

<p><i>aplikují požadavky obsažené v nařízení 167/2013/ES, zejména z hlediska emisí škodlivin, hluku, brzd, řízení, EMC, světelné techniky, výhledu řidiče, vnějších výčnů a ROPS.“</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Směrnice 2007/46/ES řeší i jednotlivě vyráběná vozidla kat. M, N a O, je tedy možno vyjít z těchto požadavků, které jsou přiměřeným způsobem redukovány.</p> <p>Nařízení EP 167/2013 a Nařízení EP 168/2013 obsahují výslovné ustanovení, že se nepoužijí pro jednotlivě vyráběná vozidla, je tedy nutné specifikovat minimální rozsah požadavků na národní úrovni. Požadovat plný rozsah požadavků jmenovaných nařízení je pro individuální výrobu prakticky nesplnitelný.</p> <p>3. Připomínka k Příloze 11, odst. 1 nově písm. g</p> <p>Ačkoli to nebylo předmětem změn, považujeme za účelné upravit znění tohoto písmene takto:</p> <p><i>„g) životnost nádrže stanovuje její výrobce; pokud tak neučiní, je maximálně 10 let u nádrže na LPG, 20 let u nádrže na CNG (LNG) a 15 let u nádrže na H2, počítáno od data jejího uvedení do provozu vyznačeného na nádrži“.</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Původní znění vyhlášky č. 341/2014 Sb. vneslo nejednoznačnosti při hodnocení technické způsobilosti vozidel v provozu, neboť došlo ke zrušení původních lhůt, obsažených ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. Nově navrhované znění lépe reaguje na situaci v provozu, zachovává nadřazenost stanoviska výrobce, zároveň však postihuje případy, kdy stanovisko výrobce není k dispozici a životnost nádrží by byla de facto neomezená.</p> <p>4. Připomínka k Příloze 11, odst. 2</p> <p>Ačkoli to nebylo předmětem změn, považujeme za účelné doplnit znění tohoto odstavce o nové písmeno:</p> <p><i>„f) informaci o životnosti a případných periodických kontrolách nádrží a jak v těchto situacích postupovat.“</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Provozovatel vozidla by měl být informován o periodických kontrolách nádrží (požadavek EHK 110 a EHK 134, byť na straně výrobce) a o její životnosti, kde</p>	<p>Akceptováno. Doplněny požadavky předpisu EHK/OSN 134 (vozidla pracující s vodíkem).</p> <p>Akceptováno.</p>
---	--

<p>je uvedena a jak postupovat, pokud bude překročena (kontrola, výměna, apod.).</p> <p>5. Připomínka k Příloze 12, oddíl A, odst. 15 Navrhujeme ponechat tento odstavec v platnosti. <i>„15. Tažná a spojovací zařízení vozidel“.</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u> Většina tažných a spojovacích zařízení je dnes sice homologována, tím pádem by bylo logické tento bod vyškrtnout, avšak není to 100% všech spojovacích zařízení, stále existují spojovací zařízení pro specifické účely.</p> <p>6. Připomínka k Příloze 12, oddíl E, nový odst. 12 Ačkoli to nebylo předmětem změn, navrhujeme doplnit nový odstavec: <i>„12. Zvláštní výstražné zařízení se dvěma úrovněmi svítivosti musí na změnu intenzity okolního osvětlení (den/noc) reagovat vždy jako celek a to buďto automaticky nebo prostřednictvím ovladače umístěného v dosahu řidiče. Návod k obsluze pro konečného uživatele musí obsahovat informace o povinnosti používat tuto regulaci.“</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u> V poslední době se začíná bohužel mezi uživateli zvláštních výstražných zařízení (zejména zdravotnické služby a někdy hasičů) rozmáhat nebezpečný nešvar, že používají výkonné LED systémy s vysokou svítivostí i v nočním provozu, čímž způsobují fatální oslnění protijedoucích účastníků silničního provozu. Systémy mají někdy upravené i tak, že regulují intenzitu (den/noc) pouze na bočních a zadních zábleskových svítílnách, zatímco předními způsobují nebezpečné oslnění neustále.</p> <p>Nezpochybňujeme právo těchto nadřazených účastníků silničního provozu být viděni, ale nemělo by přitom docházet k ohrožování ostatních uživatelů silnic.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Akceptováno. (Přidáno do bodu 3, dané přílohy.)</p>
--	--

OKOM	<p><u>Po stránce formální:</u></p> <p>1.</p> <p>Předkladatel splnil pouze částečně formální náležitosti týkající se vykazování slučitelnosti s právem EU, jak vyplývají zejména z Legislativních pravidel vlády, v platném znění, a z přílohy k usnesení vlády ze dne 12. října 2005 č. 1304, o Metodických pokynech pro zajišťování prací při plnění legislativních závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii, v platném znění.</p> <p><u>K výkaznictví obecně:</u></p> <p>Postrádáme srovnávací tabulky k některým zapracovávaným předpisům EU uvedeným v rozdílové tabulce (konkrétně jde o nařízení č. 678/2011 a nařízení č. 165/2014). Dále upozorňujeme, že v závěrečném přehledu předpisů EU v rozdílové tabulce jsou směrnice 92/6/EHS, 2006/40/ES a 2007/38/ES uvedeny dvakrát.</p> <p><u>K bodům 3 a 4 (§ 4 odst. 1 písm. b) a § 4 odst. 1 písm. c)):</u></p> <p>Vzhledem k tomu, že vymezení základních znaků pro určení typů, variant a verzí pro jednotlivé kategorie vozidel v § 3 odst. 1 písm. b) a c) je v rozdílové tabulce vykazováno k těm článkům nařízení, které definují typ, variantu a verzi varianty, navrhuje body 3 a 4 týkající se stanovení základních znaků pro určení typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků obdobně v rozdílové tabulce navázat na čl. 3 odst. 15 - 17 nařízení č. 168/2013 a na čl. 3 odst. 17 - 19 nařízení č. 167/2013, které obsahují definice pojmů systém, konstrukční část a samostatný technický celek.</p> <p><u>K bodu 42 (změna přílohy č. 2, bodů 2 – 4):</u></p> <p>Upozorňujeme na nejednotnost výkaznictví mezi návrhem předpisu a rozdílovou tabulkou co se týče nařízení č. 678/2011 (celexové číslo v návrhu chybí). Zároveň je nutné adekvátně upravit srovnávací tabulku ke směrnici 2007/46/ES, resp. k nařízení č. 678/2011</p>	<p>Akceptováno. Srovnávací tabulky k nařízení č. 678/2011 a k nařízení č. 165/2014 budou doplněny a v rozdílové tabulce budou duplicitní předpisy odstraněny.</p> <p>Vysvětleno. Definice pro účely nařízení, uvedené v čl. 3 odst. 15 - 17 nařízení č. 168/2013 a čl. 3 odst. 17 - 19 nařízení č. 167/2013 mají jinou funkci, jejímž účelem není popsat základní znaky pro určení typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jak předpokládá § 4 vyhlášky č. 341/2014 Sb.</p> <p>Akceptováno. Srovnávací tabulka k nařízení č. 678/2011 bude zpracována, do textu předpisu bude doplněno celexové číslo.</p>

<p>(doplnit k příloze II, části A, bodům 1 a 2 směrnice ID návrhu).</p> <p><u>K bodu 43 (změna přílohy č. 3, bodu 2):</u></p> <p>Celexové číslo 32002L0085 je v návrhu oproti rozdílové tabulce uvedeno navíc a směrnice 2002/85/ES není v tabulce platných směrnic obsažena. Požadujeme celex vypustit.</p> <p><u>K bodu 60 (změna přílohy č. 12, části G, bodu 8 včetně poznámky pod čarou č. 15):</u></p> <p>Do textu návrhu je třeba doplnit celex 32002L0085.</p> <p>Co se týče poznámky pod čarou č. 15, směrnice 92/6/EHS byla novelizována směrnicí 2002/85/ES, proto je nutné u poznámky pod čarou č. 15 doplnit tuto novelizaci.</p> <p><u>K bodu 60 (změna přílohy č. 12, části G, bodu 9 - poznámka pod čarou č. 16 a č. 17):</u></p> <p>Směrnice 2006/40/ES nebyla doposud měněna žádnými předpisy, a proto by měl být v poznámce pod čarou č. 16 dovětek „, v platném znění“ vypuštěn. Navíc v případě směrnic, které nemají přímo použitelný charakter, je nutno – existují-li - uvádět příslušné relevantní novelizace, které byly do textu zapracovány.</p> <p>V poznámce pod čarou č. 16 a 17 je nutno ve slově „Parlamentu“ uvést malé „p“.</p> <p><u>K odůvodnění</u></p> <p>Navrhujeme v rámci odůvodnění nehovořit o „rámcových“ směrnicích, když fakticky je „rámcovou“ nazývána pouze směrnice 2007/46/ES.</p> <p>Připomínky a případné návrhy změn:</p> <p><i>Obecně</i></p> <p>1. Nadále trvá principiální nesouhlas odboru kompatibility se zvoleným způsobem „transpozice“ řady směrnic v oblasti schvalování technické způsobilosti vozidel do vnitrostátního právního řádu, a to prostřednictvím tabulky – v předložené novele vyhlášky je patrné v novelizačním bodě 41 (příloha č. 1) a 43 (příloha č. 3 vyhlášky). Předkladatel nepřistoupil k řádnému způsobu transpozice směrnic, ani</p>	<p>Akceptováno. Celexové číslo bude ze seznamu pod tabulkou vypuštěno</p> <p>Akceptováno. Celexové číslo i poznámka pod čarou budou do textu návrhu doplněny.</p> <p>Akceptováno. Text poznámek pod čarou bude upraven.</p> <p>Akceptováno. Formulace v odůvodnění budou upraveny.</p> <p>Vysvětleno. Stávající způsob transpozice byl již v minulosti oznámen Evropské komisi a dosud nebyl zpochybněn ani z její strany, ani ze strany odborné veřejnosti. Stávající způsob transpozice nepostrádá vysvětlující větné</p>
---	--

	<p>k mimořádnému způsobu umožněnému čl. 20a Metodických pokynů. Postrádáme přinejmenším srozumitelně formulované větné konstrukce uvádějící odpovídající odkaz na směrnice ve znění jejich novel. Obdobně není naplněna povinnost referenčního odkazu. Vzhledem k podstatnému snížení počtu uváděných směrnic novelou – většina byla zrušena nařízením č. 167/2013 a nařízením č. 168/2013 – lze k některému z aprobovaných způsobů přistoupit. Stávající způsob „implementace“ nepovažujeme za slučitelný s užívanými způsoby a zvyklostmi implementace práva EU a dle našich poznatků se jinde v právním řádu nevyskytuje.</p> <p>Obdobně nepovažujeme za beze zbytku řádnou transpozici v novelizačním bodě 60. Navrhovaná úprava v zásadě pouze říká, že zde existuje nikoli blíže specifikovaná úprava ve směrnicích, má tedy spíše charakter autoreglativní, než-li regulativní.</p> <p>2. Návrh často užívá obecného odkazu na přímo použitelný předpis. V řadě případů lze tento odkaz blíže konkretizovat – viz novelizační body 1 a 2, kde lze odkazovat vždy na článek 4 daného přímo použitelného předpisu. Dáváme ke zvážení úpravu návrhu v tomto smyslu.</p>	<p>konstrukce (např. v § 9 odst. 1, § 16 odst. 1, § 18 odst. 1 vyhlášky č. 341/2014 Sb. v účinném znění) a samotné odkazy na směrnice pak lze bezesporu pokládat za referenční odkazy na směrnice v českém právu. Směrnice 2007/46/ES bude zanedlouho nahrazena nařízením, jehož schválení se blíží do závěrečné fáze. V této chvíli by bylo legislativně neekonomické provádět další úpravu, která by s sebou přinesla výrazný zásah do struktury a systému navrženého předpisu. Vzhledem k probíhajícímu řízení o porušení Smlouvy č. 2017/0045, které se týká směrnice Komise (EU) 2016/774 ze dne 18. května 2016, kterou se mění příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností, pokládáme za vhodnější novelu přijmout v navržené podobě, což je žádoucí i s ohledem na současně provedenou novelizaci zákona č. 56/2001 Sb. Po přijetí nového nařízení, které nahradí rámcovou směrnicí 2007/46/ES, bude možné způsob dosavadní transpozice směrnic přehodnotit.</p> <p>Hypotézy všech navržených norem pokládáme za jasné a srozumitelné, v tomto směru nevidíme legitimní důvod pro podrobnější formulaci.</p> <p>Užití konkretizovaného odkazu na články přímo použitelných předpisů není vhodné vzhledem k dynamice zákonodárského procesu v Evropské unii v této oblasti. Obecně formulovaný odkaz na přímo použitelný předpis byl zvolen záměrně právě proto, že umožní</p>
--	---	--

	<p>Tyto připomínky jsou zásadní.</p> <p><i>K jednotlivým ustanovením návrhu</i></p> <p><u>K bodům 1 a 2 (poznámky pod čarou č. 12 a 13)</u></p> <p>Název právního aktu v poznámkách navrhujeme uvádět vždy v plném názvu dle Úředního věstníku EU, tedy i s datem schválení. Obdobná nesprávnost je v poznámce pod čarou č. 1, kde schází i správná formulace „v platném znění“.</p> <p><u>K bodu 5 (§ 7)</u></p> <p>Navrhujeme v rámci odůvodnění s ohledem na úpravu práva EU vysvětlit oprávněnost vyloučení některých kategorií/podkategorií vozidel v navrhované úpravě § 7 vyhlášky. Písm. a) zřejmě využívá výjimky v čl. 1 odst. 3 písm. b) směrnice 2007/46/ES; písm. b) zřejmě čl. 2 odst. 2 písm. e) nařízení č. 168/2013; písm. c) se z části opírá o úpravu v čl. 2 odst. 3 nařízení č. 167/2013. Žádáme ospravedlnit vyloučení podkategorií SS a SN.</p> <p>Tato připomínka je zásadní.</p> <p><u>K bodu 6 (§ 8 odst. 1)</u></p> <p>Navrhujeme přezkoumat, zda úprava v § 8 odst. 1 poslední věta je souladná s § 22a odst. 1 písm. d) a § 33 odst. 1 navrhovaného znění vyhlášky, jde-li o kategorii vozidel Z.</p>	<p>vnitrostátní úpravě obstát i při dalších změnách sekundární unijní legislativy, aniž by se tento odkaz stal obsoletním. Zvolený způsob odkazu na unijní nařízení považuje předkladatel za zcela standardní (objevující se i v jiných předpisech v gesci Ministerstva dopravy) a souvisí s přímo použitelným charakterem nařízení.</p> <p>Akceptováno. Text poznámek pod čarou bude upraven.</p> <p>Akceptováno. Text odůvodnění bude doplněn. V případě § 7 písm. a) jde o využití čl. 2 odst. 3 písm. b) směrnice 2007/46/ES, v případě písmene b) a c) lze s vyhodnocením souhlasit.</p> <p>Vysvětleno. V případě vozidel SS a SN lze uvést, že jde o vozidla, která nespádají do věcné působnosti nařízení č. 167/2013 ani č. 168/2013, ani směrnice 2007/46/ES.</p> <p>Vysvětleno. Ustanovení § 8 odst. 1 se týká pouze silničních vozidel kategorie Z, zatímco ustanovení § 33 odst. 1 se týká pouze</p>
--	--	--

	<p><u>K bodu 34 (poznámka pod čarou č. 14):</u></p> <p>Nařízení č. 165/2014 nebylo ještě žádným předpisem měněno (došlo pouze k jazykovým korekturám v několika cizích jazycích), proto doporučujeme vypustit dovětek „, v platném znění“.</p> <p><u>K bodu 34 (§ 27a)</u></p> <p>1. Předkladatel přistupuje k adaptaci vyhlášky na jedno ustanovení nařízení č. 165/2014, přestože byla předkladatelem avizována potřeba řádné adaptace ve vztahu k celému nařízení. Nutno vysvětlit, kdy a jakou formou proběhne.</p> <p>2. Dotčený článek 20 odst. 1 nařízení č. 165/2014 hovoří o nutnosti stanovit četnost zkoušek nejen ve vztahu k celkům ve vozidlech a snímačům pohybu, ale také ke kartám tachografu. Žádáme objasnit, jak je zajišťována implementace tohoto ustanovení.</p> <p>Tyto připomínky jsou zásadní.</p> <p><u>K bodu 41 (změna přílohy č. 1):</u></p> <p>Ze seznamu směrnic má být vypuštěna směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/2/ES ze dne 15. ledna 2008 o poli výhledu a stíračích čelních skel kolových zemědělských a lesnických traktorů, která je ale</p>	<p>zvláštních vozidel a ustanovení § 22a odst. 1 vyhlášky se pak týká obou těchto kategorií.</p> <p>Akceptováno. Text poznámky bude upraven.</p> <p>Vysvětleno. Pokud jde o adaptaci právního řádu na nařízení č. 165/2014, jde o úpravu, kterou nelze adaptovat formou vyhlášky. Ministerstvo dopravy připravuje návrh novelizace několika zákonů ve své gesci. Tento návrh bude předložen k projednání nové vládě jmenované v návaznosti na podzimní volby do Poslanecké sněmovny. V této souvislosti pracuje Ministerstvo dopravy rovněž na odpovídající podrobnější úpravě srovnávací tabulky.</p> <p>Vysvětleno. V České republice jsou vydávány karty tachografu Ministerstvem dopravy, které zajišťuje i jejich výrobu a distribuci. Adaptace tohoto ustanovení nemůže být provedena výhradně vyhláškou z důvodu omezení zmocnění na úpravy vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, mezi něž karty tachografu nepatří.</p> <p>Vysvětleno. Směrnice 2008/2/ES je sice stále označována jako platná, ale opomenutím unijního zákonodárce nebyla v čl. 76 nařízení č. 167/2013 zrušena tato směrnice, ale předcházející směrnice 74/347/EHS, která však v tu dobu již zrušena byla, a</p>
--	--	--

	<p>stále platná. Prosíme o vyjasnění, zda je tato směrnice z tabulky vynechána záměrně.</p> <p><u>K bodu 42 (Vozidla zvláštního určení)</u></p> <p>Je-li nutno v poslední větě odstavce přistoupit k transpozici odkazem, navrhuje ho uvádět ve znění v oddílu 5 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.</p> <p>Tato připomínka je zásadní.</p> <p><u>K bodu 42 (Terénní vozidlo zvláštního určení)</u></p> <p>Navrhujeme lépe transponovat odkaz v bodě 2.3.1 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES, nikoli slovy <i>uvedené v podkategoriích vozidel</i>, neboť terénní vozidlo zvláštního určení samo zřejmě jednou takovou podkategorií je.</p> <p><u>K bodu 43 (změna přílohy č. 3, bodu 2):</u></p> <p>Upozorňujeme, že z tabulky jsou oproti stávajícímu znění vypouštěny stále platné směrnice 89/459/EHS a 2008/68/ES, ačkoli podle odůvodnění by měly být z tabulky vynechány pouze předpisy již neplatné.</p>	<p>to právě směrnicí 2008/2/ES. Lze proto mít za to, že směrnice 2008/2/ES byla zrušena <i>ratione temporis</i> podle zásady <i>lex posterior derogat priori</i> nařízením č. 167/2013, které tuto materii upravuje ve své příloze I, bodu 7 odkazem na předpisy EHK OSN.</p> <p>Akceptováno. Text návrhu vyhlášky bude upraven.</p> <p>Akceptováno. Text návrhu vyhlášky bude upraven.</p> <p>Vysvětleno. Po přezkumu uvedených směrnic 89/459/EHS a 2008/68/ES byl přijat závěr, že jejich transpozice není nezbytná v této vyhlášce odkazem z důvodu jejich provedení jinými vnitrostátními předpisy v gesci Ministerstva dopravy, jak vyplývá z příslušných srovnávacích tabulek k těmto směrnicím.</p>
MO	<p>K materiálu uplatňujeme následující připomínku:</p> <p>Požadujeme v ustanovení § 7 písm. a) rozšířit kategorii silničních vozidel, na která se nebudou uplatňovat příslušné předpisy EU, o kategorii L a T. Požadujeme § 7 písm. a) uvést v tomto znění:</p> <p>„a) silniční vozidla kategorií L, M, N, O a T zkonstruovaná a vyrobená k použití ozbrojenými složkami, civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku.“</p>	<p>Vysvětleno. Souhlasíme, že vozidla kategorie L mohou být používána pro účely uvedené v tomto bodu (v souladu s Nařízením 168/2013), a poté budou vyjmuty s požadavků předpisů EU, ale tato vozidla jsou zahrnuta do bodu b) tohoto paragrafu, pro ně nelze použít ani kategorizaci podle předpisů EU, rozsah užití těchto vozidel je dán definicí</p>

		<p>kategorie Lz uvedenou v příloze č. 2, bod. 1.</p> <p>Vyjmutí vozidel kategorie T z požadavků předpisů EU Nařízení 167/2013 neumožňuje, proto je vyjmout nelze.</p>
MPO	<p>Zásadní připomínka:</p> <ol style="list-style-type: none"> K Odůvodnění: požadují doplnění dle Legislativních pravidel vlády dopady na podnikatelské prostředí. 	Akceptováno doplněno.
	<p>Připomínka:</p> <ol style="list-style-type: none"> K obálce: doporučují v názvu materiálu doplnit mezeru za číslem vyhlášky „vyhláška č. 341/2014 Sb.“ K obecné části odůvodnění ve vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy, zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění změny v posledním odstavci, druhém řádku: doporučují nahradit slovo „nenají“ za slovo „nemají“. K novelizačnímu bodu 27: upozorňuji, že předchozím novelizačním bodem došlo k přečíslování odstavců, tudíž se upravuje odstavec 2, nikoliv 3. Doporučuji opravit v platném znění vyhlášky. K novelizačnímu bodu 34: doporučuji opravit návěti. Mělo by znít: „Za § 27 se vkládá nový § 27a, který včetně nadpisu a poznámky pod čarou č. 14 zní:“. Viz LPV čl. 58 odstavec 2. K novelizačním bodům 41,42, 43, 47 a 50: podle LPV čl. 29 odst. 2 by měla být příloha označena takto: „Příloha č. X k vyhlášce č. 341/2014 Sb.“ K novelizačnímu bodu 60: obdobně jako u novelizačního bodu 34. 	<p>Akceptováno.</p> <p>Akceptováno.</p> <p>Akceptováno.</p> <p>Akceptováno.</p> <p>Neakceptováno. Jedná se o současný stav vyhlášky</p> <p>Akceptováno.</p>
MZE	<ol style="list-style-type: none"> Požadujeme do § 34 odst. 2 vložit nové písm. b), které zní: „b) Okamžitá hmotnost přípojného vozidla nebo přípojných vozidel kategorie R s brzdovým systémem ABS smí být u jízdních souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí nad 40 km.h⁻¹ maximálně však do 60 km.h⁻¹ nejvýše 2,5 násobek okamžité hmotnosti pouze s kombinací tažného vozidla kategorie T5 s ABS.“ <p>Tato připomínka je zásadní</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Oba návrhy (změna poměru hmotnosti vozidel v soupravě s vyšší povolenou rychlostí a připuštění provozu tažného vozidla s ABS v soupravě s přípojným vozidlem bez ABS) jsou nad rámec předkládané novely a považujeme je za potencionálně nebezpečné a již byly v minulosti opakovaně odmítnuty.</p>

	<p>2) Do § 35 odst. 5 požadujeme doplnit nové písm. d), které zní: „d) tažné vozidlo (kolový traktor) kategorie T s ABS a přípojné vozidlo kategorie R s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km.h⁻¹ bez ABS.“.</p> <p>Tato připomínka je zásadní</p> <p>Odůvodnění: Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích neřeší situaci, kdy je traktor vybaven systémem ABS a přípojná vozidla kategorie S a R s brzdovou soustavou nejsou vybavena systémem ABS.</p>	<p>Důvody k odmítnutí jsou podloženy mnoha desítkami let zkušeností s dynamickými zkouškami aktivní bezpečnosti vozidel (řízení, brzdy, stability) technických zkušeben jsou mimo jiné tyto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 , ze dne 15. října 2014, nově stanovuje požadavky na brzdění zemědělských a lesnických vozidel (požadavky na vybavení, účinnosti brzdění, sladění brzdných sil vozidel v soupravách a další). Tyto požadavky se velmi blíží požadavkům silničních vozidel (předpis EHK OSN č. 13) a v některých případech jsou prakticky totožné. Návrh počítá s určitým zvýhodněním zemědělských vozidel oproti vozidlům silničním. Tedy oproti vozidlům s příznivějšími jízdními vlastnostmi (např. silniční pneumatiky, kvalitní tlumené, nejčastěji pneumatické pérování, stabilitní systémy, přísnější hmotnostní podmínky a další). Přitom zemědělská vozidla mají stále určité úlevy, na rozdíl od silničních vozidel, v konstrukčních a provozních podmínkách, ale vždy to bylo kompenzováno sníženou rychlostí. 2. K návrhu změny § 35: <ul style="list-style-type: none"> - Dlouholetý požadavek na zákaz spojování tažného vozidla s ABS a přípojného vozidla bez ABS, vychází ze zkušeností se ztrátou stability přípojného vozidla při intenzivnějším brzdění. K vybočení přípojného vozidla za nepříznivých adhezních
--	--	--

		<p>podmínek, dojde za situace, kdy o tom není řidič nijak varován. Projevem ztráty stability je nejčastěji „zalomení“ jízdní soupravy a tím zabrání celé šíře vozovky, včetně chodníků. Požadavek na podmínky spojitelnosti byl do původní vyhlášky formulován mimo jiné na základě doporučení výrobců brzdových systémů. Není pravdou, že by vyhláška popisované spojení neřešila, toto spojení záměrně není povoleno.</p> <p>Dalšími důvody pro nepovolení změn vyhlášky jsou návrhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poměr okamžité hmotnosti tahače vůči okamžité hmotnosti přípojného vozidla 1 : 2,5 (u silničních vozidel to je 1 : 1,5) - častější sestavování jízdních souprav s 2 přípojnými vozidly - pro některá zemědělská přípojná vozidla neplatily v době jejich schválení požadavky na reakční odezvu brzd, ani požadavky na sladění brzdových účinků vozidel v soupravě, což také významně zvyšuje riziko ztráty stability. <p>3. K návrhu změny § 34:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Povolení poměru okamžitých hmotností zemědělského tažného vozidla a zemědělského přípojného vozidla (přípojných vozidel) 1 : 2,5 až do rychlosti 60 km*h⁻¹ (od současných do 40 km*h⁻¹) tj. zvýšení rychlostního limitu o 1/3 (20km/h) může být významným pro zhoršením
--	--	--

		<p>podmínek bezpečného provozu. Není žádný logický důvod, aby se k silničnímu vozidlu s povolenou rychlostí do $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ mohlo připojit přípojné vozidlo pouze s 1,5násobkem okamžité hmotnosti tažného vozidla a v případě zemědělských až s 2,5 násobkem. Navíc kdyby byl zdůvodnitelný různý poměr okamžitých hmotností, tak by vždy měl být příznivější pro silniční vozidla, které mají lepší jízdní vlastnosti. Pro ně však jednoznačně platí evropské požadavky.</p>
--	--	--