstatou požadavků kladených směrnicí. Nejčastějším přestupkem je překročení povolené hmotnosti vozidla. Při kontrolách v průměru každé třetí vozidlo překračuje povolenou hmotnost. Ta je často překročena o 10, někdy i o 20 procent. Tato situace má za následek předčasné opotřebení vozovky a zvyšuje riziko dopravních nehod. Vede také k porušení hospodářské soutěže mezi přepravci, protože podvádějící podnik může získat nezaslouženou konkurenční výhodu. Přitom dnes existují technické metody filtrace vozidel, které umožňují zabezpečit častější, rychlejší a účinnější kontroly, aniž by vedly k zastavení všech vozidel, která mají být kontrolována. Existují také systémy vestavěného vážení, které umožňují, aby na dodržování norem dohlížel přímo řidič. Je tedy nutné ke směrnici 96/53/ES doplnit ustanovení o kontrolách a sankcích, aby bylo obnoveno dodržování norem hospodářské soutěže mezi přepravci, zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu a trvalost infrastruktur.

Některé dotčené subjekty vyjádřily pochybnosti, pokud jde o výklad článku 4 směrnice 96/53/ES. Na základě těchto otázek zaslal místopředseda Komise Kallas dne 13. června 2012 dopis předsedovi Výboru pro dopravu Evropského parlamentu. Tento dopis poskytuje směry řešení této problematiky a považuje přeshraniční použití delších vozidel za přípustné, pokud se překračuje pouze jedna hranice a oba dotčené členské státy to již povolují a pokud jsou splněny podmínky výjimky na základě čl. 4 odst. 3, 4 nebo 5 směrnice 96/53/ES. Uvedené použití nesmí významným způsobem ovlivnit mezinárodní hospodářskou soutěž. Aby byly vzaty v úvahu směry řešení obsažené v tomto dopise, tento přezkum obsahuje v textu směrnice ustanovení týkající se čl. 4 odst. 4.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

Veřejné a odvětvové konzultace proběhly pod záštitou Evropské komise v letech 2011 a 2012.

Veřejná konzultace, zorganizovaná od prosince 2011 do února 2012, umožnila získat více než tisíc příspěvků od občanů, členských států a různých profesních a nevládních organizací. Konzultace umožnila identifikovat následující stanoviska:

- i) Zlepšení aerodynamické účinnosti nákladních vozidel je jednoznačně přijímáno jako pokrok a většina respondentů má za to, že je nutné změnit směrnici 96/53/ES, aby toto zlepšení bylo umožněno.
- ii) Široce byla podpořena myšlenka zjednodušit zavádění hybridních nebo elektrických motorů a rozvoj kontejnerizace a intermodality prostřednictvím změny směrnice 96/53/ES.

iii) Zavedení kontroly překročení povolené hmotnosti je vítané, neboť obnovuje spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci; je nutné dát členským státům prostředky k provádění těchto kontrol, aniž by se zvýšily jejich finanční náklady a aniž by docházelo k narušením dopravy nebo zpožděním.

Na základě výsledků této veřejné konzultace proběhly pracovní semináře, které umožnily setkání útvarů Komise s výrobcí automobilů, přepravci a speditéry, subjekty kombinované dopravy, orgány kontroly silničního provozu a subjekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Na těchto konzultacích došlo ke shodě, pokud jde o cíle v oblasti snižování znečištění a spotřeby pohonných hmot, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a otevření se novým možnostem intermodální dopravy. Došlo také ke shodě o nutnosti posílit kontroly, zejména pokud jde o případné překročení povolené hmotnosti vozidel. V oblasti aerodynamické účinnosti jsou vyžadovány lépe profilované kabiny a montáž zařízení na zadní části vozidel, která sníží aerodynamický odpor. Omezené přizpůsobení maximálních hmotností a rozměrů společně s vhodným označením rozměrů nepředstavuje pro bezpečnost silničního provozu žádné riziko.

Opatření uvedená v tomto přezkumu jsou výsledkem těchto konzultací.

Opatření byla zkoumána při posouzení dopadů, což umožnilo zvolit nejlepší možnosti, pokud jde o ekonomickou i environmentální účinnost. Vybraný scénář uvedený níže v bodu 4 spojuje technické harmonizační práce, vedené skupinou odborníků, jehož účelem je přijmout akty v přenesené pravomoci, a umírněný přístup v oblasti právních předpisů s cílem neukládat nepřiměřené nebo nevymahatelné povinnosti, které by postihovaly zejména malé a střední podniky.

Konzultace se týkala i článku 4 směrnice 96/53/ES, který stanoví podmínky pro výjimky z limitů stanovených ve směrnici, jejichž určení přísluší v určitých přesně určených případech členským státům. Objevily se rozdíly v souvislosti s vozidly mezinárodní dopravy, které přesahují rozměry stanovené směrnicí. Komise se proto rozhodla zveřejnit své vlastní pokyny týkající se stávající směrnice (dopis z 13. června 2012 adresovaný předsedovi Výboru pro dopravu Evropského parlamentu). Směry řešení týkající se čl. 4 odst. 4 jsou zohledněny v čl. 1 odst. 2 tohoto návrhu.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Návrh na změnu směrnice 96/53/ES je založen na článku 91 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Zlepšení účinnosti silniční dopravy a snížení jejího vlivu na životní prostředí je základním cílem společné dopravní politiky. Stálým požadavkem odvětví je také harmonizace pravidel na evropské úrovni.

Tento návrh je v souladu se zásadou subsidiarity a proporcionality. Vzhledem k významu dopravy pro fungování vnitřního trhu, jejímu rostoucímu přeshraničnímu rozměru a zvyšování nákladů na pohonné hmoty a emisí skleníkových plynů je nezbytné přijmout opatření, kterými se zvýší energetická účinnost silniční dopravy, sníží se její vliv na životní prostředí a zajistí dodržování předpisů.

Návrh dává členským státům možnost rozhodnout o výjimkách z pravidel, které obsahuje, pokud jde o vnitrostátní přepravu. Zřizuje výbor, který má pomáhat Komisi při vypracování požadavků v oblasti aerodynamiky, jakož i směrů řešení v kontrolních postupech a postihů odpovídajících přestupkům. Tento návrh proto nepřekračuje míru nezbytnou k dosažení jeho cílů.

Jelikož se jedná o změnu stávající směrnice, je navrhovaným nástrojem směrnice. Návrh se týká záležitosti, jež má význam pro Evropský hospodářský prostor, a proto by na něj měl být rozšířen.

Návrh nemá vliv na rozpočet Unie.

4. PODROBNÉ VYSVĚTLENÍ NÁVRHU

Cílem návrhu Komise je v první řadě udělení výjimek u maximálních rozměrů vozidel pro montáž aerodynamických zařízení na zadní části vozidel nebo pro předefinování geometrie kabin tahačů. Tyto výjimky otevírají nové perspektivy pro konstruktéry tahačů, nákladních vozidel a přívěsů, ale musí dodržovat určité požadavky, z nichž jedna je nezvyšovat kapacitu vozidla převážet náklad. Tyto požadavky budou později upřesněny Komisí, jíž bude v tomto úkolu nápomocen výbor. Požadavky zajistí dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu, dodržování omezení daných infrastrukturou a plynulost provozu. Kromě snížení spotřeby pohonných hmot a emisí skleníkových plynů by profilování kabiny mělo zlepšit výhled řidičů, a tím v Evropě každoročně ušetřit asi 400 životů. Zároveň se zvýší pohodlí a bezpečnost řidičů.

Komise změní nařízení (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení č. 661/2009 týkající se požadavků pro schvalování typu motorových vozidel, aby bylo kompatibilní s tímto návrhem směrnice.

Návrh směrnice umožní schválit zvýšení hmotnosti vozidel s elektrickým nebo hybridním motorem o jednu tunu, aby se zohlednila hmotnost baterií anebo dvojité motorizace, aniž by došlo ke změně kapacity vozidla převážet náklad. Kromě toho se maximální hmotnost autobusu zvýší o jednu tunu, aby bylo možné zohlednit změny, jako je zvýšení průměrné hmotnosti cestujících a jejich zavazadel, nové bezpečnostní prostředky vyžadované právními předpisy v oblasti bezpečnosti silničního provozu, nebo novou třídu Euro VI.

Změna směrnice 96/53/ES usnadní intermodální přepravu zavedením výjimky, pokud jde o délku nákladních vozidel přepravující kontejnery s rozměrem 45 stop, které jsou stále více využívány v mezikontinentální přepravě i přepravě po Evropě, a to o 15 centimetrů.

Návrh rovněž stvrzuje, že přeshraniční využití delších vozidel je přípustné, pokud se překračuje jediná hranice, oba dotčené státy tuto výjimku povolují a jsou splněny podmínky výjimky podle čl. 4 odst. 3, 4 nebo 5 směrnice. Pokud jde o čl. 4 odst. 4, tyto přepravní činnosti neovlivňují významným způsobem mezinárodní hospodářskou soutěž, pokud přeshraniční využití je omezeno na dva členské státy a pokud to umožňuje existující infrastruktura a podmínky bezpečnosti silničního provozu. Ustanovení čl. 4 odst. 4 se příslušným způsobem změní.

Do směrnice 96/53/ES se doplňují nová ustanovení s cílem umožnit kontrolním orgánům lépe odhalit přestupky a harmonizovat administrativní sankce použitelné na tyto přestupky. Komise zveřejní směry řešení v postupech kontroly, aby byla zajištěna harmonizace kontrolních metod mezi všemi členskými státy. Členské státy budou muset provádět určitý minimální počet měření vozidel. Tato měření by měla být provedena buď prostřednictvím systému vážení integrovaného do vozovky, nebo pomocí čidel na palubě vozidla, která budou komunikovat na dálku se silničními kontrolami. Tato měření umožní kontrolním orgánům filtrovat vozidla takovým způsobem, že k fyzické prohlídce budou zastavována pouze vozidla, u kterých bude silné podezření, že porušují předpisy. Komise stanoví technické normy integrovaných systémů vážení, které budou moci komunikovat s kontrolními orgány, zejména normy elektromagnetického komunikačního rozhraní. To podpoří široké využití takových zařízení, která navíc umožňují řidičům, aby si lépe kontrolovali hmotnost svých vozidel.

Přestupky proti směrnici 96/53/ES jsou navíc rozděleny do kategorií podle své závažnosti, aby byly na úrovni Unie harmonizovány typy použitelných administrativních sankcí.

K urychlení zavedení aerodynamičtějších vozidel a hybridní motorizace použije Komise dostupné rozpočty, zejména rozpočty přidělené transevropským sítím a evropským programům v oblasti vědy, výzkumu a inovací, s cílem pomoci průmyslovému výzkumu a zlepšit vybavení vozidel.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kteřou se mění směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kteřou 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

(Text s významem pro EHP)

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 postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ zveřejněná v roce 2011⁶ klade důraz na potřebu snížení emisí skleníkových plynů, a zejména oxidu uhličitého (CO₂), k roku 2050 o 60 % v porovnání s úrovní z 90. let 20. století.
- (2) V tomto kontextu bílá kniha plánuje změnu směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kteřou 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, s cílem snížit spotřebu energie a emise skleníkových plynů, a přizpůsobit tak právní předpis vývoji technologií a novým potřebám trhu, jakož i usnadnit intermodální přepravu.
- (3) Technický vývoj zahrnuje možnost montáže zatahovacích nebo skládacích aerodynamických zařízení na zadní části vozidla, zejména přívěsů nebo návěsů, které ale poté přesahují maximální délky přípustné podle směrnice 96/53/ES. Taková zařízení mohou být nainstalována okamžitě po vstupu této směrnice v platnost, protože výrobky již na trhu existují a jsou již používány na jiných kontinentech.
- (4) Zlepšená aerodynamika kabiny motorových vozidel by rovněž ve spojení se zařízeními uvedenými výše v 3. bodě odůvodnění umožnila výrazné zisky, pokud jde o energetickou účinnost vozidel. Toto zlepšení nicméně v rámci současných délkových omezení na základě směrnice 96/53/ES není možné, aniž by se snížila

⁴ Úř. věst. C , , s. .

⁵ Úř. věst. C , , s. .

⁶ KOM(2011) 144.

nosnost vozidla, což by ohrozilo ekonomickou rovnováhu odvětví. Je tedy na místě stanovit u maximální délky výjimku.

- (5) Komise ve své politice bezpečnosti silničního provozu na léta 2011 až 2020⁷ plánuje opatření s cílem posílit bezpečnost vozidel a zlepšit ochranu ohrožených účastníků silničního provozu. Význam výhledu řidiče vozidla byl také zdůrazněn ve zprávě Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice 2007/38/ES o dovybavení těžkých nákladních vozidel registrovaných ve Společenství zrcátky⁸. Nové profily kabin rovněž pomohou zlepšit bezpečnost silničního provozu tím, že sníží mrtvý úhel výhledu řidiče, zejména v oblasti čelního skla, což umožní zachránit četné životy ohrožených účastníků silničního provozu, jako jsou chodci nebo cyklisté. Nový profil rovněž umožní plánovat struktury k absorpci nárazu v případě kolize. Možné zvětšení prostoru kabiny rovněž zvýší bezpečnost a pohodlí řidiče.
- (6) Aerodynamická zařízení a jejich montáž na vozidlech se před uvedením na trh musí přezkoušet. Členské státy budou k tomuto účelu vydávat osvědčení, která budou uznána ostatními členskými státy.
- (7) Delší vozidla mohou být používána v přeshraniční přepravě, pokud to oba dotčené členské státy již povolují a pokud jsou splněny podmínky výjimky na základě čl. 4 odst. 3, 4 nebo 5 směrnice. Evropská komise již poskytla směry řešení týkající se použití článku 4 směrnice. Přepravní činnosti uvedené v čl. 4 odst. 4 neovlivňují významným způsobem mezinárodní hospodářskou soutěž, pokud je přeshraniční činnost omezena na dva členské státy, kde to stávající infrastruktura a požadavky bezpečnosti silničního provozu dovolují. Tímto způsobem je dosažena rovnováha mezi na straně jedné právem členských států rozhodovat na základě zásady subsidiarity o řešeních v oblasti dopravy, která vyhovují jejich specifickým okolnostem, a na straně druhé potřebou, aby tyto politiky negativně neovlivňovaly hospodářskou soutěž. Ustanovení čl. 4 odst. 4 jsou v tomto smyslu upřesněna.
- (8) Použití alternativních motorů, které nepoužívají výhradně fosilní paliva, a nezpůsobují tedy žádné nebo menší znečištění, jako jsou elektrické nebo hybridní motory pro nákladní vozidla nebo pro autobusy (zejména v městském a příměstském prostředí), vede ke zvýšení hmotnosti, které by nemělo být započítáno na úkor nosnosti vozidla, aby se z ekonomického hlediska předešlo penalizaci odvětví silniční dopravy.
- (9) Bílá kniha o dopravě rovněž klade důraz na potřebu sledovat vývoj v intermodální přepravě, zejména v oblasti kontejnerizace, kde jsou stále používanější 45stopové kontejnery. Jsou přepravovány po železnici nebo po vodních cestách. Nicméně složka silniční dopravy u intermodálních přeprav je dnes proveditelná pouze díky administrativním postupům, které jsou omezující jak pro členské státy, tak i pro přepravce, nebo pouze pokud tyto kontejnery mají patentované zkosené rohy, jejichž cena je vysoká. Prodloužení vozidel přepravujících tyto kontejnery o 15 cm by mohlo přepravce zbavit povinnosti provádět administrativní postupy a zjednodušit intermodální přepravu, aniž by došlo k ohrožení nebo újmě ostatních uživatelů silnic nebo infrastruktury. Navýšení o 15 cm, které je v porovnání s celkovou délkou kloubového nákladního vozidla (16,50 m) malé, nepředstavuje dodatečné riziko pro bezpečnost silničního provozu. V souladu s politikou bílé knihy o dopravě je toto zvýšení nicméně povoleno pouze pro intermodální dopravu, pro kterou složka silniční dopravy nepřesahuje 300 km u operací zahrnujících železniční, říční nebo námořní dopravu. Tato vzdálenost je považována za dostatečnou ke spojení průmyslového nebo

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

obchodního centra se stanicí nákladní železniční přepravy nebo říčním přístavem. Delší vzdálenost je možná pro operaci v rámci evropské námořní přepravy na krátkou vzdálenost, a to s cílem spojení s námořním přístavem a podpory rozvoje tzv. „námořních dálnic“.

- (10) S cílem podpořit intermodální dopravu a zohlednit hmotnost prázdných kontejnerů o rozměru 45 stop se jeví nutné rozšířit ustanovení povolující provoz pro soupravy vozidel s hmotností do 44 tun o pěti nebo šesti nápravách, která v intermodální přepravě přepravují kontejnery o 40 stopách, i na soupravy přepravující kontejnery o 45 stopách.
- (11) Od přijetí směrnice 96/53/ES se výrazným způsobem zvýšila průměrná hmotnost cestujících i jejich zavazadel, což vedlo k postupnému snižování počtu přepravovaných cestujících, vzhledem k omezením hmotnosti stanoveným směrnicí. V zájmu upřednostnění hromadné dopravy před dopravou individuální s cílem vyšší energetické účinnosti je nutné vrátit se k předchozímu počtu cestujících na autobus s přihlédnutím k zvýšení jejich hmotnosti i hmotnosti jejich zavazadel. To je možné provést zvýšením přípustné hmotnosti autobusů se dvěma nápravami, avšak v mezích, při nichž nedojde k poškozování infrastruktur rychlejším opotřebením.
- (12) Orgány odpovědné za zajištění dodržování předpisů v silniční dopravě se setkávají se značným počtem přestupků, někdy závažných, zejména pokud jde o hmotnost nákladních vozidel. Tato situace je způsobena nedostatečným počtem kontrol prováděných na základě směrnice 96/53/ES nebo jejich nízkou účinností. Kromě toho se postupy a pravidla kontrol mezi jednotlivými členskými státy liší, což vytváří právní nejistotu pro řidiče vozidel projíždějících více členskými státy Unie. Přepravci, kteří nedodržují příslušné právní předpisy, navíc získávají významnou konkurenční výhodu oproti svým konkurentům, kteří předpisy dodržují, i oproti jiným druhům přepravy. Tato situace je překážkou řádného fungování vnitřního trhu. Je proto důležité, aby členské státy zvýšily četnost prováděných kontrol, a to jak fyzických kontrol, tak i preselekce před vlastními kontrolami fyzickými.
- (13) Dnes již jsou dostupná jednoduchá, pevná nebo mobilní technologická řešení, která umožní předem a bez zastavení identifikovat vozidla, u kterých je podezření, že porušují předpisy, přičemž tato řešení méně omezují plynulost provozu, jsou levnější a umožňují optimální podmínky bezpečnosti. Některá zařízení mohou být na palubě vozidla a řidič si může díky nim sám provést kontrolu, zda je vozidlo v souladu s předpisy. Tato zařízení na palubě mohou rovněž bez zastavení vozidla sdělit prostřednictvím mikrovlnného rozhraní údaje kontrolorům nebo automatickým systémům kontroly umístěným v blízkosti silnic. Pokud jde o preselekcii, minimální prahová úroveň 2 000 vozidlo-kilometrů se jeví jako úroveň vhodná k zajištění účinnosti silniční kontroly na území Unie, neboť umožní kontrolovat každé vozidlo ve statistickém průměru jednou za tři dny.
- (14) Existence značného počtu přestupků proti ustanovením směrnice 96/53/ES je způsobena z velké části tím, že sankce stanovené právními předpisy členskými státy za porušení těchto předpisů nepůsobí odrazujícím způsobem, nebo tyto sankce zcela chybí. Tento nedostatek je ještě zvýrazněn značnými rozdíly v administrativních sankcích uplatnitelných v jednotlivých členských státech. K nápravě těchto nedostatků je třeba provést přiblížení výší a kategorií administrativních sankcí za přestupky proti směrnici 96/53/ES na úrovni Unie. Tyto administrativní sankce by měly být účinné, přiměřené a měly by mít odrazující efekt.

- (15) Kontrolní orgány členských států musí mít možnost vyměňovat si informace s cílem zefektivnit kontroly vozidel nebo souprav vozidel na mezinárodní úrovni a s cílem zjednodušit řádný průběh těchto kontrol; jedná se zejména o informace týkající se identifikace pachatelů přestupků, popisu přestupků a uplatnitelných sankcí a stavu bezúhonnosti příslušného podniku. Jako styčné místo pro výměnu těchto informací může sloužit kontaktní místo stanovené v souladu s čl. 18 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES⁹.
- (16) Je důležité, aby Evropský parlament a Rada byly pravidelně informovány o kontrolách silničního provozu provedených členskými státy. Tyto informace poskytnuté členskými státy umožní Komisi zajistit dodržování této směrnice přepravci a stanovit, zda by měly být vypracovány doplňující donucovací ustanovení či nikoli.
- (17) Komise by měla být v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie zplnomocněna přijímat akty v přenesené pravomoci, aby mohla definovat požadavky na nová aerodynamická zařízení umístěná na zadní části vozidel nebo na koncepcie nových motorových vozidel, jakož i technické specifikace umožňující zajistit úplnou interoperabilitu zabudovaných zařízení sloužících k vážení a základní směry postupů kontrol hmotnosti vozidel v provozu. Je zvláště důležité, aby Komise vedla během přípravné fáze odpovídající konzultace, včetně konzultací s odborníky. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci Komise zajistí souběžné, včasné a náležité předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (18) Jelikož cílů této směrnice nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu a dopadů uvedeného opatření lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout nutná opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, stanovenou v témže článku, nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (19) Směrnice 96/53/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 96/53/ES se mění takto:

- 1) V článku 2 prvním pododstavci se doplňují následující definice:
- „vozidlem s hybridním pohonem“ rozumí vozidlo ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹⁰, vybavené jedním nebo více trakčními motory na elektřinu, nepřipojenými permanentně ke zdroji, a jedním nebo více trakčními spalovacími motory,
 - „elektrickým vozidlem“ rozumí vozidlo ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů,

⁹ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

¹⁰ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹¹, vybavené jedním nebo více trakčními motory na elektřinu, nepřipojenými permanentně ke zdroji,

– „jednotkou intermodální dopravy“ rozumí jednotka, která může být zařazena do následujících kategorií: kontejner, výměnná nástavba, návěs.

2) Článek 4 se mění takto:

a) v odst. 1 písm. a) a b) se zrušuje slovo „vnitrostátní“;

b) první věta čl. 4 odst. 4 druhého pododstavce se nahrazuje touto větou:

„Dopravní operace se považují za neovlivňující podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy, pokud jsou provedeny na území jednoho členského státu, nebo v případě přeshraniční operace, pokud je provedena mezi dvěma sousedícími členskými státy, které oba přijaly opatření podle tohoto odstavce, a pokud je splněna jedna nebo druhá podmínka stanovená v písm. a) a b).“

3) Ustanovení čl. 4 odst. 6, čl. 5 písm. b) a článek 8a se zrušují.

4) Článek 5 se nahrazuje tímto:

Článek 5

Návěsové soupravy uvedené do provozu před 1. lednem 1991, které nevyhovují specifikacím obsaženým v bodech 1.6 a 4.4 přílohy I, se pro účely článku 3 považují za vyhovující těmto specifikacím, pokud nepřesahují celkovou délku 15,50 m.

5) Odkazy na směrnici Rady 70/156/EHS se nahrazují odkazy na směrnici 2007/46/ES¹².

6) Článek 8 se nahrazuje tímto:

Článek 8

1. S cílem zlepšit aerodynamickou účinnost vozidel nebo souprav vozidel mohou být maximální délky uvedené v bodě 1.1 přílohy I překročeny pro vozidla nebo soupravy vozidel, která jsou vybavena zařízeními odpovídajícími výše uvedeným požadavkům. Jediným cílem těchto překročení je umožnit montáž zařízení zlepšujících aerodynamické vlastnosti vozidel na zadní části vozidla nebo soupravy vozidel.

2. Požadavky na výkon a bezpečnost, které musí splňovat zařízení uvedená v odstavci 1, jsou následující:

– významné zlepšení aerodynamické účinnosti vozidel,

– pokud jde o bezpečnost silničního provozu a bezpečnost intermodální přepravy, zejména:

i) upevnění a trvalost upevnění zařízení s cílem omezit riziko uvolnění,

¹¹ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

- ii) denní i noční signalizace, účinná i za špatných povětrnostních podmínek, umožňující ostatním účastníkům silničního provozu vnímat vnější obrysy vozidla,
 - iii) takové provedení zařízení, které omezí rizika pro ostatní vozidla a jejich pasažéry v případě nárazu,
 - iv) zařízení výrazně nezvýší nebezpečí převrácení vozidla při bočním větru,
- integrace do existujících sítí, včetně:
- i) zachování ovladatelnosti vozidel nebo souprav vozidel na silničních infrastrukturách, městských či dálkových,
 - ii) integrace příslušných přívěsů a návěsů do jednotek železniční, námořní a říční přepravy během operací intermodální přepravy,
 - iii) řidič může tato zařízení snadno zatáhnout, složit nebo odstranit.

Překročení maximálních délek neznamena zvýšení kapacity vozidla nebo soupravy vozidel převážet náklad.

3. Aerodynamické přídavné zařízení a jeho montáž na vozidle musí být před svým uvedením na trh povoleno členskými státy, které k tomu účelu vydávají certifikát. Tento certifikát potvrzuje splnění požadavků uvedených výše v odstavci 2 a stanoví, že zařízení přispívá významným způsobem ke zlepšení aerodynamické účinnosti. Autorizační certifikáty vydané v některém členském státě jsou uznány ostatními členskými státy.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 k doplnění požadavků uvedených v odstavci 2. Jsou ve formě technických specifikací, minimálních úrovní účinnosti, omezení při návrhu zařízení a postupů majících za cíl vystavení certifikátu o zkoušce uvedeného v odstavci 3.
5. Než budou přijaty akty v přenesené pravomoci, vozidla nebo soupravy vozidel, které jsou na své zadní části vybaveny aerodynamickými prostředky odpovídajícími požadavkům uvedeným v odstavci 2 a odzkoušenými v souladu s odstavcem 3, mohou být provozovány, pokud jejich délka přesahuje délku stanovenou v bodě 1.1 přílohy I maximálně o dva metry. Toto přechodné opatření se uplatní ode dne, kdy tato směrnice vstoupí v platnost.
- 7) Článek 9 se nahrazuje tímto:

Článek 9

1. S cílem zlepšit aerodynamickou účinnost a bezpečnost silničního provozu vozidel nebo souprav vozidel mohou být maximální délky uvedené v bodě 1.1 přílohy I překročeny pro vozidla nebo soupravy vozidel, která odpovídají požadavkům uvedeným v odstavci 2 tohoto článku. Hlavním cílem těchto překročení je umožnit konstrukci kabin tahačů, které vylepší aerodynamické vlastnosti vozidla a bezpečnost silničního provozu.
2. Požadavky na výkon a bezpečnost, které musí splňovat kabiny uvedené v odstavci 1, jsou tyto:
 - zlepšení aerodynamické účinnosti vozidel,
 - zlepšení bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti intermodální přepravy, zejména zajištění toho, aby přední tvar kabiny:

i) zlepšoval pro řidiče viditelnost ohrožených účastníků silničního provozu, zejména zmenšením mrtvých úhlů v zorném poli pod předním sklem,

ii) snížil míru poškození v případě nárazu;

– ovladatelnost vozidel nebo souprav vozidel na silničních infrastrukturách, aniž by došlo k omezení používání vozidel na terminálech intermodální přepravy,

– pohodlí a bezpečnost řidiče.

Překročení maximální délky neznamena zvýšení kapacity vozidla nebo soupravy vozidel převážet náklad.

3. Aerodynamická účinnost nových koncepcí motorových vozidel musí být před svým uvedením na trh přezkoušena členskými státy, kteří k tomuto účelu vydají certifikát. Tento certifikát potvrzuje splnění požadavků uvedených výše v odstavci 2. Certifikáty o zkoušce vydané v některém členském státě jsou uznány ostatními členskými státy.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, aby byly doplněny požadavky, kterým musí nové kabiny tahačů vyhovovat a které jsou uvedeny v odstavci 2. Jsou ve formě technických specifikací, minimálních úrovní výkonu, omezení při návrhu zařízení a postupů majících za cíl vystavení certifikátu o zkoušce uvedeného v odstavci 3.
- 8) V článku 10 se slova „ode dne uvedeného v článku 11“ nahrazují slovy „dne 17. září 1997“.
- 9) Článek 10a se nahrazuje tímto:

Článek 10a

Maximální hmotnosti vozidel s hybridními motory nebo se zcela elektrickými motory jsou hmotnosti uvedené v bodě 2.3.1 přílohy I.

Vozidla s hybridními nebo s elektrickými motory musí nicméně dodržovat omezení uvedená v bodě 3 přílohy I: maximální přípustné zatížení nápravy.

- 10) Článek 11 se nahrazuje tímto:

Článek 11

Maximální rozměry stanovené v bodech 1.1 a 1.6 přílohy I mohou být překročeny o 15 cm pro vozidla nebo soupravy vozidel, která provádí přepravu kontejnerů nebo výměnných nástaveb o 45 stopách v případě, že silniční přeprava kontejneru nebo výměnné nástavby je prováděna jako součást intermodální přepravy.

Pro potřeby tohoto článku a bodu 2.2.2 písm. c) přílohy I zahrnuje intermodální doprava alespoň železniční, říční nebo námořní přepravu. Na svém začátku a/nebo konci zahrnuje také silniční přepravu. Každá z těchto složek silniční dopravy zahrnuje maximálně 300 kilometrů na území Evropské unie, nebo sahá k nejbližším terminálům, mezi kterými existuje pravidelné spojení. Přepravní operace je rovněž považována za intermodální přepravu, pokud použije vnitroeurovskou námořní přepravu na krátkou vzdálenost, a to bez ohledu na délku počátečního a závěrečného úseku silniční dopravy. Počáteční a závěrečná složka silniční dopravy pro operaci zahrnující vnitroeurovskou námořní přepravu na krátkou vzdálenost pokrývá přepravu z bodu naložení zboží v nejbližším vhodném námořním přístavu pro

počáteční úsek a/nebo případně mezi nejbližším vhodným námořním přístavem a bodem vyložení pro závěrečný úsek.

11) Článek 12 se nahrazuje tímto:

Článek 12

1. S cílem zajistit dodržování povinností vyplývajících z této směrnice členské státy zavedou systém preselektce a cílené kontroly vozidel nebo souprav vozidel v provozu.
2. Po vypršení lhůty dvou let od vstupu této směrnice v platnost budou členské státy provádět vážení vozidel nebo souprav vozidel v provozu. Opatření preselektce mají za cíl identifikovat vozidla, která zřejmě spáchala přestupek a musí být fyzicky zkontrolována. Tato opatření mohou být provedena prostřednictvím automatických systémů umístěných na infrastrukturách nebo prostřednictvím systémů na palubách vozidel v souladu s odstavcem 6 níže. Automatické systémy musí umožnit identifikaci vozidel, u kterých je podezření, že překračují maximální povolené hmotnosti. Vzhledem k tomu, že tyto automatické systémy jsou používány jen pro preselektci, a nikoliv pro určení přestupku, jejich certifikace členskými státy není povinná.
3. Členské státy provádějí předběžná měření v počtu odpovídajícím alespoň jednomu zvážení na 2 000 vozidlo-kilometrů v ročním průměru.
4. Členské státy zabezpečí, aby si příslušné orgány vyměňovaly informace potřebné ke zvýšení účinnosti kontrol na úrovni Unie a k usnadnění jejich průběhu, zejména prostřednictvím vnitrostátního kontaktního místa zodpovědného za výměnu informací s ostatními členskými státy. Tyto potřebné informace zahrnují zejména identifikaci pachatelů přestupků, popis přestupků a uplatněné sankce a stav bezúhonnosti příslušného podniku. Kontaktní místo je stanoveno v souladu s čl. 18 odst. 1 nařízení 1071/2009/ES.
5. Vozidla, u kterých je na základě preselektce provedené v souladu s odstavcem 2 podezření, že překračují povolenou hmotnost, jsou předmětem alespoň jednoho z následujících opatření:
 - i) silniční kontrola prostřednictvím schváleného měřicího zařízení poté, co bylo vozidlo zastaveno,
 - ii) zaslání informace o podezření na překročenou hmotnost vozidla přepravní společnosti,
 - iii) kontrola prostor přepravní společnosti, zejména v případě opakování přestupku po zaslání informace uvedené v bodě ii).
6. V souladu s odstavcem 1 podpoří členské státy vybavení vozidel a souprav vozidel zabudovanými zařízeními sloužícími k vážení (celkové hmotnosti i hmotnosti na nápravu), která budou moci průběžně komunikovat z jedoucího vozidla údaje o vážení orgánu provádějícímu kontrolu na silnicích nebo pověřenému regulací přepravy zboží. Komunikace bude prováděna pomocí rozhraní definovaného v normách CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 a ISO 14906.
7. Komise je zmocněna k přijetí aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, pokud jde o:

¹³ DSRC: Vyhrazená komunikace krátkého dosahu.

- doplňkové technické specifikace umožňující zajistit na úrovni Unie úplnou interoperabilitu zabudovaných zařízení sloužících k vážení a uvedených v odstavci 6 výše, aby orgány každého členského státu mohly komunikovat stejným způsobem s vozidly a soupravami vozidel registrovanými ve všech členských státech, a případně si vyměňovat informace s orgány jiných členských států,
- postupy preselektivních kontrol uvedených v odstavci 2 tohoto článku, technické specifikace materiálních prostředků používaných pro tyto preselektivní kontroly, požadavky na přesnost a pravidla používání těchto materiálních prostředků. Tyto postupy, specifikace a pravidla používání mají za cíl zajistit, aby kontroly byly prováděny ve všech členských státech stejným způsobem, což zaručí rovnost zacházení se všemi přepravci na území Unie.

12) Článek 13 se nahrazuje tímto:

Článek 13

1. Přestupky proti této směrnici jsou rozděleny do kategorií podle své závažnosti.
2. Překročení maximální hmotnosti povolené podle bodů 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I o méně než 5 % je podnětem k písemnému upozornění přepravci, přičemž může vést také k sankci, pokud vnitrostátní právní předpisy takovou sankci stanoví.
3. Překročení maximální hmotnosti povolené podle bodů 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I o 5 až 10 % je považováno za méně závažný přestupek ve smyslu této směrnice a vede k finanční sankci. Kontrolní orgány mohou rovněž vozidlu zakázat pokračovat v jízdě a nechat jej vyložit, dokud nedosáhne maximální povolené hmotnosti.
4. Překročení maximální hmotnosti povolené podle bodů 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I o 10 až 20 % je považováno za závažný přestupek ve smyslu této směrnice. Vede k finanční sankci a k okamžitému zákazu pokračovat v jízdě. Vozidlo musí být vyloženo, dokud nedosáhne maximální povolené hmotnosti
5. Překročení maximální hmotnosti povolené podle bodů 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I o více než 20 % je považováno za velmi závažný přestupek ve smyslu této směrnice z důvodu vysokého rizika pro ostatní účastníky silničního provozu. Vede k finanční sankci a k okamžitému zákazu pokračovat v jízdě. Vozidlo musí být vyloženo, dokud nedosáhne maximální povolené hmotnosti. V souladu s článkem 6 nařízení (ES) 1071/2009¹⁴ je zaveden postup ztráty bezúhonnosti přepravní společnosti.
6. Překročení maximální délky nebo šířky povolené podle bodu 1 přílohy I o méně než 2 % je podnětem k písemnému upozornění přepravci, přičemž může vést také k sankci, pokud vnitrostátní právní předpisy takovou sankci stanoví.
7. Překročení maximální délky nebo šířky povolené podle bodu 1 přílohy I o 2 až 20 %, ať už se jedná o vlastní vozidlo nebo o náklad, vede k finanční sankci. Kontrolní orgány zakáží vozidlu pokračovat v jízdě až do vyložení, pokud překročení maximální délky nebo šířky je způsobeno nákladem, nebo až do doby, než přepravní společnost získá speciální povolení podle čl. 4 odst. 3.
8. Překročení maximální délky nebo šířky povolené podle bodu 1 přílohy I o více než 20 % je považováno za velmi závažný přestupek ve smyslu této směrnice z důvodu vysokého rizika pro ostatní účastníky silničního provozu. Vede k finanční sankci a

¹⁴ Úř. věst. L 381, 14.11.2009, s. 51.

kontrolní orgány zakáží vozidlu pokračovat v jízdě až do vyložení nebo až do doby, kdy přepravní společnost získá speciální povolení podle čl. 4 odst. 3, pokud je překročení maximální délky nebo šířky způsobeno nákladem. V souladu s článkem 6 nařízení (ES) 1071/2009 je zaveden postup ztráty bezúhonnosti přepravní společnosti.

9. Finanční sankce uvedené v odstavcích 3, 4, 5, 7 a 8 jsou účinné, přiměřené a mají odrazující efekt.

13) Doplnuje se nový článek 14, který zní:

Článek 14

Pokud jde o přepravu kontejnerů, nakládající subjekt předá silničnímu přepravci, kterému svěruje přepravu kontejneru, prohlášení uvádějící hmotnost přepravovaného kontejneru. V případě, že tato informace chybí nebo je chybná, nese nakládající subjekt v případě překročení povolené hmotnosti vozidla stejnou odpovědnost jako dopravce.

14) Doplnuje se nový článek 15, který zní:

Článek 15

Členské státy předloží Komisi každé dva roky, během prvního čtvrtletí kalendářního roku, zprávu o provedených kontrolách za období dvou předchozích kalendářních let, výsledcích těchto kontrol a sankcích uděleným subjektům, které se dopustily přestupků. Komise provede analýzu těchto zpráv a předá ji Evropskému parlamentu a Radě během druhého čtvrtletí kalendářního roku.

15) Doplnuje se nový článek 16, který zní:

Článek 16

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 8 odst. 4, čl. 9 odst. 5 a čl. 12 odst. 7 je svěřena Komisi na dobu neurčitou počínaje [datum vstupu v platnost této směrnice].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v čl. 8 odst. 4, čl. 9 odst. 5 a čl. 12 odst. 7 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinnosti prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu datu, které je v něm upřesněno. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 8 odst. 4, čl. 9 odst. 5 a čl. 12 odst. 7 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.

16) Příloha I se mění takto:

- a) bod 1.2 písm. b) se nahrazuje tímto:
- „nástavby klimatizovaných vozidel nebo vozidel přepravujících klimatizované jednotky intermodální přepravy: 2,60 m“.
- b) bod 2.2.2 písm. c) se nahrazuje tímto:
„třínápravové motorové vozidlo s dvounápravovým, nebo třínápravovým návěsem přepravujícím v intermodální přepravě jednu nebo více jednotek intermodální přepravy o maximální celkové délce 40 nebo 45 stop: 44 tun.“
- c) bod 2.3.1 se nahrazuje tímto:
„Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy: 18 tun.“
„Dvounápravová motorová vozidla jiná než autobusy, s hybridním nebo elektrickým pohonem: 19 tun.“
„Dvounápravové autobusy: 19 tun.“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v platnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 18 měsíců od jejího vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
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.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*