I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 661/2009

ze dne 13. července 2009

o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [1],

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy [2],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. K tomu účelu se uplatňuje komplexní systém Společenství pro schvalování typu motorových vozidel, stanovený směrnicí 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 vozidla (rámcová směrnice) [3].

(2) Toto nařízení je zvláštním nařízením pro účely postupu Společenství pro schvalování typu motorových vozidel stanoveného směrnicí 2007/46/ES. Přílohy IV, VI, XI a XV uvedené směrnice by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

(3) Tímto nařízením není dotčen postup jednorázového a kombinovaného schvalování typu vozidel uvedený v článku 6 směrnice 2007/46/ES.

(4) V rámci Společenství byly harmonizovány technické požadavky pro schvalování typu motorových vozidel ohledně řady bezpečnostních a environmentálních prvků, aby v jednotlivých členských státech nebyly uplatňovány rozdílné požadavky a aby byla v celém Společenství zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí.

(5) Cílem tohoto nařízení je proto také zvýšit konkurenceschopnost automobilového průmyslu Společenství a zároveň umožnit členským státům účinně dohlížet na to, zda jsou na trhu dodržovány podrobné požadavky pro schvalování typu motorových vozidel uvedené v tomto nařízení, které souvisejí s uváděním dotyčných výrobků na trh.

(6) Z důvodu dostupnosti systémů monitorování tlaku v pneumatikách, které zároveň zvyšují bezpečnost pneumatik a zlepšují jejich vliv na životní prostředí, je vhodné stanovit požadavky týkající se obecné bezpečnosti motorových vozidel pneumatik a jejich vlivu na životní prostředí.

(7) Na žádost Evropského parlamentu byl u právních předpisů Společenství o motorových vozidlech použit nový regulativní přístup. Toto nařízení by proto mělo stanovit pouze základní ustanovení týkající se bezpečnosti motorových vozidel a emisí CO_2 a hluku z pneumatik, zatímco technické specifikace by měly být stanoveny v prováděcích opatřeních přijatých v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi [4].

[1] Stanovisko ze dne 14. ledna 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

[2] Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 10. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 22. června 2009.

[3] Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

[4] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

(8) Zejména je třeba zmocnit Komisi k zavedení zvláštních postupů, zkoušek a požadavků na schvalování typu motorových vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků; k přesnějšímu vymezení charakteristik, které musí pneumatika splňovat, aby mohla být označena za „pneumatiku pro zvláštní užití“, „profesionální terénní pneumatiku“, „zesílenou pneumatiku“, „pneumatiku pro vysoké zatížení“, „pneumatiku pro jízdu na sněhu“, „náhradní pneumatiku pro dočasné užití typu T“ nebo „trakční pneumatiku“; ke stanovení zvláštních bezpečnostních požadavků na vozidla určená k přepravě nebezpečných věcí po silnicích uvnitř členských států nebo mezi nimi; k osvobození některých vozidel či tříd vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 od povinnosti instalace vyspělých systémů nouzového brzdění anebo systémů varování při vybočení z jízdního pruhu; ke změně mezních hodnot pro valivý odpor a hluk odvalování pneumatik na základě výsledků změn zkušebních postupů, aniž by bylo nutno slevit ze současné úrovně ochrany životního prostředí; k zavedení pravidel týkajících se postupu stanovení hladiny hluku pneumatik; ke zkrácení období pro doprodej pneumatik, které nesplňují nové požadavky stanovené v tomto nařízení a v prováděcích opatřeních k němu, a ke změně přílohy IV tak, aby zahrnovala předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN), které jsou závazné podle rozhodnutí Rady 97/836/ES ze dne 27. listopadu 1997 o přistoupení Evropského společenství k Dohodě Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech, a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení typu udělených na základě těchto pravidel [1]. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(9) Kromě probíhající iniciativy Komise zaměřené na vytvoření systému klasifikace vozovek by Komise měla do dvanácti měsíců po dni vstupu tohoto nařízení v platnost předložit návrh na klasifikaci vozovek Evropské unie podle toho, kolik na nich vzniká hluku. Tento návrh doplní sledování hlukové zátěže v přepravě motorovými vozidly s cílem stanovit vhodné priority a požadavky na povrch vozovek a zavést maximální mezní hodnoty pro hluk vytvářený na vozovce.

(10) Technický pokrok v oblasti vyspělých bezpečnostních systémů pro vozidla skýtá nové možnosti snížení obětí nehod. Aby se co nejvíce snížil počet obětí nehod, je nutné přijmout opatření k zavedení některých souvisejících nových technologií.

(11) Povinné a soustavné používání vyspělých technologií při výrobě pneumatik a používání pneumatik s nízkým valivým odporem je zásadní pro to, aby se v odvětví dopravy snížil podíl emisí skleníkových plynů produkovaných silniční dopravou, a současně pro podporu inovací, zaměstnanosti a konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Společenství.

(12) Aby byly zjednodušeny právní předpisy o schvalování typu v souladu s doporučeními obsaženými v závěrečné zprávě pracovní skupiny na vysoké úrovni CARS 21, je vhodné zrušit některé směrnice, aniž by došlo ke snížení ochrany účastníků silničního provozu. Požadavky stanovené v uvedených směrnicích by měly být přejaty tímto nařízením a měly by být případně nahrazeny odkazy na odpovídající předpisy EHK OSN tak, jak byly začleněny do práva Společenství v souladu s rozhodnutím 97/836/ES. Ke snížení administrativní zátěže procesu schvalování typu je vhodné umožnit výrobcům motorových vozidel, aby schválení typu pro účely tohoto nařízení případně získali tak, že získají schválení v souladu s příslušným předpisem EHK OSN uvedeným v příloze IV tohoto nařízení.

(13) Je vhodné, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních účastníků silničního provozu. Je proto nezbytné, aby výrobci zajišťovali, aby vozidla splňovala příslušné požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu. Uvedená ustanovení by měla mimo jiné obsahovat požadavky na kompaktnost konstrukce vozidel, pomocné systémy ovládání vozidla řidičem, systémy, které zabezpečují řidiči viditelnost a poskytují mu informace o stavu vozidla a okolního prostředí, osvětlovací systémy vozidla, systémy ochrany cestujících ve vozidle, vnějšek vozidla a příslušenství, hmotnosti a rozměry vozidla, pneumatiky, vyspělé systémy pro vozidla a různé další prvky. Dále je nutné, aby vozidla splňovala zvláštní ustanovení týkající se některých nákladních vozidel a jejich přípojných vozidel, případně zvláštní ustanovení týkající se autobusů.

(14) Harmonogram pro zavádění nových zvláštních požadavků na schvalování typu vozidel by měl zohlednit technickou proveditelnost takových požadavků. Obecně by měly požadavky platit zpočátku pouze pro nové typy vozidel. U stávajících typů vozidel by měla být ke splnění požadavků poskytnuta prodloužená lhůta. Povinné montování systémů monitorování tlaku v pneumatikách by navíc mělo zpočátku platit pouze pro osobní automobily. Povinné montování ostatních vyspělých bezpečnostních prvků by mělo zpočátku platit pouze pro těžká nákladní vozidla.

(15) Komise by měla pokračovat v hodnocení technické a ekonomické proveditelnosti a tržní zralosti dalších vyspělých bezpečnostních prvků a předložit zprávu, včetně případných návrhů změn tohoto nařízení, do 1. prosince 2012 a dále každé tři roky.

[1] Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.

(16) Komise by měla posoudit, zda by bylo možné rozšířit povinnou montáž systémů monitorování tlaku v pneumatikách, systémů varování při vybočení z jízdního pruhu a vyspělých systémů nouzového brzdění i na vozidla jiných kategorií, a případně navrhnout změnu tohoto nařízení.

(17) Komise by měla posoudit, zda by bylo možné zpřísnit požadavky na přilnavost pneumatik na mokrých površích, a případně navrhnout změnu tohoto nařízení. Členské státy by měly zajistit účinný dohled nad trhem.

(18) Potenciálu zvyšování bezpečnosti a snižování emisí CO_2 a hluku z dopravy lze plně využít pouze ve spojení se systémem označování pneumatik, který by se zaměřoval na informování spotřebitele o vlastnostech pneumatik.

(19) Je vhodné, aby byla provedena opatření oznámená ve sdělení Komise ze dne 7. února 2007 nazvaném „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ zaměřená na snižování emisí CO_2 z pneumatik. Tohoto snížení by se mělo dosáhnout kombinací používání pneumatik s nízkým valivým odporem a systémů monitorování tlaku v pneumatikách. Zároveň je vhodné stanovit požadavky zaměřené na snižování hluku z pneumatik a požadavky na přilnavost na mokrých površích zajišťující, aby byly dodržovány úrovně bezpečnosti pneumatik. Související harmonogram provádění by měl odrážet stupeň náročnosti plnění těchto požadavků. Vzhledem k náročnosti plnění požadavků ohledně hluku odvalování pneumatik a k době, kterou průmysl potřebuje na nahrazení stávajících řad pneumatik, je zejména vhodné poskytnout delší období na zavádění požadavků na hluk odvalování pneumatik ohledně nových pneumatik stávajících typů.

(20) Některé kategorie pneumatik, včetně profesionálních terénních pneumatik, které podléhají rychlostnímu omezení, a pneumatik určených pouze pro vozidla poprvé zaregistrovaná před rokem 1990, budou nejspíše vyráběny pouze ve velmi malých množstvích. Proto je vhodné osvobodit tyto kategorie pneumatik od některých požadavků stanovených tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, pokud se tyto požadavky neslučují s použitím těchto pneumatik nebo pokud je jimi uložená dodatečná zátěž nepřiměřená.

(21) Pokud jde o protektorované pneumatiky, měla by Komise řádně vyhodnotit toto odvětví se zapojením všech zúčastněných subjektů a zvážit, zda je třeba upravit stávající regulační rámec.

(22) Pro některé zvláštní kategorie pneumatik je vhodné stanovit úlevy ohledně některých mezních hodnot valivého odporu a hluku odvalování pneumatik s cílem přihlédnout k jejich konstrukci a funkčním charakteristikám. Zejména je vhodné stanovit tyto úlevy v případě pneumatik konstruovaných tak, aby měly za mimořádných sněhových podmínek lepší trakci a brzdný účinek.

(23) Pneumatiky pro zvláštní užití se používají u vozidel vstupujících na staveniště a do těžebních oblastí, a proto jsou konstruovány především tak, aby měly lepší výkon v terénu než pneumatiky určené pouze pro používání na silnicích. Aby mohly podávat tento výkon, jsou vyráběny z materiálů, které jim umožňují lépe odolávat poškození než v případě normálních pneumatik, a mají blokový vzorek. Jelikož v důsledku obou těchto konstrukčních vlastností pneumatiky pro zvláštní užití produkují více hluku než normální pneumatiky, mělo by být povoleno, aby produkovaly více hluku než normální pneumatiky.

(24) Elektronické systémy kontroly stability, vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy varování při vybočení z jízdního pruhu mají vysokou schopnost značně snížit počet obětí nehod. Proto by Komise měla v souladu s předpisy EHK OSN stanovit požadavky na tyto systémy u kategorií vozidel, u nichž je jejich používání vhodné a u nichž je prokázáno, že zlepší celkovou úroveň bezpečnosti. Měla by být stanovena dostatečně dlouhá lhůta pro provedení těchto požadavků, aby mohla být přijata prováděcí opatření a poté mohly být tyto složité technologie vyvinuty a instalovány do vozidel.

(25) S účinkem od roku 2011 pro nová schválení typu a od roku 2014 pro nová vozidla by měly lhůty pro povinnou montáž elektronických systémů kontroly stability na těžkých užitkových vozidlech odpovídat datům stanoveným v tomto nařízení.

(26) Až do zavedení elektronických systémů kontroly stability by Komise měla přijímat opatření a vést kampaně, kterými by informovala o účinnosti těchto systémů a propagovala jejich prodej. Komise by měla kromě toho sledovat cenový vývoj, aby prověřila, zda nedochází k neúměrnému nárůstu cen nových vozů v důsledku jejich vybavení podle nových bezpečnostních norem.

(27) Opatření, jež budou navržena na základě tohoto nařízení nebo postupů, jež mají být provedeny v rámci jeho uplatňování, by měla být v souladu se zásadami, které Komise stanovila ve sdělení ze dne 7. února 2007 nazvaném „Regulační rámec pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století“. Zejména by v zájmu zdokonalení a zjednodušení právní úpravy, a aby nebylo stále nutné aktualizovat stávající právní předpisy Společenství týkající se technických specifikací, mělo toto nařízení odkazovat na stávající mezinárodní normy a předpisy, aniž by je bylo nutné opakovat v právním rámci Společenství.

(28) Je důležité, aby náhradní součásti pro systémy, na které se toto nařízení vztahuje, podléhaly rovnocenným požadavkům na bezpečnost a schvalovacím postupům. Proto je vhodné zajistit schvalování náhradních součástí a samostatných technických celků.

(29) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

(30) Toto nařízení souvisí s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla [1] a s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel [2]. Zejména by ustanovení tohoto nařízení týkající se snížení emisí CO_2 měla být co nejvíce propojena s dodatečnými opatřeními zaměřenými na snížení CO_2 o dalších 10 g na základě cílové hodnoty emisí CO_2 ve výši 130 g.

(31) Komise by měla v přiměřené lhůtě navrhnout v rámci integrovanějšího přístupu další změny tohoto nařízení či předložit jiné návrhy na základě komplexního posouzení dopadů, které se bude zabývat všemi dalšími možnými opatřeními k dosažení požadovaných cílových hodnot emisí CO_2 a bude se vztahovat na další technologie dostupné na trhu, včetně technologií na udržování tlaku v pneumatikách, zlepšování povrchu vozovek a všech dalších nových relevantních technologií, jakož i na požadavky týkající se účinnosti klimatizace, které mají či by mohly mít zřetelný vliv na valivý odpor pneumatik nebo na hospodárnost spotřeby pohonných hmot u vozidla a na emise CO_2.

(32) K řešení problému hluku na silnicích by měl být uplatňován jednotný a ucelený přístup. S ohledem na skutečnost, že hluk na silnicích je výrazně ovlivňován povrchem vozovky, probíhá nyní přezkum normy ISO 10844, která by měla být v tomto ohledu posouzena s cílem dalšího zlepšení povrchu vozovek. Členské státy by měly v rámci stávajících norem ISO investovat více prostředků do zlepšení povrchu svých vozovek. Dále je třeba vytvořit jednotnou koncepci týkající se emisí hluku, která by zahrnovala všechny dopravní systémy a která by se kromě hluku vznikajícího v silniční dopravě zabývala i hlukem v letecké a železniční dopravě.

(33) Ode dne použitelnosti příslušných požadavků na nová vozidla, nové součásti a samostatné technické celky, které stanoví toto nařízení, by měly být zrušeny tyto směrnice:

— směrnice Rady 70/221/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se palivových nádrží a ochrany proti podjetí zezadu u motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [3],

— směrnice Rady 70/222/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se umístění a připevnění zadních registračních tabulek na motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech [4],

— směrnice Rady 70/311/EHS ze dne 8. června 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [5],

— směrnice Rady 70/387/EHS ze dne 27. července 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se dveří motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [6],

— směrnice Rady 70/388/EHS ze dne 27. července 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zvukových výstražných zařízení motorových vozidel [7],

— směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [8],

— směrnice Rady 72/245/EHS ze dne 20. června 1972 o vysokofrekvenčním rušení (elektromagnetické kompatibilitě) vozidel [9],

— směrnice Rady 74/60/EHS ze dne 17. prosince 1973 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se vnitřní výbavy motorových vozidel [10],

[1] Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.
[2] Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.
[3] Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 23.
[4] Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 25.
[5] Úř. věst. L 133, 18.6.1970, s. 10.
[6] Úř. věst. L 176, 10.8.1970, s. 5.
[7] Úř. věst. L 176, 10.8.1970, s. 12.
[8] Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37.
[9] Úř. věst. L 152, 6.7.1972, s. 15.
[10] Úř. věst. L 38, 11.2.1974, s. 2.

— směrnice Rady 74/61/EHS ze dne 17. prosince 1973 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zařízení bránících neoprávněnému použití motorových vozidel ([1]),

— směrnice Rady 74/297/EHS ze dne 4. června 1974 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se vnitřní výbavy motorových vozidel (chování mechanismu řízení při nárazu) ([2]),

— směrnice Rady 74/408/EHS ze dne 22. července 1974 týkající se motorových vozidel s ohledem na sedadla, jejich ukotvení a opěrky hlavy ([3]),

— směrnice Rady 74/483/EHS ze dne 17. září 1974 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se vnějších výčnělků motorových vozidel ([4]),

— směrnice Rady 75/443/EHS ze dne 26. června 1975 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zpětného chodu a rychloměrného zařízení motorových vozidel ([5]),

— směrnice Rady 76/114/EHS ze dne 18. prosince 1975 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se povinných štítků a nápisů pro motorová vozidla a pro jejich přípojná vozidla a pro jejich umístění a způsob upevnění ([6]),

— směrnice Rady 76/115/EHS ze dne 18. prosince 1975 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se kotevních úchytů bezpečnostních pásů motorových vozidel ([7]),

— směrnice Rady 76/756/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([8]),

— směrnice Rady 76/757/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se odrazek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([9]),

— směrnice Rady 76/758/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se doplňkových obrysových svítilen, předních obrysových svítilen, zadních obrysových svítilen, brzdových svítilen, denních svítilen a bočních obrysových svítilen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([10]),

— směrnice Rady 76/759/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se směrových svítilen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([11]),

— směrnice Rady 76/760/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se svítilen zadních registračních tabulek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([12]),

— směrnice Rady 76/761/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se světlometů motorových vozidel, které slouží jako dálkové nebo potkávací světlomety, a zdrojů světla (žárovek a jiných zdrojů) užitých ve schválených světlometech nebo svítilnách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([13]),

— směrnice Rady 76/762/EHS ze dne 27. července 1976 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se předních mlhových světlometů motorových vozidel ([14]),

— směrnice Rady 77/389/EHS ze dne 17. května 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se odtahových úchytů motorových vozidel ([15]),

— směrnice Rady 77/538/EHS ze dne 28. června 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zadních mlhových svítilen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([16]),

— směrnice Rady 77/539/EHS ze dne 28. června 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zpětných světlometů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([17]),

— směrnice Rady 77/540/EHS ze dne 28. června 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se parkovacích svítilen motorových vozidel ([18]),

([1]) Úř. věst. L 38, 11.2.1974, s. 22.
([2]) Úř. věst. L 165, 20.6.1974, s. 16.
([3]) Úř. věst. L 221, 12.8.1974, s. 1.
([4]) Úř. věst. L 266, 2.10.1974, s. 4.
([5]) Úř. věst. L 196, 26.7.1975, s. 1.
([6]) Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 1.
([7]) Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 6.
([8]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 1.
([9]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 32.
([10]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 54.
([11]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 71.
([12]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 85.
([13]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 96.
([14]) Úř. věst. L 262, 27.9.1976, s. 122.
([15]) Úř. věst. L 145, 13.6.1977, s. 41.
([16]) Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 60.
([17]) Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 72.
([18]) Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 83.

— směrnice Rady 77/541/EHS ze dne 28. června 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se bezpečnostních pásů a zádržných systémů motorových vozidel ([1]),

— směrnice Rady 77/649/EHS ze dne 27. září 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pole výhledu řidičů motorových vozidel ([2]),

— směrnice Rady 78/316/EHS ze dne 21. prosince 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se vnitřní výbavy motorových vozidel (označení ovládačů, sdělovačů a indikátorů) ([3]),

— směrnice Rady 78/317/EHS ze dne 21. prosince 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se systémů odmrazování a odmlžování zasklených povrchů motorových vozidel ([4]),

— směrnice Rady 78/318/EHS ze dne 21. prosince 1977 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se systémů stírání a ostřikování čelních skel motorových vozidel ([5]),

— směrnice Rady 78/549/EHS ze dne 12. června 1978 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se krytů kol motorových vozidel ([6]),

— směrnice Rady 78/932/EHS ze dne 16. října 1978 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opěrek hlavy na sedadlech motorových vozidel ([7]),

— směrnice Rady 89/297/EHS ze dne 13. dubna 1989 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se boční ochrany (bočních ochranných zařízení) určitých motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([8]),

— směrnice Rady 91/226/EHS ze dne 27. března 1991 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se systémů proti rozstřiku u určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([9]),

— směrnice Rady 92/21/EHS ze dne 31. března 1992 o hmotnostech a rozměrech motorových vozidel kategorie M_1 ([10]),

— směrnice Rady 92/22/EHS ze dne 31. března 1992 o bezpečnostním zasklení a zasklívacích materiálech motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([11]),

— směrnice Rady 92/23/EHS ze dne 31. března 1992 o pneumatikách pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla a o jejich montáži ([12]),

— směrnice Rady 92/24/EHS ze dne 31. března 1992 o omezovačích rychlosti nebo podobných palubních systémech omezení rychlosti u některých kategorií motorových vozidel ([13]),

— směrnice Rady 92/114/EHS ze dne 17. prosince 1992 týkající se vnějších výčnělků před zadní stěnou kabiny motorových vozidel kategorie N ([14]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/20/ES ze dne 30. května 1994 o mechanických spojovacích zařízeních motorových vozidel a přípojných vozidel a jejich připevnění na tato vozidla ([15]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/28/ES ze dne 24. října 1995 o hořlavosti materiálů vnitřní výbavy určitých kategorií motorových vozidel ([16]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/27/ES ze dne 20. května 1996 o ochraně cestujících v motorových vozidlech při bočním nárazu a o změně směrnice 70/156/EHS ([17]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/79/ES ze dne 16. prosince 1996 o ochraně cestujících v motorových vozidlech při čelním nárazu a o změně směrnice 70/156/EHS ([18]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/27/ES ze dne 22. července 1997 o hmotnostech a rozměrech určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o změně směrnice 70/156/EHS ([19]),

([1]) Úř. věst. L 220, 29.8.1977, s. 95.
([2]) Úř. věst. L 267, 19.10.1977, s. 1.
([3]) Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 3.
([4]) Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 27.
([5]) Úř. věst. L 81, 28.3.1978, s. 49.
([6]) Úř. věst. L 168, 26.6.1978, s. 45.
([7]) Úř. věst. L 325, 20.11.1978, s. 1.
([8]) Úř. věst. L 124, 5.5.1989, s. 1.
([9]) Úř. věst. L 103, 23.4.1991, s. 5.
([10]) Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 1.
([11]) Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 11.
([12]) Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 95.
([13]) Úř. věst. L 129, 14.5.1992, s. 154.
([14]) Úř. věst. L 409, 31.12.1992, s. 17.
([15]) Úř. věst. L 195, 29.7.1994, s. 1.
([16]) Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 1.
([17]) Úř. věst. L 169, 8.7.1996, s. 1.
([18]) Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 7.
([19]) Úř. věst. L 233, 25.8.1997, s. 1.

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/91/ES ze dne 14. prosince 1998 o motorových vozidlech a jejich přípojných vozidlech určených pro silniční přepravu nebezpečných věcí a o změně směrnice 70/156/EHS o schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ([1]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/40/ES ze dne 26. června 2000 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se ochrany proti podjetí zepředu u motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/156/EHS ([2]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/56/ES ze dne 27. září 2001 o systémech vytápění pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, o změně směrnice Rady 70/156/EHS a o zrušení směrnice Rady 78/548/EHS ([3]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/85/ES ze dne 20. listopadu 2001 o zvláštních ustanoveních pro vozidla používaná k přepravě osob, která mají více než osm sedadel kromě sedadla řidiče, a o změně směrnic 70/156/EHS a 97/27/ES ([4]),

— směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/97/ES ze dne 10. listopadu 2003 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu zařízení pro nepřímý výhled a vozidel vybavených těmito zařízeními, kterou se mění směrnice 70/156/EHS a zrušuje směrnice 71/127/EHS ([5]).

(34) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž dosažení vnitřního trhu zavedením společných technických požadavků týkajících se bezpečnosti motorových vozidel a pneumatik a jejich vlivu na životní prostředí, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu potřebné činnosti lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

([1]) Úř. věst. L 11, 16.1.1999, s. 25.
([2]) Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 9.
([3]) Úř. věst. L 292, 9.11.2001, s. 21.
([4]) Úř. věst. L 42, 13.2.2002, s. 1.
([5]) Úř. věst. L 25, 29.1.2004, s. 1.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky:

1) na schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla s ohledem na jejich bezpečnost;

2) na schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o systémy monitorování tlaku v pneumatikách, s ohledem na jejich bezpečnost, palivovou účinnost a emise CO_2, a pokud jde o ukazatele rychlostních stupňů, s ohledem na jejich palivovou účinnost a emise CO_2; a

3) na schvalování typu nově vyrobených pneumatik s ohledem na jejich bezpečnost, valivý odpor a emise hluku odvalování pneumatik.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje s výhradou článků 5 až 12 na vozidla kategorií M, N a O a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky pro ně určené vymezené v části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 3 směrnice 2007/46/ES.

Vedle toho se rozumí:

1) „elektronickou kontrolou stability“ elektronická ovládací funkce vozidla, která zlepšuje dynamickou stabilitu vozidla;

2) „vozidlem třídy I M_2 nebo M_3“ vozidlo kategorie M_2 nebo M_3 s kapacitou více než 22 cestujících kromě řidiče, které je konstruováno tak, že má prostor pro stojící cestující, který umožňuje jejich častý pohyb;

3) „vozidlem třídy A M_2 nebo M_3“ vozidlo kategorie M_2 nebo M_3 s kapacitou nejvýše 22 cestujících kromě řidiče, které je určeno k přepravě stojících cestujících, má sedadla a je vybaveno pro stojící cestující;

4) „systémem varování při vybočení z jízdního pruhu“ systém, který řidiče upozorňuje na neúmyslné vybočení vozidla z jízdního pruhu;

5) „vyspělým systémem nouzového brzdění“ systém, který dokáže automaticky zjistit mimořádnou situaci, aktivovat brzdový systém vozidla a zpomalit vozidlo s cílem zabránit srážce nebo ji zmírnit;

6) „indexem únosnosti“ jedno nebo dvě čísla, která představují zatížení, jež pneumatika snese na jednoduchém nebo jednoduchém a zdvojeném kole při rychlosti odpovídající příslušné rychlostní kategorii, a pokud je používána v souladu s požadavky stanovenými výrobcem;

7) „systémem monitorování tlaku v pneumatikách“ systém namontovaný ve vozidle, kterým lze vyhodnocovat tlak v pneumatikách nebo jeho změny za časový úsek a poskytovat odpovídající informace za provozu vozidla uživateli;

8) „pneumatikou pro zvláštní užití“ pneumatika určená pro smíšené použití, jak silniční, tak terénní, nebo pro jiné zvláštní použití;

9) „profesionální terénní pneumatikou“ pneumatika pro zvláštní užití určená především pro jízdu v extrémních terénních podmínkách;

10) „zesílenou pneumatikou“ nebo „pneumatikou pro vysoké zatížení“ pneumatika třídy C1, jejíž kostra je koncipována tak, aby unesla těžší náklad než odpovídající standardní pneumatika;

11. „pneumatikou pro jízdu na sněhu“ pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo struktura jsou konstruovány především k dosažení lepší výkonnosti ve sněhových podmínkách, než jaké dosahuje normální pneumatika, pokud jde o schopnost uvádět vozidlo do pohybu a udržovat je v něm;

12) „náhradní pneumatikou pro dočasné užití typu T“ náhradní pneumatika pro dočasné užití konstruovaná pro použití při vyšším tlaku nahuštění, než jaký je stanoven pro standardní a zesílené pneumatiky;

13) „trakční pneumatikou“ pneumatika třídy C2 nebo C3, která nese nápis „M + S“, „M.S.“ nebo „M&S“ a je určena k namontování na hnací nápravu či nápravy vozidla;

14) „nechráněnými účastníky silničního provozu“ chodci, cyklisté a motocyklisté;

15) „ukazatelem rychlostních stupňů“ viditelný ukazatel, který řidiči doporučuje zařadit jiný rychlostní stupeň;

16) „manuální převodovkou“ převodovka, kterou lze ovládat tak, že přeřazení z jednoho rychlostního stupně na druhý je vždy okamžitým výsledkem činnosti řidiče, bez ohledu na způsob fyzického provedení tohoto úkonu; toto se nevztahuje na systémy, kdy řidič může pouze předem zvolit určitý způsob řazení či omezit počet rychlostních stupňů využívaných při řízení, kdy však ke skutečnému přeřazení rychlostních stupňů dochází nezávisle na rozhodnutí řidiče na základě určitých jízdních režimů.

KAPITOLA II

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 4

Obecné povinnosti

1. Výrobci musí prokázat, že všem novým vozidlům, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu ve Společenství, bylo uděleno schválení typu v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

2. Výrobci se mohou rozhodnout, zda požádají o schválení typu pro veškeré systémy a montáž všech konstrukčních částí a samostatných technických celků, na něž se vztahuje toto nařízení, nebo zda požádají o schválení typu pro jeden nebo více systémů a pro montáž jedné nebo více konstrukčních částí a jednoho nebo více samostatných technických celků, na něž se vztahuje toto nařízení. Schválení typu v souladu s předpisy EHK OSN uvedenými v příloze IV se považuje za ES schválení typu v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

3. Výrobci musí prokázat, že všem novým systémům, konstrukčním částem a samostatným technickým celkům, které jsou prodávány nebo uváděny do provozu ve Společenství, bylo uděleno schválení typu v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

Článek 5

Obecné požadavky a zkoušky

1. Výrobci zajistí, aby vozidla byla konstruována, vyráběna a montována takovým způsobem, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a ostatních účastníků silničního provozu.

2. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení a prováděcích opatřeních k němu, včetně požadavků:

a) na kompaktnost konstrukce vozidel, včetně nárazových zkoušek;

b) na systémy usnadňující řidiči ovládání vozidla, včetně systémů řízení a brzdění a elektronických systémů kontroly stability;

c) na systémy, které zabezpečují řidiči viditelnost a poskytují mu informace o stavu vozidla a okolního prostředí, včetně zasklení, zrcátek a informačních systémů řidiče;

d) na osvětlovací systémy vozidla;

e) na ochranu cestujících ve vozidle, včetně vnitřní výbavy, opěrek hlavy, bezpečnostních pásů, kotevních úchytů „ISOfix“ nebo vestavěných dětských zádržných systémů a dveří vozidla;

f) na vnějšek vozidla a příslušenství;

g) na elektromagnetickou kompatibilitu;

h) na zvuková výstražná zařízení;

i) na systémy vytápění;

j) na zařízení bránící neoprávněnému použití;

k) na identifikační systémy vozidla;

l) na hmotnosti a rozměry;

m) na elektrickou bezpečnost;

n) na ukazatele rychlostních stupňů.

3. Požadavky stanovené v odstavcích 1 a 2 se vztahují na vozidla a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky pro ně určené, jak je uvedeno v příloze I.

Článek 6

Zvláštní požadavky na některá vozidla kategorií N a O

1. Vozidla kategorií N a O musí tam, kde to přichází v úvahu, splňovat vedle požadavků obsažených v článcích 5, 8, 9, 10 a 12 a prováděcích opatřeních k nim i požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 tohoto článku a prováděcích opatřeních k němu.

2. Vozidla kategorií N_2 a N_3 musí být konstruována tak, aby bylo v případě čelní srážky s jiným vozidlem minimalizováno riziko zranění cestujících ve vozidle způsobeného podjetím.

3. Vozidla kategorií N_2, N_3, O_3 a O_4 musí být konstruována tak, aby bylo v případě bočního nárazu do vozidla nechráněným účastníkem silničního provozu minimalizováno riziko jeho zranění způsobeného podjetím.

4. Kabina vozidla nebo prostor určený pro řidiče a cestující musí mít dostatečnou pevnost, aby byl cestující ochráněn v případě nárazu, s přihlédnutím k předpisu EHK OSN č. 29.

5. Vozidla kategorií N_2, N_3, O_3 a O_4 musí být konstruována tak, aby byl minimalizován vliv rozstřiku emisí vozidla na schopnost vidění řidičů ostatních vozidel.

Článek 7

Zvláštní požadavky na vozidla kategorií M_2 a M_3

1. Vozidla kategorií M_2 a M_3 musí splňovat vedle požadavků obsažených v článcích 5, 8, 9, 10 a 12 a v prováděcích opatřeních k nim i požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 tohoto článku a v prováděcích opatřeních k němu.

2. Přepravní kapacita vozidla, včetně sedících a stojících cestujících a uživatelů invalidních vozíků, musí být přiměřená hmotnosti, velikosti a uspořádání vozidla.

3. Karoserie vozidla musí být navržena a vyrobena tak, aby byl provoz vozidla bezpečný a stabilní i při plné kapacitě. Musí být přijata vhodná opatření k zajištění bezpečného nastupování do vozidla a vystupování z něj, zejména v případě nouze.

4. Vozidla třídy I musí být uzpůsobena pro nastupování osob se sníženou pohyblivostí, včetně uživatelů invalidních vozíků.

5. Materiály použité při konstrukci vnitřku karoserií autobusů a autokarů musí v co největší míře zabraňovat nebo alespoň zpomalovat šíření ohně, aby cestující mohli v případě vzniku požáru opustit vozidlo.

Článek 8

Klasifikace pneumatik

1. Pneumatiky se klasifikují takto:

a) pneumatiky třídy C1 – pneumatiky určené především pro vozidla kategorií M_1, N_1, O_1 a O_2;

b) pneumatiky třídy C2 – pneumatiky určené především pro vozidla kategorií M_2, M_3, N, O_3 a O_4 s indexem únosnosti na jednoduchém kole ≤ 121 a značkou kategorie rychlosti ≥ „N“;

c) pneumatiky třídy C3 – pneumatiky určené především pro vozidla kategorií M_2, M_3, N, O_3 a O_4 s jedním z těchto indexů únosnosti:

   i) index únosnosti na jednoduchém kole ≤ 121 a značka kategorie rychlosti ≤ „M“,

   ii) index únosnosti na jednoduchém kole ≥ 122.

Pneumatika může být zařazena do více tříd, pokud splňuje všechny příslušné požadavky každé třídy, ve které je klasifikována.

2. Použije se seznam indexů únosnosti a odpovídajících hmotností obsažený v předpisech EHK OSN č. 30 a 54.

Článek 9

Zvláštní ustanovení pro pneumatiky vozidel, montáž pneumatik a systémy monitorování tlaku v pneumatikách

1. Všechny pneumatiky dodávané jako součást vybavení vozidla, včetně veškerých případných náhradních pneumatik, musí odpovídat použití na vozidlech, pro která jsou určeny, zejména pokud jde o jejich rozměry, rychlost a nosnostní charakteristiky.

2. Vozidla kategorie M_1 musí být vybavena přesným systémem monitorování tlaku v pneumatikách, který řidiče uvnitř vozidla v případě potřeby upozorní v zájmu optimální spotřeby paliva a bezpečnosti silničního provozu na pokles tlaku v některé z pneumatik. V technických specifikacích budou stanoveny příslušné mezní hodnoty k dosažení tohoto cíle, které nadto umožní uplatňovat při vývoji přesných systémů monitorování tlaku v pneumatikách technologicky neutrální a nákladově efektivní přístup.

3. Všechny pneumatiky třídy C1 musí splňovat požadavky na přilnavost na mokrých površích obsažené v části A přílohy II.

4. Všechny pneumatiky musí splňovat požadavky na valivý odpor obsažené v části B přílohy II.

5. Všechny pneumatiky musí splňovat požadavky na hluk odvalování obsažené v části C přílohy II.

6. Odstavce 3, 4 a 5 se nevztahují:

a) na pneumatiky s kategorií rychlosti nižší než 80 km/h;

b) na pneumatiky se jmenovitým průměrem ráfku nepřekračujícím 254 mm nebo na pneumatiky se jmenovitým průměrem ráfku 635 mm a více;

c) na náhradní pneumatiky pro dočasné užití typu T;

d) na pneumatiky určené k namontování pouze na vozidla poprvé zaregistrovaná před 1. říjnem 1990;

e) na pneumatiky vybavené dalšími prostředky ke zlepšení trakčních vlastností.

7. Požadavky týkající se valivého odporu a hluku odvalování stanovené v částech B a C přílohy II se nevztahují na profesionální terénní pneumatiky.

Článek 10

Vyspělé systémy pro vozidla

1. S výhradou výjimek stanovených v souladu s čl. 14 odst. 3 písm. a) musí být vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 vybavena vyspělým systémem nouzového brzdění, který splňuje požadavky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

2. S výhradou výjimek stanovených v souladu s čl. 14 odst. 3 písm. a) musí být vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu, který splňuje požadavky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

Článek 11

Ukazatele rychlostních stupňů

Vozidla kategorie M_1 s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a vozidla, na něž bylo rozšířeno schválení typu podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007, která jsou vybavena manuální převodovkou, musí být opatřena ukazatelem rychlostních stupňů v souladu s požadavky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

Článek 12

Elektronické systémy kontroly stability

1. Vozidla kategorií M_1 a N_1 musí být vybavena elektronickým systémem kontroly stability, který splňuje požadavky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu.

2. S výjimkou terénních vozidel definovaných v bodech 4.2 a 4.3 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES musí být níže uvedená vozidla vybavena elektronickým systémem kontroly stability, který splňuje požadavky tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu:

a) vozidla kategorií M_2 a M_3, s výjimkou vozidel s více než třemi nápravami, kloubových autobusů a autokarů a autobusů třídy I nebo třídy A;

b) vozidla kategorií N_2 a N_3, s výjimkou vozidel s více než třemi nápravami, silničních návěsových tahačů s hrubou hmotností mezi 3,5 a 7,5 tuny a vozidel zvláštního určení definovaných v bodech 5.7 a 5.8 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES;

c) vozidla kategorií O_3 a O_4 vybavená pneumatickým odpružením, s výjimkou vozidel s více než třemi nápravami, přípojných vozidel pro přepravu mimořádných nákladů a přípojných vozidel s prostorem pro stojící cestující.

KAPITOLA III

POVINNOSTI ČLENSKÝCH STÁTŮ

Článek 13

Schvalování typu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. S účinkem ode dne 1. listopadu 2011 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s elektronickými systémy kontroly stability udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií M_1 a N_1, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

Po uplynutí lhůt pro provedení stanovených v tabulce 1 přílohy V odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s elektronickými systémy kontroly stability udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

2. S účinkem ode dne 1. listopadu 2012 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s bezpečností vozidel a pneumatikami uvedených v článcích 5 až 8, čl. 9 odst. 2 a článku 11 udělit:

a) ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií stanovených v uvedených článcích a v prováděcích opatřeních k nim, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, a

b) ES schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku novým typům konstrukčních částí nebo samostatných technických celků pro ně určených, pokud tyto konstrukční části nebo samostatné technické celky nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

3. S účinkem ode dne 1. listopadu 2012 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s pneumatikami uvedených v čl. 9 odst. 1 a odst. 3 až 7 a v příloze II, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu uvedených v tabulce 2 části B přílohy II, udělit ES schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku novým typům pneumatik, pokud tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

S účinkem ode dne 1. listopadu 2013 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s pneumatikami uvedených v čl. 9 odst. 1 a odst. 3 až 7 a v příloze II, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu uvedených v tabulce 2 části B přílohy II, udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií M, N a O, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

4. Po uplynutí lhůt pro provedení stanovených v tabulce 2 přílohy V považují vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s elektronickými systémy kontroly stability prohlášení o shodě pro nová vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3, O_3 a O_4 za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci a prodej takových vozidel a jejich uvádění do provozu, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

5. S účinkem ode dne 1. listopadu 2014 vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s bezpečností vozidel a pneumatikami uvedených v článcích 5, 6, 7 a 8, čl. 9 odst. 1 až 4, článku 11, čl. 12 odst. 1 a částech A a B přílohy II, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu pro pneumatiky třídy C3 a mezních hodnot valivého odporu stanovených v tabulce 2 části B přílohy II,

a) považují prohlášení o shodě pro nová vozidla kategorií stanovených v uvedených článcích za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci a prodej takových vozidel a jejich uvádění do provozu, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, a

b) zakáží prodej a uvádění do provozu nových konstrukčních částí nebo samostatných technických celků určených pro tato vozidla, pokud tyto konstrukční části nebo samostatné technické celky nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

6. S účinkem ode dne 1. listopadu 2016 vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s hlukem odvalování pneumatik a v případě pneumatik třídy C3 také z důvodů souvisejících s valivým odporem, s výjimkou mezních hodnot valivého odporu stanovených v tabulce 2 části B přílohy II,

a) považují prohlášení o shodě pro nová vozidla kategorií M, N a O za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci a prodej takových vozidel a jejich uvádění do provozu, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu;

b) zakáží prodej a uvádění do provozu nových pneumatik určených pro taková vozidla, pokud tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

7. S účinkem ode dne 1. listopadu 2016 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s valivým odporem pneumatik udělit ES schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku novým typům pneumatik, pokud tyto pneumatiky nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy II.

8. S účinkem ode dne 1. listopadu 2017 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s valivým odporem pneumatik udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidla kategorií M, N a O, pokud tato vozidla nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy II.

9. S účinkem ode dne 1. listopadu 2018 vnitrostátní orgány:

a) považují z důvodů souvisejících s mezními hodnotami valivého odporu pneumatik tříd C1 a C2 stanovenými v tabulce 2 části B přílohy II prohlášení o shodě pro nová vozidla kategorií M, N a O za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci a prodej takových vozidel a jejich uvádění do provozu, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, a

b) zakáží prodej a uvádění do provozu nových pneumatik určených pro tato vozidla, pokud tyto pneumatiky nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy II.

10. S účinkem ode dne 1. listopadu 2020 vnitrostátní orgány:

a) považují z důvodů souvisejících s mezními hodnotami valivého odporu pneumatik třídy C3 stanovenými v tabulce 2 části B přílohy II prohlášení o shodě pro nová vozidla kategorií M, N a O za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci a prodej takových a jejich uvádění vozidel do provozu, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, a

b) zakáží prodej a uvádění do provozu nových pneumatik určených pro tato vozidla, pokud tyto pneumatiky nejsou v souladu s mezními hodnotami valivého odporu stanovenými v tabulce 2 části B přílohy II.

11. Pneumatiky tříd C1, C2 a C3, které byly vyrobeny před daty uvedenými v odstavcích 5, 6, 9 a 10 a které nesplňují požadavky stanovené v příloze II, mohou být prodávány po dobu nejvýše 30 měsíců od uvedených dat.

12. S účinkem ode dne 1. listopadu 2013 odmítnou vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s bezpečností vozidel uvedených v článku 10 udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

13. S účinkem ode dne 1. listopadu 2015 vnitrostátní orgány považují z důvodů souvisejících s bezpečností vozidel uvedených v článku 10 prohlášení o shodě pro nová vozidla kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 za neplatná pro účely článku 26 směrnice 2007/46/ES a zakáží registraci a prodej takových vozidel a jejich uvádění do provozu, pokud tato vozidla nejsou v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

14. Vnitrostátní orgány povolí prodej a uvádění do provozu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým bylo uděleno schválení typu před daty uvedenými v odstavcích 1, 2 a 3, a i nadále mohou těmto vozidlům, konstrukčním částem a samostatným technickým celkům udělovat rozšíření schválení za podmínek stanovených regulačním aktem, podle něhož bylo uděleno původně, pokud nebyly požadavky použitelné na taková vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky pozměněny anebo pokud nebyly tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu stanoveny nové požadavky.

Vnitrostátní orgány povolí prodej a uvádění do provozu náhradních součástí a samostatných technických celků, s výjimkou náhradních pneumatik, určených pro vozidla, kterým bylo uděleno schválení typu před daty uvedenými v odstavcích 1, 2 a 3, a i nadále mohou těmto náhradním součástem a samostatným technickým celkům udělovat rozšíření ES schválení typu za podmínek stanovených regulačním aktem, podle něhož bylo uděleno původně.

15. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 14 a s výhradou vstupu v platnost prováděcích opatření uvedených v článku 14, pokud o to výrobce požádá, nesmějí vnitrostátní orgány z důvodů souvisejících s bezpečností vozidel a pneumatikami uvedených v článcích 5 až 12:

a) odmítnout udělit ES schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla nebo udělit ES schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pro nový typ konstrukční části nebo samostatného technického celku, pokud toto vozidlo, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňuje požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu, ani

b) zakázat registraci, prodej nebo uvádění do provozu nového vozidla či zakázat prodej nebo uvádění do provozu nové konstrukční části nebo samostatného technického celku, pokud toto vozidlo, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňuje požadavky stanovené tímto nařízením a prováděcími opatřeními k němu.

KAPITOLA IV

PROVÁDĚNÍ

Článek 14

Prováděcí opatření

1. Komise přijme tato prováděcí opatření:

a) podrobné předpisy týkající se zvláštních postupů, zkoušek a technických požadavků na schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a konstrukčních částí a samostatných technických celků s ohledem na články 5 až 12;

b) podrobné předpisy týkající se zvláštních bezpečnostních požadavků na vozidla určená k silniční přepravě nebezpečných věcí uvnitř členských států nebo mezi nimi, s přihlédnutím k předpisu EHK OSN č. 105;

c) přesnější vymezení fyzikálních charakteristik a výkonnostních požadavků, které musí pneumatika splňovat, aby mohla být v souladu s čl. 3 odst. 2 body 8 až 13 označena za „pneumatiku pro zvláštní užití“, „profesionální terénní pneumatiku“, „zesílenou pneumatiku“, „pneumatiku pro vysoké zatížení“, „pneumatiku pro jízdu na sněhu“, „náhradní pneumatiku pro dočasné užití typu T“ nebo „trakční pneumatiku“;

d) opatření měnící mezní hodnoty valivého odporu a hluku odvalování pneumatik stanovené v částech B a C přílohy II, je-li to nezbytné v důsledku změn ve zkušebních postupech a aniž se sníží stávající úroveň ochrany životního prostředí;

e) podrobné předpisy týkající se postupu stanovování hladin hluku uvedených v bodě 1 části C přílohy II;

f) opatření upravující přílohu IV tak, aby zahrnovala předpisy EHK OSN, které jsou podle čl. 4 odst. 4 rozhodnutí 97/836/ES závazné.

2. Opatření uvedená v odstavci 1, s výjimkou opatření vztahujících se k článku 10, se přijmou do 31. prosince 2010.

Opatření vztahující se k článku 10 se přijmou do 31. prosince 2011.

3. Komise může přijmout tato prováděcí opatření:

a) opatření osvobozující některá vozidla či třídy vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 od povinnosti namontovat do nich vyspělé systémy pro vozidla uvedené v článku 10 v případech, kdy by montáž těchto systémů nebyla na základě analýzy nákladů a přínosů a s přihlédnutím ke všem příslušným bezpečnostním hlediskům u těchto vozidel či tříd vozidel vhodná;

b) do 31. prosince 2010 na základě analýzy nákladů a přínosů opatření zkracující dobu stanovenou v čl. 13 odst. 11, která se může lišit podle třídy nebo kategorie dotčených pneumatik.

4. Opatření uvedená v tomto článku, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení včetně jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 15 odst. 2.

Článek 15

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla, zřízený čl. 40 odst. 1 směrnice 2007/46/ES.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 16

Sankce za porušení nařízení

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a prováděcích opatření k němu výrobci a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí takto stanovené sankce Komisi do 20. února 2011 nebo případně do osmnácti měsíců ode dne vstupu prováděcího opatření v platnost a neprodleně jí oznámí všechny následné změny těchto ustanovení.

2. Mezi porušení nařízení, na která se vztahují sankce, patří:

a) nepravdivá prohlášení v průběhu postupu schvalování nebo postupu vedoucího ke stažení vozidla;

b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu;

c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení vozidla nebo k odejmutí schválení typu.

Článek 17

Podávání zpráv

Komise do 1. prosince 2012 a dále každé tři roky předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu, jejíž součástí budou případné návrhy na změnu tohoto nařízení nebo jiných příslušných právních předpisů Společenství týkající se začlenění dalších nových bezpečnostních prvků.

Článek 18

Změny směrnice 2007/46/ES

Přílohy IV, VI a XI a XV směrnice 2007/46/ES se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Článek 19

Zrušení

1. Směrnice 70/221/EHS, 70/222/EHS, 70/311/EHS, 70/387/EHS, 70/388/EHS, 71/320/EHS, 72/245/EHS, 74/60/EHS, 74/61/EHS, 74/297/EHS, 74/408/EHS, 74/483/EHS, 75/443/EHS, 76/114/EHS, 76/115/EHS, 76/756/EHS, 76/757/EHS, 76/758/EHS, 76/759/EHS, 76/760/EHS, 76/761/EHS, 76/762/EHS, 77/389/EHS, 77/538/EHS, 77/539/EHS, 77/540/EHS, 77/541/EHS, 77/649/EHS, 78/316/EHS, 78/317/EHS, 78/318/EHS, 78/549/EHS, 78/932/EHS, 89/297/EHS, 91/226/EHS, 92/21/EHS, 92/22/EHS, 92/24/EHS, 92/114/EHS, 94/20/ES, 95/28/ES, 96/27/ES, 96/79/ES, 97/27/ES, 98/91/ES, 2000/40/ES, 2001/56/ES, 2001/85/ES a 2003/97/ES se zrušují s účinkem ode dne 1. listopadu 2014.

2. Směrnice 92/23/EHS se zrušuje s účinkem ode dne 1. listopadu 2017.

3. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 20

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. listopadu 2011.

Ustanovení čl. 13 odst. 15, článku 14 a bodu 1 písm. a) podbodu iii), bodu 1 písm. b) podbodů iii) a iv), bodu 2 písm. c), bodu 3 písm. a) podbodu iii), bodu 3 písm. b) podbodu iii), bodu 3 písm. c) podbodu iii), bodu 3 písm. d) podbodu iii), bodu 3 písm. e) podbodu iii) a bodu 3 písm. f) podbodu i) přílohy III se použijí ode dne 20. srpna 2009.

Bod 1 písm. a) podbod i), bod 1 písm. b) podbod i), bod 2 písm. a), bod 3 písm. a) podbod i), bod 3 písm. b) podbod i), bod 3 písm. c) podbod i), bod 3 písm. d) podbod i), bod 3 písm. e) podbod i) a bod 3 písm. f) podbod ii) přílohy III se použijí ode dne 1. listopadu 2014.

Bod 1 písm. a) podbod ii), bod 1 písm. b) podbod ii), bod 2 písm. b), bod 3 písm. a) podbod ii), bod 3 písm. b) podbod ii), bod 3 písm. c) podbod ii), bod 3 písm. d) podbod ii) a bod 3 písm. e) podbod ii) a bod 4 přílohy III se použijí ode dne 1. listopadu 2017.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 13. července 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
E. ERLANDSSON

PŘÍLOHA I

Rozsah použití požadavků stanovených v čl. 5 odst. 1 a 2.

Předmět	Vztahuje se na									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Palivové nádrže / ochrana proti podjetí zezadu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zadní registrační tabulka	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Ovládací síla řízení	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zámky a závěsy dveří	X			X	X	X				
Zvuková výstražná zařízení	X	X	X	X	X	X				
Zařízení pro nepřímý výhled	X	X	X	X	X	X				
Brzdová zařízení	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vnitřní výbava	X									
Zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla	X	X	X	X	X	X				
Mechanismus řízení při nárazu	X			X						
Pevnost sedadel	X	X	X	X	X	X				
Vnější výčnělky	X									
Rychloměr	X	X	X	X	X	X				
Povinné štítky	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	X	X	X	X	X	X				
Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Odrazky	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Svítilny doplňkové, přední obrysové, zadní obrysové, brzdové, boční obrysové, denní	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Směrové svítilny	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Svítilny zadní registrační tabulky	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Světlomety (včetně žárovek)	X	X	X	X	X	X				
Přední mlhové světlomety	X	X	X	X	X	X				
Odtahové úchyty	X	X	X	X	X	X				
Zadní mlhové svítilny	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zpětné světlomety	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Parkovací svítilny	X	X	X	X	X	X				
Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	X	X	X	X	X	X				
Pole výhledu směrem dopředu	X									

Předmět	Vztahuje se na									
	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
Identifikace ovladačů, sdělovačů a ukazatelů	X	X	X	X	X	X				
Odmrazování/odmlžování	X	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)				
Ostřikovače/stírače	X	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)				
Systémy vytápění	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kryty kol	X									
Opěrky hlavy	X									
Boční ochrana					X	X			X	X
Systémy proti rozstřiku					X	X			X	X
Bezpečnostní zasklení	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pneumatiky	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Omezovače rychlosti		X	X		X	X				
Hmotnosti a rozměry	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vnější výčnělky kabin				X	X	X				
Spojovací zařízení	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X (3)	X	X	X	X
Hořlavost			X							
Autobusy a autokary		X	X							
Čelní náraz	X (4)									
Boční náraz	X (5)			X (5)						
Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí				X (6)	X (6)	X (6)	X (6)	X (6)	X (6)	X (6)
Ochrana proti podjetí zepředu					X	X				

(1) Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.
(2) Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.
(3) Pouze u vozidel vybavených spojovacím zařízením.
(4) Nepřevyšující 2,5 tuny maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla.
(5) Pouze u vozidel, u nichž „vztažný bod sezení“ („R-bod“) nejnižšího sedadla není výše než 700 mm nad povrchem země. „R-bod“ je definován v předpise EHK OSN č. 95.
(6) Pouze tehdy, jestliže výrobce žádá o schválení typu vozidla určeného pro přepravu nebezpečných věcí.

PŘÍLOHA II

Požadavky na přilnavost na mokrých površích, valivý odpor a hluk odvalování pneumatik

ČÁST A – POŽADAVKY NA PŘILNAVOST NA MOKRÝCH POVRŠÍCH

Pneumatiky třídy C1 musí splňovat tyto požadavky:

Kategorie použití	Index přilnavosti na mokrých površích (G)
pneumatika pro jízdu na sněhu se značkou rychlosti „Q“ nebo nižší (kromě „H“) s maximální povolenou rychlostí do 160 km/h	≥ 0,9
pneumatika pro jízdu na sněhu se značkou rychlosti „R“ nebo vyšší (a také „H“) s maximální povolenou rychlostí nad 160 km/h	≥ 1,0
normální pneumatika (k použití na silnici)	≥ 1,1

ČÁST B – POŽADAVKY NA VALIVÝ ODPOR

Maximální hodnoty koeficientu valivého odporu pro každý typ pneumatiky, měřeno podle ISO 28580, nesmějí přesáhnout tyto hodnoty:

Tabulka 1

Třída pneumatik	Maximální hodnota (kg/t) 1. stupeň
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tabulka 2

Třída pneumatik	Maximální hodnota (kg/t) 2. stupeň
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

U pneumatik pro jízdu na sněhu se mezní hodnoty uvedené v tabulce 2 zvyšují o 1 kg/t.

ČÁST C – POŽADAVKY NA HLUK ODVALOVÁNÍ

1. Hladiny hluku zjištěné postupem stanoveným v prováděcích opatřeních k tomuto nařízení nesmějí přesáhnout mezní hodnoty uvedené v bodě 1.1 nebo 1.2. Tabulky v bodech 1.1 a 1.2 uvádějí naměřené hodnoty korigované na teplotu – kromě pneumatik třídy C3 – a odchylku přístroje a zaokrouhlené dolů na nejbližší celé číslo.

1.1 Pneumatiky třídy C1 s odkazem na jmenovitou šířku průřezu pneumatiky, která byla testována:

Třída pneumatik	Jmenovitá šířka průřezu (mm)	Mezní hodnoty v dB (A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

U pneumatik pro jízdu na sněhu, pneumatik pro vysoké zatížení nebo zesílených pneumatik a v případě kombinace těchto tříd se uvedené mezní hodnoty zvyšují o 1 dB(A).

1.2 Pneumatiky tříd C2 a C3 s odkazem na kategorii použití příslušné řady pneumatik.

Třída pneumatik	Kategorie použití	Mezní hodnoty v dB (A)
C2	Normální pneumatiky	72
	Trakční pneumatiky	73
C3	Normální pneumatiky	73
	Trakční pneumatiky	75

U pneumatik pro zvláštní užití se uvedené mezní hodnoty zvyšují o 2 dB(A). V případě pneumatik pro jízdu na sněhu v kategorii trakčních pneumatik třídy C2 je povoleno tuto mezní hodnotu zvýšit o další 2 dB(A). V případě všech dalších kategorií pneumatik tříd C2 a C3 je u pneumatik pro jízdu na sněhu povoleno zvýšení mezní hodnoty o další 1 dB(A).

PŘÍLOHA III

Změny směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES se mění takto:

1. Část I přílohy IV se mění takto:

a) tabulka se mění takto:

i) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;

ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	Vztahuje se na									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“

b) dodatek se mění takto:

i) body 3 až 10, 12 až 37, 44, 45 a 50 až 54 tabulky se zrušují;

ii) bod 46 tabulky se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

	Předmět	Odkaz na regulační akt	Odkaz na Úřední věstník	M_1
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.	P/A“

iv) v legendě se doplňuje nový text, který zní:

„P/A: Toto nařízení je částečně použitelné. Přesný rozsah působnosti stanoví prováděcí opatření k tomuto nařízení.“

2. V dodatku k příloze VI se tabulka mění takto:

a) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;

b) bod 46 se zrušuje;

c) doplňuje se nový řádek, který zní:

	Předmět	Odkaz na regulační akt[1])	Ve znění	Použitelné pro varianty
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009“		

3. Příloha XI se mění takto:

a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:

i) body 3 až 10, 12 až 38, 44, 45 a 47 až 54 se zrušují;

ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A“

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) body 3 až 10, 12 až 38, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;

ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A“

c) v dodatku 3 se tabulka mění takto:

i) body 3 až 10, 12 až 37, 44, 45 a 50 až 54 se zrušují;

ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_1
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	P/A“

d) v dodatku 4 se tabulka mění takto:

i) body 3 až 10, 13 až 36, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;

ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A	P/A“

e) v dodatku 5 se tabulka mění takto:

i) body 3 až 10, 12 až 36, 42 až 45 a 47 až 57 se zrušují;

ii) bod 46 se zrušuje;

iii) doplňuje se nový řádek, který zní:

Bod	Předmět	Odkaz na regulační akt	Autojeřáb kategorie N_3
„63	Obecná bezpečnost	Nařízení (ES) č. 661/2009	P/A“

f) „Význam písmen v tabulkách“ se mění takto:

i) body C, U, W_5, a W_6 se zrušují;

ii) doplňuje se nový text, který zní:

„P/A: Tento regulační akt je částečně použitelný. Přesný rozsah působnosti stanoví prováděcí opatření k tomuto nařízení.“

4. V tabulce přílohy XV se zrušuje bod 46.

PŘÍLOHA IV

Seznam závazně použitelných předpisů EHK OSN

PŘÍLOHA V

Lhůty pro provedení požadavků týkajících se elektronických systémů kontroly stability u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4

Tabulka 1 – Lhůty pro provedení požadavků u nových typů vozidel

Kategorie vozidla	Datum provedení
M_2	11 července 2013
M_3 (třída III)	1 listopadu 2011
M_3 < 16 tun (pneumatický převod)	1 listopadu 2011
M_3 (třída II a B) (hydraulický převod)	11 července 2013
M_3 (třída III) (hydraulický převod)	11 července 2013
M_3 (třída III) (pneumatický převod řízení a hydraulický převod energie)	11 července 2014
M_3 (třída II) (pneumatický převod řízení a hydraulický převod energie)	11 července 2014
M_3 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2011
N_2 (hydraulický převod)	11 července 2013
N_2 (pneumatický převod řízení a hydraulický převod energie)	11 července 2014
N_2 (jiné než uvedené)	11 července 2012
N_3 (návěsové tahače se dvěma nápravami)	1 listopadu 2011
N_3 (návěsové tahače se dvěma nápravami a pneumatickým převodem řízení (ABS))	1 listopadu 2011
N_3 (tahače se třemi nápravami a elektrickým převodem řízení) (EBS))	1 listopadu 2011
N_3 (tahače se dvěma a třemi nápravami a pneumatickým převodem řízení) (ABS))	11 července 2012
N_3 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2011
O_3 (kombinované zatížení náprav mezi 3,5 a 7,5 tunami)	11 července 2012
O_3 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2011
O_4	1 listopadu 2011

Tabulka 2 – Lhůty pro provedení požadavků u nových vozidel

Kategorie vozidla	Datum provedení
M_2	11 července 2015
M_3 (třída III)	1 listopadu 2014
M_3 < 16 tun (pneumatický převod)	1 listopadu 2014
M_3 (třída II a B) (hydraulický převod)	11 července 2015
M_3 (třída III) (hydraulický převod)	11 července 2015
M_3 (třída III) (pneumatický převod řízení a hydraulický převod energie)	11 července 2016
M_3 (třída II) (pneumatický převod řízení a hydraulický převod energie)	11 července 2016
M_3 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2014
N_2 (hydraulický převod)	11 července 2015
N_2 (pneumatický převod řízení a hydraulický převod energie)	11 července 2016
N_2 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2014
N_3 (návěsové tahače se dvěma nápravami)	1 listopadu 2014
N_3 (návěsové tahače se dvěma nápravami a pneumatickým převodem řízení (ABS))	1 listopadu 2014
N_3 (tahače se třemi nápravami a elektrickým převodem řízení) (EBS))	1 listopadu 2014
N_3 (tahače se dvěma a třemi nápravami a pneumatickým převodem řízení) (ABS))	1 listopadu 2014
N_3 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2014
O_3 (kombinované zatížení náprav mezi 3,5 a 7,5 tunami)	1 listopadu 2014
O_3 (jiné než uvedené)	1 listopadu 2014
O_4	1 listopadu 2014