

## I

(Legislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/2144

ze dne 27. listopadu 2019

**o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 <sup>(3)</sup> stanoví správní předpisy a technické požadavky pro schvalování typu všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a poskytnout vysokou úroveň bezpečnosti a environmentální výkonnosti.
- (2) Toto nařízení je regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného nařízením (EU) 2018/858. Příloha II nařízení (EU) 2018/858 by proto měla být odpovídajícím způsobem pozměněna. Správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o nápravných opatřeních a sankcích, se v plném rozsahu uplatňují na toto nařízení.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 440, 6.12.2018, s. 90.

<sup>(2)</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 16. dubna 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku Evropské unie) a rozhodnutí Rady ze dne 8. listopadu 2019.

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (3) V posledních desetiletích přispěl vývoj bezpečnosti vozidel k celkovému snížení počtu smrtelných a vážných zranění při dopravních nehodách. V roce 2017 však zemřelo na silnicích Unie 25 30025 300 lidí a toto číslo zůstalo v posledních čtyřech letech stejné. Kromě toho je každý rok při srážkách na silnicích vážně zraněno 135 000 lidí (\*). Unie by měla vyvinout maximální úsilí s cílem omezit nebo vyloučit nehody a zranění v silniční dopravě. Kromě bezpečnostních opatření na ochranu cestujících ve vozidlech je třeba k ochraně účastníků silničního provozu mimo vozidlo zavést specifická opatření k předcházení smrtelným nehodám a zraněním zranitelných účastníků silničního provozu, jako například cyklistů a chodců. Bez nových iniciativ v oblasti bezpečnosti silničního provozu již bezpečnostní účinky dosavadního přístupu nedokáží vyvážit dopady narůstajícího objemu dopravy. Bezpečnost vozidel je proto třeba dále zlepšovat v rámci integrovaného přístupu k bezpečnosti silničního provozu a lépe chránit zranitelné účastníky silničního provozu.
- (4) Ustanovení o schvalování typu by měla zajistit, aby byly úrovně výkonnosti motorových vozidel vyhodnocovány opakovatelným a reprodukovatelným způsobem. Technické požadavky tohoto nařízení proto odkazují pouze na chodce a cyklisty, protože pouze oni jsou v současnosti formálně harmonizovanými testovacími cílovými subjekty. Kromě chodců a cyklistů zahrnují zranitelní účastníci silničního provozu také další nemotorizované a motorizované účastníky silničního provozu, kteří by mohli využívat osobní řešení mobility bez ochranné karosérie. Současné technologie navíc vytvářejí rozumné očekávání, že pokročilé systémy budou rovněž reagovat na další zranitelné účastníky silničního provozu za běžných podmínek provozu, navzdory neexistenci konkrétního testování v této oblasti. Technické požadavky stanovené tímto nařízením by měly být dále přizpůsobovány technickému pokroku na základě procesu vyhodnocování a přezkumu s cílem zahrnout všechny účastníky silničního provozu využívající prostředky mobility bez ochranné karosérie, jako jsou koloběžky, samovyvažující vozidla a invalidní vozíky.
- (5) Technický pokrok vyspělých bezpečnostních systémů vozidel nabízí nové možnosti pro snížení počtu obětí nehod. Aby byl počet vážných zranění a úmrtí co nejmenší, je třeba zavést celou řadu příslušných nových technologií.
- (6) V souvislosti s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 (†) posoudila Komise, nakolik je proveditelné rozšířit stávající požadavek uvedeného nařízení na instalaci některých systémů (například vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy monitorování tlaku v pneumatikách) u určitých kategorií vozidel, aby se vztahoval na všechny kategorie vozidel. Komise rovněž posoudila technickou a ekonomickou proveditelnost uložení nového požadavku na instalaci dalších vyspělých bezpečnostních prvků, jakož i to, zda je trh na takový krok dostatečně připraven. Na základě těchto posouzení vydala Komise dne 12. prosinci 2016 zprávu pro Evropský parlament a Radu „Záchrana životů: zvyšování bezpečnosti vozidel v EU“. Pracovní dokument útvarů Komise připojený k této zprávě předložil 19 možných regulačních opatření, která by měla vést k dalšímu snížení počtu dopravních nehod a jejich obětí.
- (7) S cílem zajistit technologickou neutralitu by měly požadavky na systémy monitorování tlaku v pneumatikách umožňovat jak systémy přímého, tak i nepřímého monitorování tlaku v pneumatikách.
- (8) Vyspělé systémy vozidla mohou vést k účinnějšímu omezení počtu úmrtí, snížení počtu dopravních nehod a snížení závažnosti zranění a omezení škod, pokud jsou navrhovány tak, aby byly pro uživatele praktické. Proto by výrobci vozidel měli vynaložit maximální úsilí s cílem zajistit, aby byly systémy a funkce stanovené tímto nařízením vyvíjeny tak, aby byly řidičům oporou. Návod k použití motorového vozidla by měl jasným a pro spotřebitele srozumitelným způsobem vysvětlovat fungování uvedených systémů a funkcí i jejich omezení.
- (9) Bezpečnostní prvky a upozornění používané v rámci podpory při řízení by měly být snadno vnímatelné všemi řidiči, včetně starších osob a osob se zdravotním postižením.
- (10) Vyspělé systémy nouzového brzdění, inteligentní regulace rychlosti, systémy pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu, upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče, vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče a detekce zpětného chodu představují bezpečnostní systémy, které mohou výrazně snížit počet obětí. Některé z těchto bezpečnostních systémů navíc tvoří základ technologií, které budou použity rovněž k zavádění automatizovaných vozidel. Veškeré tyto systémy by měly fungovat, aniž by přitom využívaly jakékoli biometrické údaje o řidiči nebo cestujících, včetně rozpoznávání obličeje. Proto by měla být na úrovni Unie stanovena harmonizovaná pravidla a zkušební postupy pro schvalování typu vozidel, pokud jde o tyto systémy, a pro

(\*) [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/vademecum\\_2018.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf)

(†) 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 (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků. Technologický pokrok v případě těchto systémů by měl být zohledněn při každém hodnocení stávajících právních předpisů, tak aby vyhovovaly budoucím potřebám, důsledně dodržovaly zásadu ochrany soukromí a zásadu ochrany údajů a omezovaly počet nehod a zranění v silniční dopravě nebo jim předcházely. Kromě toho je nutné zajistit, aby mohly být tyto systémy bezpečně provozovány po celou dobu životnosti vozidla.

- (11) Mělo by být možné vypnout inteligentní regulaci rychlosti, např. pokud řidič dostává falešná varování nebo nevhodné informace v důsledku nepříznivého počasí, dočasně si odporujícího dopravního značení v místech stavenišť nebo zavádějících, vadných nebo chybějících dopravních značek. Nad touto funkcí vypnutí daného systému by měl mít kontrolu řidič. Inteligentní regulaci rychlosti by mělo být možné vypnout na tak dlouho, jak je třeba, a měla by existovat možnost, aby řidič systém opět snadno zapnul. V případě vypnutí systému může být poskytována informace o omezení rychlosti. Systém by měl být při zapnutí zapalování vždy aktivní a řidič by měl být vždy informován o tom, zda je systém zapnutý nebo vypnutý.
- (12) Je všeobecně známo, že bezpečnostní pás je jedním z nejdůležitějších a neúčinnějších bezpečnostních prvků vozidla. Systémy signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu proto mohou zabránit dalším úmrtím nebo zmírnit zranění, a sice zvýšením míry využívání bezpečnostních pásů v celé Unii. Z tohoto důvodu byla již v nařízení (ES) č. 661/2009 zavedena povinnost uplatňovat tento systém u sedadla řidiče ve všech nových osobních automobilech od roku 2014 v rámci provádění předpisu OSN č. 16, který zavedl příslušná technická ustanovení. V důsledku změny uvedeného předpisu OSN zohledňující technický pokrok je nyní rovněž v platnosti povinnost vybavit tímto systémem všechna přední a zadní sedadla vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> a také přední sedadla vozidel kategorií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>, a to od 1. září 2019, pokud jde o nové typy motorových vozidel, a od 1. září 2021, pokud jde o všechna nová motorová vozidla.
- (13) Zavedení zapisovačů údajů o události, které ukládají řadu důležitých anonymizovaných údajů o vozidle krátce před okamžikem srážky, v jejím průběhu a bezprostředně po ní (například na základě nafouknutí airbagu), doplněné o požadavky na rozsah, přesnost a rozlišení údajů, jakož i na jejich shromažďování, uchovávání a vyhledatelnost, je cenným prostředkem k získání přesnějších a podrobných údajů o nehodách. Proto by měla být těmito zapisovači vybavena všechna motorová vozidla. Tyto zapisovače by měly být schopny zaznamenávat a uchovávat údaje takovým způsobem, aby je členské státy mohly použít pouze k analýze bezpečnosti silničního provozu a k posouzení účinnosti konkrétních přijatých opatření, bez možnosti identifikace vlastníka či držitele daného vozidla na základě uložených údajů.
- (14) Veškeré zpracování osobních údajů, jako jsou informace o řidiči zpracované zapisovači údajů o události nebo informace o řidiči, pokud jde o monitorování jeho ospalosti a pozornosti nebo rozpoznávání rozptýlenosti řidiče, by mělo probíhat v souladu s právními předpisy Unie o ochraně údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679<sup>(6)</sup>. Zapisovače údajů o události by měly fungovat v rámci „uzavřeného okruhu“, kdy se zapsané údaje přepisují a kdy není možné identifikovat dané vozidlo nebo jeho držitele. Systémy upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a vyspělé systémy upozorňování na rozptýlenost řidiče by navíc neměly neustále zaznamenávat či uchovávat jiné údaje než ty, které jsou nezbytné za účelem, za kterým byly shromážděny nebo jinak zpracovány v rámci uzavřeného okruhu. Zpracovávání osobních údajů shromážděných prostřednictvím palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 navíc podléhá zvláštním zárukám stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758<sup>(7)</sup>.
- (15) Vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu nemusejí být vždy plně funkční, zejména kvůli nedostatkům týkajícím se dopravní infrastruktury. V takových případech by se měly samy deaktivovat a o deaktivaci informovat řidiče. Pokud se nedeaktivují automaticky, mělo by být možné je vypnout ručně. Tato deaktivace by měla být dočasná a trvat pouze po dobu, kdy systém není plně funkční. Řidiči

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77).

mohou také potřebovat mít možnost ručně zrušit fungování vyspělých systémů nouzového brzdění a systémů pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu, pokud by vedlo ke zvýšení rizika nebo škod. Tím by se měla zajistit neustálá kontrola řidiče nad vozidlem. Tyto systémy by však také mohly zjišťovat, zda je řidič schopen reakce, a zda proto není nutný zásah systému, aby nehoda nebyla ještě horší.

- (16) Nařízení (ES) č. 661/2009 od těchto bezpečnostních požadavků kvůli výšce posezu a hmotnosti vozidel osvobodilo dodávky, sportovně-užitková vozidla a víceúčelová vozidla. Vzhledem k tomu, že se počet těchto vozidel na trhu zvyšuje (nárůst z pouhých 3 % v roce 1996 na 14 % v roce 2016) a vzhledem k technologickému vývoji při kontrolách elektrické bezpečnosti po nárazu jsou tyto výjimky již zastaralé a neodůvodněné. Osvobození by se proto měla zrušit a na tato vozidla by se měla vztahovat celý rozsah požadavků na vyspělé systémy vozidel.
- (17) Nařízení (ES) č. 661/2009 dosáhlo významného zjednodušení právních předpisů Unie tím, že 38 směrnic nahradilo rovnocennými předpisy OSN, které se podle rozhodnutí Rady 97/836/ES povinně uplatňují<sup>(8)</sup>. V zájmu ještě většího zjednodušení by měla být i další pravidla Unie nahrazena stávajícími předpisy OSN, které se v Unii povinně uplatňují. Komise by kromě toho měla prosazovat a podporovat činnost na úrovni OSN, aby byly bez prodlení a v souladu s nejvyššími dostupnými normami bezpečnosti silničního provozu zavedeny technické požadavky pro schvalování typu bezpečnostních systémů vozidel stanovených tímto nařízením.
- (18) Předpisy OSN a jejich změny, pro něž Unie hlasovala nebo které používá v souladu s rozhodnutím Rady 97/836/ES, by měly být začleněny do právních předpisů o EU schvalování typu. Na základě toho by měla být na Komisi přenesena pravomoc měnit seznam předpisů OSN, které se povinně uplatňují, aby byl stále aktuální.
- (19) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009<sup>(9)</sup> stanoví požadavky na ochranu chodců, cyklistů a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu v podobě zkoušek souladu a mezních hodnot pro schvalování typu vozidel z hlediska přední části jejich konstrukce a pro schvalování typu systémů čelní ochrany (například pevné ochranné rámy). Aby se zohlednil technický pokrok, prošly od přijetí nařízení (ES) č. 78/2009 technické požadavky a zkušební postupy pro vozidla dalším vývojem na úrovni OSN. Pokud jde o schvalování typu motorových vozidel, předpis OSN č. 127, kterým se stanoví jednotná ustanovení pro schvalování motorových vozidel z hlediska bezpečnosti chodců (dále jen "předpis OSN č. 127") se v současnosti uplatňuje rovněž v Unii.
- (20) Od přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009<sup>(10)</sup> prošly technické požadavky a zkušební postupy pro schvalování typu vozidel na vodíkový pohon a vodíkových systémů a konstrukčních částí dalším vývojem na úrovni OSN, aby se zohlednil technický pokrok. Pokud jde o schvalování typu vodíkových systémů v motorových vozidlech, předpis OSN č. 134 o jednotných ustanoveních pro schvalování motorových vozidel a jejich konstrukčních částí, pokud jde o výkonost vozidel na vodíkový pohon z hlediska bezpečnosti (dále jen "předpis OSN č. 134")<sup>(11)</sup> se v současnosti uplatňuje rovněž v Unii. Kromě těchto požadavků by bylo rovněž vhodné stanovit na úrovni Unie kritéria pro kvalitu materiálů a palivových nádrží používaných ve vozidlech na vodíkový pohon.
- (21) V zájmu přehlednosti, racionality a zjednodušení by měla být nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 zrušena a nahrazena tímto nařízením.

<sup>(8)</sup> 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 („revidovaná dohoda z roku 1958“) (Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78).

<sup>(9)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 2003/102/ES a 2005/66/ES (Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 1).

<sup>(10)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu vozidel na vodíkový pohon a o změně směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 35, 4.2.2009, s. 32).

<sup>(11)</sup> Úř. věst. L 129, 17.5.2019, s. 43.

- (22) V minulosti pravidla Unie omezovala celkovou délku souprav nákladních vozidel, což vedlo k tomu, že s ohledem na maximalizaci nákladového prostoru převládla konstrukce s motorem uloženým pod kabinou. Kvůli vysokému posezu řidiče se však zvětšil prostor mrtvého úhlu a zhoršil přímý výhled okolo kabiny nákladního automobilu. To je hlavním faktorem při nehodách nákladních vozidel, kdy jsou oběťmi zranitelní účastníci silničního provozu. Zlepšením přímého výhledu by se počet obětí dal značně snížit. Měly by proto být zavedeny požadavky na zlepšení přímého výhledu s cílem zlepšit přímou viditelnost chodců, cyklistů a dalších zranitelných účastníků silničního provozu ze sedadla řidiče co největším omezením mrtvých úhlů před řidičem a po jeho stranách. Je třeba zohlednit specifičnost různých kategorií vozidel.
- (23) Automatizovaná vozidla by mohla značnou měrou přispět ke snižování počtu úmrtí na silnicích, neboť se odhaduje, že více než 90 % silničních nehod v Unii je do určité míry důsledkem lidské chyby. Vzhledem k tomu, že automatizovaná vozidla budou postupně přebírat úkoly řidiče, měla by být na úrovni Unie přijata harmonizovaná pravidla a technické požadavky pro systémy automatizovaných vozidel, které budou dodržovat zásadu technologické neutrality, včetně těch týkajících se ověřitelného zajištění bezpečnosti při rozhodování automatizovaných vozidel, a tato pravidla a požadavky by měla být prosazována na mezinárodní úrovni v rámci Světového fóra EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29).
- (24) Účastníci silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté či řidiči neautomatizovaných vozidel, kteří nemohou přijímat elektronické informace sdílené mezi vozidly navzájem o chování automatizovaného vozidla, by měli být průběžně informováni o tomto chování tradičními prostředky, jak je to stanoveno v předpisech OSN nebo jiných regulačních aktech, a to co nejdříve po jejich vstupu v platnost.
- (25) Jízdou vozidel v konvoji by se doprava v budoucnosti mohla stát bezpečnější, čistší a účinnější. S výhledem na zavedení technologie pro jízdu v konvoji a příslušných norem bude nutné připravit regulační rámec s harmonizovanými pravidly a postupy.
- (26) Konektivita a automatizace vozidel rozšiřují možnosti neoprávněného vzdáleného přístupu k datům ve vozidle a nelegální bezdrátové modifikace softwaru. Aby se zohlednila tato rizika, měly by být co nejdříve po svém vstupu v platnost povinně uplatňovány předpisy OSN nebo jiné regulační akty o kybernetické bezpečnosti.
- (27) Úpravy softwaru mohou výrazně změnit funkce vozidla. Měla by být stanovena harmonizovaná pravidla a technické požadavky pro úpravy softwaru v souladu s postupy schvalování typu. Proto by co nejdříve po svém vstupu v platnost měly být povinně uplatňovány předpisy OSN nebo jiné regulační akty o postupech pro aktualizaci softwaru. Těmito ochrannými opatřeními by však neměla být narušena povinnost výrobce vozidla poskytovat přístup k podrobným diagnostickým informacím a údajům uloženým ve vozidlech, které jsou důležité pro opravu a údržbu vozidla.
- (28) Na úrovni OSN by Unie měla nadále prosazovat vývoj technických požadavků na hluk pneumatik, valivý odpor a přilnavost za mokra. Je tomu tak proto, že předpis OSN č. 117 o jednotných ustanoveních pro schvalování pneumatik z hlediska akustického tlaku odvalování a/nebo přilnavosti na mokřích površích a/nebo valivého odporu <sup>(13)</sup> (dále jen "předpis OSN č. 117") nyní obsahuje podrobná ustanovení týkající se těchto požadavků. Proces přizpůsobování požadavků na pneumatiky technickému pokroku by měl na úrovni OSN urychleně a ambiciózně pokračovat, zejména s cílem zajistit, aby se výkonnost pneumatik posuzovala i na konci životnosti v opotřebovaném stavu a aby se prosadila myšlenka, že pneumatiky by měly splňovat požadavky po celou dobu životnosti a neměly by se předčasně měnit. Stávající požadavky nařízení (ES) č. 661/2009 na výkonnost pneumatik by měly být nahrazeny rovnocennými předpisy OSN.
- (29) Za účelem zajištění účinnosti tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o doplnění tohoto nařízení s ohledem na požadavky pro schvalování typu týkající se vyspělých systémů vozidla a o změny přílohy II tohoto nařízení zohledňující technický pokrok a vývoj v oblasti regulace. Je obzvláště důležité, aby

<sup>(13)</sup> Úř. věst. L 218, 12.8.2016, s. 1.

Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů <sup>(13)</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (30) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 <sup>(14)</sup>.
- (31) Vzhledem k přizpůsobení právních předpisů Unie odkazujících na regulativní postup s kontrolou právnímu rámci, který zavedla Smlouva o fungování EU, a s cílem dále zjednodušit právní předpisy Unie v oblasti bezpečnosti vozidel by měla být následující nařízení zrušena a nahrazena prováděcími akty přijatými podle tohoto nařízení:
- nařízení Komise (ES) č. 631/2009 <sup>(15)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 406/2010 <sup>(16)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 672/2010 <sup>(17)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 1003/2010 <sup>(18)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 1005/2010 <sup>(19)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 1008/2010 <sup>(20)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 1009/2010 <sup>(21)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 19/2011 <sup>(22)</sup>,

<sup>(13)</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(14)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>(15)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 631/2009 ze dne 22. července 2009, kterým se stanoví prováděcí pravidla k příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska ochrany chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, mění směrnice 2007/46/ES a zrušují směrnice 2003/102/ES a 2005/66/ES (Úř. věst. L 195, 25.7.2009, s. 1).

<sup>(16)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 406/2010 ze dne 26. dubna 2010, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 79/2009 o schvalování typu vozidel na vodíkový pohon (Úř. věst. L 122, 18.5.2010, s. 1).

<sup>(17)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 672/2010 ze dne 27. července 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu systémů odmrazování a odmlžování čelního skla některých motorových vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojních vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 196, 28.7.2010, s. 5).

<sup>(18)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1003/2010 ze dne 8. listopadu 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se umístění a připevnění zadních registračních tabulek na motorových vozidlech a jejich přípojních vozidlech a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojních vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 291, 9.11.2010, s. 22).

<sup>(19)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1005/2010 ze dne 8. listopadu 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu odtažových úchytků motorových vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojních vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 291, 9.11.2010, s. 36).

<sup>(20)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1008/2010 ze dne 9. listopadu 2010, které se týká požadavků pro schvalování typu systémů stírání a ostřikování čelního skla některých motorových vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojních vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 292, 10.11.2010, s. 2).

<sup>(21)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1009/2010 ze dne 9. listopadu 2010 o požadavcích pro schvalování typu krytů kol některých motorových vozidel, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojních vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 292, 10.11.2010, s. 21).

<sup>(22)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 19/2011 ze dne 11. ledna 2011, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se povinných štítků výrobce a identifikačních čísel motorových vozidel a jejich přípojních vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojních vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 8, 12.1.2011, s. 1).

- nařízení Komise (EU) č. 109/2011 <sup>(23)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 458/2011 <sup>(24)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 65/2012 <sup>(25)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 130/2012 <sup>(26)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 347/2012 <sup>(27)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 351/2012 <sup>(28)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 <sup>(29)</sup>,
  - nařízení Komise (EU) 2015/166 <sup>(30)</sup>,
- (32) Vzhledem k tomu, že EU schválení typu vydaná v souladu s nařízením (ES) č. 78/2009, nařízením (ES) č. 79/2009 nebo nařízením (ES) č. 661/2009 a jejich prováděcími opatřeními mají být považována za rovnocenná nařízením vydaným v souladu s tímto nařízením, pokud nebudou příslušné požadavky změněny tímto nařízením nebo dokud nebudou změněny akty v přenesené pravomoci nebo prováděcími akty přijatými podle tohoto nařízení, jsou nezbytná přechodná ustanovení, která zabrání pozbytí platnosti takových schválení.
- (33) Data pro odmítnutí udělení EU schválení typu, odmítnutí registrace vozidla a zákaz uvedení konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh nebo do provozu by měla být stanovena pro každou regulovanou položku.
- (34) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zajištění řádného fungování vnitřního trhu zavedením harmonizovaných technických požadavků na bezpečnost a environmentální výkonnost motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

<sup>(23)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 109/2011 ze dne 27. ledna 2011, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky na schválení typu určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se systémů proti rozstříku (Úř. věst. L 34, 9.2.2011, s. 2).

<sup>(24)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 458/2011 ze dne 12. května 2011 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, pokud jde o montáž jejich pneumatik, a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 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 (Úř. věst. L 124, 13.5.2011, s. 11).

<sup>(25)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 65/2012 ze dne 24. ledna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o ukazatele rychlostních stupňů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 28, 31.1.2012, s. 24).

<sup>(26)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 130/2012 ze dne 15. února 2012 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o přístup do vozidla a jeho ovladatelnost, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 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 (Úř. věst. L 43, 16.2.2012, s. 6).

<sup>(27)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 347/2012 ze dne 16. dubna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu některých kategorií motorových vozidel, pokud jde o vyspělé systémy nouzového brzdění (Úř. věst. L 109, 21.4.2012, s. 1).

<sup>(28)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 351/2012 ze dne 23. dubna 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu pro montáž systémů varování u motorových vozidel při vybočení z jízdního pruhu (Úř. věst. L 110, 24.4.2012, s. 18).

<sup>(29)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ze dne 12. prosince 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel týkající se jejich hmotností a rozměrů, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 353, 21.12.2012, s. 31).

<sup>(30)</sup> Nařízení Komise (EU) 2015/166 ze dne 3. února 2015, kterým se mění a doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009, pokud jde o zahrnutí zvláštních postupů, metod hodnocení a technických požadavků, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 109/2011 a (EU) č. 458/2011 (Úř. věst. L 28, 4.2.2015, s. 3).

- (35) Podrobné technické požadavky a odpovídající zkušební postupy, včetně ustanovení týkajících se jednotných postupů a technických specifikací, pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků by měly být stanoveny v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech s dostatečným předstihem před jejich datem použitelnosti, který poskytne výrobcům dostatek času na to, aby se přizpůsobili požadavkům tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě. Některá vozidla jsou vyráběna v malých množstvích. Proto je vhodné, aby požadavky stanovené v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jeho základě zohledňovaly tato vozidla či třídy vozidel v případech, kdy tyto požadavky nejsou slučitelné s použitím nebo konstrukcí těchto vozidel nebo kdy je jimi uložená dodatečná zátěž nepřiměřená. Použitelnost tohoto nařízení by proto měla být odložena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

#### Článek 1

##### **Předmět**

Toto nařízení stanoví požadavky:

- a) pro schvalování typu vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků navržených a vyrobených pro vozidla z hlediska jejich obecné charakteristiky a bezpečnosti, jakož i ochrany a bezpečnosti cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu;
- b) pro schvalování typu vozidel, pokud jde o systémy monitorování tlaku v pneumatikách, z hlediska jejich bezpečnosti, palivové účinnosti a emisí CO<sub>2</sub>; a
- c) pro schvalování typu nově vyrobených pneumatik z hlediska jejich bezpečnosti a environmentální výkonnosti.

#### Článek 2

##### **Oblast působnosti**

Toto nařízení se vztahuje na vozidla kategorií M, N a O ve smyslu článku 4 nařízení (EU) 2018/858 a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky pro taková vozidla navržené a vyrobené.

#### Článek 3

##### **Definice**

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené v článku 3 nařízení (EU) 2018/858.

Kromě toho se rozumí:

- 1) „zranitelnými účastníky silničního provozu“ nemotorizovaní účastníci silničního provozu, včetně zejména cyklistů a chodců, jakož i uživatelů jednostranných motorových vozidel.“;
- 2) „systémem monitorování tlaku v pneumatikách“ systém namontovaný ve vozidle, který vyhodnocuje tlak v pneumatikách nebo jeho kolísání a během jízdy předává odpovídající informace uživateli;
- 3) „inteligentní regulací rychlosti“ systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje specifickou a náležitou zpětnou vazbu;
- 4) „usnadněním montáže alkoholového imobilizéru“ standardizované rozhraní, které usnadňuje pozdější montáž alkoholových imobilizérů do motorových vozidel;
- 5) „upozorňováním na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče“ systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje;



- 6) „vyspělým upozorněním na rozptýlenost řidiče“ systém, který je schopen napomáhat řidiči v tom, aby věnoval pozornost dopravní situaci, a upozornit jej, pokud je rozptýlen;
- 7) „signálem nouzového brzdění“ funkce světelné signalizace signalizující ostatním účastníkům silničního provozu za vozidlem, že ve vztahu k převažujícím silničním podmínkám působí na vozidlo velká zpomalovací síla;
- 8) „detekcí zpětného chodu“ systém, který dává řidiči povědomí o lidech a předmětech za zádi vozidla, přičemž hlavním cílem je zabránit kolizím při couvání;
- 9) „systémem varování při vybočení z jízdního pruhu“ systém, který upozorňuje řidiče, že vozidlo vybočuje z jízdního pruhu;
- 10) „vyspělým systémem nouzového brzdění“ systém, který dokáže automaticky detekovat možnou srážku a aktivovat brzdový systém vozidla a zpomalit vozidlo s cílem zabránit srážce nebo ji zmírnit;
- 11) „systémem pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu“ systém napomáhající řidiči udržovat bezpečnou polohu vozidla vzhledem k hranici jízdního pruhu nebo vozovky, alespoň tehdy, dochází-li nebo může-li dojít k vybočení z jízdního pruhu a mohla by hrozit srážka;
- 12) „hlavním spínačem ovládní vozidla“ zařízení, jímž se palubní elektronický systém vozidla přepne z vypnutého stavu – jako v případě, kdy je vozidlo zaparkované a řidič není přítomen – do běžného provozního režimu;
- 13) „zapisovačem údajů o události“ systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a uchovávat kritické parametry a informace týkající se nárazu krátce před srážkou, v jejím průběhu a bezprostředně po ní;
- 14) „systémem čelní ochrany“ se rozumí samostatná konstrukce, jako je pevný ochranný rám nebo přídavný nárazník, která je kromě původního nárazníku určena k ochraně vnějšího povrchu vozidla před poškozením v případě srážky s určitým předmětem, kromě konstrukcí o hmotnosti menší než 0,5 kg, určených pouze k ochraně světel vozidla;
- 15) „nárazníkem“ veškeré čelní, spodní, vnější konstrukce vozidla včetně úchytů, určené k ochraně vozidla při čelním střetu s jiným vozidlem při nízké rychlosti; nezahrnuje však systém čelní ochrany;
- 16) „vozidlem na vodíkový pohon“ motorové vozidlo, které k pohonu používá jako palivo vodík;
- 17) „vodíkovým systémem“ sestava vodíkových konstrukčních částí a spojovacích součástí namontovaných ve vozidle na vodíkový pohon, s výjimkou vodíkového hnacího systému nebo pomocné energetické jednotky;
- 18) „vodíkovým hnacím systémem“ se rozumí měnič energie používaný k pohonu vozidla;
- 19) „vodíkovou konstrukční částí“ vodíkové zásobníky a všechny ostatní části vozidel na vodíkový pohon, které jsou v přímém kontaktu s vodíkem nebo které tvoří součást vodíkového systému;
- 20) „vodíkovým zásobníkem“ konstrukční část vodíkového systému, v níž je uloženo hlavní množství vodíkového paliva;
- 21) „automatizovaným vozidlem“ motorové vozidlo navržené a vyrobené tak, aby se dokázalo po určitou dobu pohybovat autonomně, bez neustálého dohledu řidiče, kdy se však přesto očekává nebo vyžaduje zásah řidiče;
- 22) „plně automatizovaným vozidlem“ motorové vozidlo navržené a vyrobené tak, aby se dokázalo pohybovat autonomně, bez jakéhokoli dohledu řidiče;
- 23) „systémem monitorování dostupnosti řidiče“ systém umožňující posoudit, zda je řidič schopen ve zvláštních situacích případně převzít řízení od automatizovaného vozidla;
- 24) „jízdou vozidel v konvoji“ seřazení dvou nebo více vozidel do sestavy pomocí technologie konektivity a systémů podporujících automatizovanou jízdu, které vozidlům umožňují udržovat mezi sebou automaticky nastavenou malou vzdálenost, jsou-li po určitou část cesty propojena, a přizpůsobovat se změnám pohybu vedoucího vozidla jen s minimálním nebo žádným zásahem ze strany řidičů;
- 25) „maximální hmotností“ maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla uvedená výrobcem;
- 26) „sloupkem A“ přední vnější podpěra střechy, vedoucí od podvozku ke střeše vozidla.

## KAPITOLA II

## POVINNOSTI VÝROBCŮ

## Článek 4

**Obecné povinnosti a technické požadavky**

1. Výrobci musí prokázat, že všechna nová vozidla, která jsou uváděna na trh, registrována nebo uvedena do provozu, a všechny nové systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které jsou uváděny na trh nebo do provozu, mají schválení typu v souladu s požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
2. Schválení typu podle předpisů OSN uvedených v příloze I se považuje za EU schválení typu v souladu s požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
3. Za účelem změn přílohy I je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 12 akty v přenesené pravomoci, aby mohl být zohledněn technický pokrok a vývoj právních předpisů zaváděním a aktualizací odkazů na předpisy OSN a příslušné série změn, které se povinně uplatňují.
4. Výrobci zajistí, aby vozidla byla navržena, vyráběna a montována tak, aby se minimalizovalo riziko zranění cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu.
5. Výrobci rovněž zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky splňovaly platné požadavky uvedené v příloze II s účinkem od dat stanovených v uvedené příloze, podrobné technické požadavky a zkušební postupy stanovené v aktech v přenesené pravomoci a jednotné postupy a technické specifikace stanovené v prováděcích aktech přijatých podle tohoto nařízení, včetně požadavků týkajících se:
  - a) zádržných systémů, nárazových zkoušek, neporušenosti palivového systému a vysokonapěťové elektrické bezpečnosti;
  - b) zranitelných účastníků silničního provozu, výhledu a viditelnosti;
  - c) podvozku vozidla, brzd, pneumatik a řízení;
  - d) palubních přístrojů, elektrického systému, osvětlení vozidla a ochrany proti neoprávněnému použití, včetně kybernetických útoků;
  - e) chování řidiče a systému; a
  - f) obecné konstrukce a vlastností vozidla.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 12 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha II s cílem zohlednit technický pokrok a vývoj právních předpisů, zejména pokud jde o věci uvedené v odst. 5 písm. a) až f) tohoto článku a v čl. 6 odst. 1 písm. a) až g), čl. 7 odst. 2, 3, 4 a 5, čl. 9 odst. 2, 3 a 5 a čl. 11 odst. 1, a jejichž cílem je zajistit vysokou úroveň obecné bezpečnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a vysokou úroveň ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu zavedením a aktualizací odkazů na předpisy OSN, jakož i na akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty.
7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z hlediska požadavků uvedených v příloze II.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

## Článek 5

**Zvláštní ustanovení pro systémy monitorování tlaku v pneumatikách a pneumatiky**

1. Vozidla musí být vybavena přesným systémem monitorování tlaku v pneumatikách, který v širokém spektru silničních a environmentálních podmínek dokáže řidiče v kabině upozornit na ztrátu tlaku v pneumatice.

2. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách musí být navrženy tak, aby nebylo možné měnit nastavení tlaku nebo kalibrování při nízkém tlaku v pneumatice.
3. Všechny pneumatiky uváděné na trh musí splňovat požadavky na bezpečnost a environmentální výkonnost stanovené v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II.
4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro:
  - a) schvalování typu vozidel z hlediska jejich systémů monitorování tlaku v pneumatikách;
  - b) schvalování typu pneumatik, včetně technických specifikací týkajících se jejich montáže.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

### Článek 6

#### Vyspělé systémy vozidel pro všechny kategorie motorových vozidel

1. Motorová vozidla musí být vybavena těmito vyspělými systémy:
  - a) inteligentní regulace rychlosti;
  - b) usnadnění montáže alkoholového imobilizéru;
  - c) upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče;
  - d) vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče,
  - e) signál nouzového brzdění;
  - f) detekce zpětného chodu; a
  - g) zapisovač údajů o události.
2. Inteligentní regulace rychlosti musí splňovat tyto minimální požadavky:
  - a) musí být možné upozornit řidiče prostřednictvím ovládacího zařízení akceleračního nebo specifickou, náležitou a účinnou zpětnou vazbou, že byl překročen příslušný rychlostní limit;
  - b) systém musí být možné vypnout; i nadále mohou být poskytovány informace o rychlostním limitu a inteligentní regulace rychlosti musí být v normálním provozním režimu při každé aktivaci hlavního spínače ovládaní vozidla;
  - c) specifická a náležitá zpětná vazba musí vycházet z informací o rychlostním limitu získaných sledováním dopravních značek a signálů, a to na základě signálů z infrastruktury nebo elektronických map nebo na základě obou těchto zdrojů, které jsou ve vozidle dostupné;
  - d) nesmí být dotčena možnost řidiče překročit systémem nastavenou rychlost vozidla;
  - e) výkonnostní cíle systému musí být stanoveny tak, aby se eliminovala nebo minimalizovala chybovost v podmínkách skutečného provozu.
3. Systémy upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a vyspělé systémy upozorňování na rozptýlenost řidiče musí být navrženy tak, aby neustále nezaznamenávaly ani neuchovávaly jiné údaje než ty, které jsou nezbytné za účelem, za nímž byly shromážděny nebo jinak zpracovány v rámci uzavřeného okruhu. Tyto údaje rovněž nesmí být nikdy dostupné třetí straně, ani jí nesmí být zpřístupněny, a po zpracování musí být okamžitě vymazány. Tyto systémy musí být rovněž navrženy tak, aby se nepřekrývaly, a nesmí řidiče upozorňovat samostatně a současně nebo matoucím způsobem v případě, že jediný krok spustí oba systémy.
4. Zapisovače údajů o události musí splňovat zejména tyto požadavky:
  - a) údaje, které jsou schopny zaznamenat a uchovávat v období krátce před srážkou, v jejím průběhu a bezprostředně po ní, musí zahrnovat rychlost vozidla, brzdění, polohu a náklon vozidla na silnici, stav a míru aktivace všech jeho bezpečnostních systémů a palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112, aktivaci brzd a relevantní vstupní parametry z palubních systémů aktivní bezpečnosti a předcházení nehodám, a to s vysokou přesností a zajištěným zachováním údajů;

- b) zařízení nesmí být možné deaktivovat;
- c) způsob, jakým jsou schopny zaznamenávat a uchovávat údaje, musí být takový, aby:
  - i) fungovaly v rámci uzavřeného okruhu,
  - ii) údaje, které shromažďují, byly anonymizovány a chráněny před manipulací a zneužitím, a
  - iii) na základě údajů, které shromažďují, bylo možné přesně zjistit typ, variantu a verzi vozidla, a zejména systémy aktivní bezpečnosti a předcházení nehodám, jimiž je vozidlo vybaveno; a
- d) údaje, které jsou schopny zaznamenávat, mohou být prostřednictvím standardizovaného rozhraní zpřístupněny vnitrostátním orgánům na základě práva Unie nebo vnitrostátního práva pouze pro účely zkoumání a analýzy nehod, včetně schvalování typu systémů a konstrukčních částí a v souladu s nařízením (EU) 2016/679.

5. Zapisovač údajů o události nesmí být schopen zaznamenávat a uchovávat poslední čtyři číslice rejstříkového kódu vozidla identifikačního čísla vozidla, ani žádné jiné informace, z nichž by bylo možné identifikovat konkrétní vozidlo, jeho vlastníka nebo držitele.

6. Komise přijme v souladu s článkem 12 akty v přenesené pravomoci, kterými se doplňuje toto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro:

- a) schvalování typu vozidel z hlediska vyspělých systémů vozidla uvedených v odstavci 1;
- b) schvalování typu vyspělých systémů vozidla uvedených v odst. 1 písm. a), f) a g) jako samostatných technických celků.

Tyto akty v přenesené pravomoci se zveřejní nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

#### Článek 7

#### **Zvláštní požadavky na osobní automobily a lehká užitková vozidla**

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, musí vozidla těchto kategorií splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 a technické specifikace stanovené v prováděcích aktech podle odstavce 6.

2. Vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> musí být vybavena vyspělými systémy nouzového brzdění, které jsou navrženy a namontovány ve dvou fázích a zajišťují:

- a) v první fázi detekci překážek a pohybujících se vozidel před motorovým vozidlem;
- b) v druhé fázi rozšíření detekční schopnosti uvedené v písmenu a) také na chodce a cyklisty před motorovým vozidlem.

3. Vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> musí být rovněž vybavena systémem pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu.

4. Vyspělé systémy nouzového brzdění a systémy pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu musí splňovat zejména tyto minimální požadavky:

- a) tyto systémy musí být možné vypnout pouze jednotlivě, několika po sobě jdoucími kroky, které provede řidič;
- b) vždy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla musí být tyto systémy v normálním provozním režimu;
- c) musí být možné snadno potlačit zvuková varování, tím se však nesmí zároveň potlačit jiné funkce systému;
- d) řidič musí mít možnost tyto systémy manuálně překonat.

5. Vozidla kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> musí být navržena a vyrobena tak, aby měla rozšířenou ochrannou zónu pro náraz hlavy, a zvýšila se tak ochrana zranitelných účastníků silničního provozu a zmírnila jejich potenciální zranění v případě srážky.

6. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel z hlediska požadavků uvedených v odstavcích 2 až 5 tohoto článku.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

#### Článek 8

### Systémy čelní ochrany osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel

1. Systémy čelní ochrany, ať již jako součást původního vybavení vozidel kategorií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, nebo dodávané na trh jako samostatné technické celky pro tato vozidla, musí splňovat požadavky stanovené v odstavci 2 a být v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech podle odstavce 3.
2. K systémům čelní ochrany, které jsou na trh dodávány jako samostatné technické celky, musí být přiložen podrobný seznam typů vozidel, variant a verzí, pro něž je typ systému čelní ochrany schválen, a rovněž srozumitelný návod k montáži.
3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu systémů čelní ochrany, včetně technických specifikací pro jejich konstrukci a montáž.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

#### Článek 9

### Zvláštní požadavky na autobusy a nákladní vozidla

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, musí vozidla těchto kategorií splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 a být v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech podle odstavce 7. Vozidla kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> musí splňovat rovněž požadavek stanovený v odstavci 6.
2. Vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> musí být vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu a vyspělým systémem nouzového brzdění, které jsou v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech podle odstavce 7.
3. Vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> musí být vybavena vyspělými systémy pro detekci chodců a cyklistů nacházejících se v těsné blízkosti přídě nebo boku vozidla při okraji vozovky, které poskytují varování nebo zabraňují srážce s těmito zranitelnými účastníky silničního provozu.
4. Systémy uvedené v odstavcích 2 a 3 musí splňovat zejména tyto minimální požadavky:
  - a) tyto systémy musí být možné vypnout pouze jednotlivě, několika po sobě jdoucími kroky, které provede řidič;
  - b) vždy po aktivaci hlavního spínače ovládání vozidla musí být systémy v normálním provozním režimu;
  - c) musí být možné snadno potlačit zvuková varování, tím se však nesmí zároveň potlačit jiné funkce systému;
  - d) řidič musí mít možnost tyto systémy manuálně překonat.
5. Vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> musí být navržena a vyrobená tak, aby měl řidič ze svého sedadla lepší přímý výhled na zranitelné účastníky silničního provozu díky tomu, že se v nejvyšší možné míře vyloučí mrtvé úhly před řidičem a po jeho stranách, přičemž se zohlední specifické charakteristiky jednotlivých kategorií vozidel.
6. Vozidla kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> s kapacitou větší než 22 cestujících kromě řidiče a s prostory pro stojící cestující, které jim umožňují častý pohyb, musí být navržena a vyrobená tak, aby byla přístupná osobám s omezenou schopností pohybu, včetně osob na invalidním vozíku.

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro:
- a) schvalování typu vozidel z hlediska požadavků stanovených v odstavcích 2 až 5 tohoto článku;
  - b) schvalování typu systémů uvedených v odstavci 3 tohoto článku jako samostatných technických celků.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

Pokud se tyto prováděcí akty týkají požadavků stanovených v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto článku, zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušným daty uvedenými v příloze II.

Pokud se tyto prováděcí akty týkají požadavků stanovených v odstavci 5 tohoto článku, zveřejní se nejpozději 36 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

#### Článek 10

##### **Zvláštní požadavky na vozidla na vodíkový pohon**

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují rovněž na vozidla kategorií M a N, musí vozidla na vodíkový pohon těchto kategorií, jejich vodíkové systémy a konstrukční části těchto systémů být v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech podle odstavce 3.
2. Výrobci zajistí, aby se vodíkové systémy a vodíkové konstrukční části montovaly v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3. Výrobci v případě potřeby rovněž zpřístupní informace pro účely kontroly vodíkových systémů a konstrukčních částí během životnosti vozidel na vodíkový pohon.
3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel na vodíkový pohon z hlediska jejich vodíkových systémů, včetně slučitelnosti materiálů a palivových nádrží, a pro schvalování typu vodíkových konstrukčních částí, včetně technických specifikací pro jejich montáž.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2. Zveřejní se nejpozději 15 měsíců před příslušnými daty uvedenými v příloze II.

#### Článek 11

##### **Zvláštní požadavky na automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla**

1. Kromě ostatních požadavků tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, které se vztahují na vozidla příslušných kategorií, musí být automatizovaná vozidla a plně automatizovaná vozidla v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech podle odstavce 2, které se týkají:
  - a) systémů, které nahrazují řidiče při ovládání vozidla, včetně signalizace, řízení, zrychlování a brzdění;
  - b) systémů, které vozidlu poskytují v reálném čase informace o stavu vozidla a okolního prostředí;
  - c) systémů monitorování dostupnosti řidiče;
  - d) zapisovačů údajů o události pro automatizovaná vozidla;
  - e) harmonizovaného formátu pro výměnu údajů, například při jízdě vozidel různých značek v konvoji;
  - f) systémů, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti.

Technické specifikace týkající se systémů monitorování dostupnosti řidiče uvedených v prvním pododstavci písm. c) se však neuplatní u plně automatizovaných vozidel.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro systémy a další položky uvedené v odst. 1 písm. a) až f) tohoto článku a pro schvalování typu automatizovaných a plně automatizovaných vozidel z hlediska těchto systémů a dalších položek, s cílem zajistit bezpečný provoz automatizovaných a plně automatizovaných vozidel na veřejných komunikacích.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

### KAPITOLA III

## ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

### Článek 12

#### Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci podle čl. 4 odst. 3 a 6 a čl. 6 odst. 6 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 5. ledna 2020. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 3 a 6 a čl. 6 odst. 6 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 3 a 6 a čl. 6 odst. 6 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

### Článek 13

#### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

### Článek 14

#### Přezkum a podávání zpráv

1. Komise do 7. července 2027 a poté každých pět let předloží Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o úspěšnosti bezpečnostních opatření a systémů, včetně toho, nakolik se tato opatření a tyto systémy rozšířily a nakolik jsou pro uživatele praktické. Komise přezkoumá, zda tato opatření a tyto systémy fungují tak, jak bylo zamýšleno v tomto

nařízení. V případě potřeby budou ke zprávě přiložena doporučení, včetně legislativního návrhu na změnu požadavků týkajících se obecné bezpečnosti a ochrany a bezpečnosti cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, s cílem ještě více omezit počet nehod a zranění v silničním provozu nebo je úplně odstranit.

Komise zejména vyhodnotí spolehlivost a účinnost nových inteligentních systémů pro regulaci rychlosti a přesnost a míru chybovosti těchto systémů v podmínkách skutečného provozu. V případě potřeby předloží Komise legislativní návrh.

2. Do 31. ledna každého roku předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu za uplynulý rok o činnostech Světového fóra EHK OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP.29), pokud jde o pokrok dosažený při provádění bezpečnostních norem u vozidel s ohledem na požadavky stanovené v člancích 5 až 11 a pokud jde o postoj Unie k těmto otázkám.

#### Článek 15

##### Přechodná ustanovení

1. Tímto nařízením není dotčena platnost EU schválení typu udělených vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům, která byla udělena v souladu s nařízeními (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009, (ES) č. 661/2009 a jejich prováděcími opatřeními do 5. července 2022, pokud příslušné požadavky vztahující se na tato vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nebyly tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě změněny nebo doplněny o nové požadavky, jak dále upřesňují prováděcí akty přijaté na základě tohoto nařízení.
2. Schvalovací orgány i nadále udělují rozšíření EU schválení typu uvedených v odstavci 1.
3. Odchylně od tohoto nařízení a do data uvedeného v příloze IV členské státy i nadále povolují registraci vozidel, jakož i prodej nebo uvedení do provozu konstrukčních částí, které nesplňují požadavky předpis OSN č. 117.

#### Článek 16

##### Lhůty pro provedení

V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vnitrostátní orgány:

- a) s účinkem od dat uvedených v příloze II odmítnou ohledně konkrétního požadavku uvedeného ve zmíněné příloze a z důvodů týkajících se tohoto požadavku udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu jakémukoliv novému typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku, který nesplňuje požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě;
- b) s účinkem od dat uvedených v příloze II považují ohledně konkrétního požadavku uvedeného ve zmíněné příloze a z důvodů týkajících se tohoto požadavku prohlášení o shodě pro nová vozidla za neplatná pro účely článku 48 nařízení (EU) 2018/858 a zakáží registraci takových vozidel, pokud nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě;
- c) s účinkem od dat uvedených v příloze II zakáží ohledně konkrétního požadavku uvedeného ve zmíněné příloze a z důvodů týkajících se tohoto požadavku uvedení konstrukčních částí nebo samostatných technických celků na trh nebo do provozu, pokud nesplňují požadavky tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.

#### Článek 17

##### Změny nařízení (EU) 2018/858

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.



**Článek 18****Zrušení**

1. Nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 se zrušují s účinkem ode dne použitelnosti tohoto nařízení.
2. Odkazy na nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 se považují za odkazy na toto nařízení.

**Článek 19****Vstup v platnost a použitelnost**

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

Použije se od 6. července 2022.

Ustanovení čl. 4 odst. 3, 6 a 7, čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 6, čl. 7 odst. 6, čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 10 odst. 3, čl. 11 odst. 2 a článků 12 a 13 se však použijí od 5. ledna 2020.

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

Ve Štrasburku dne 27. listopadu 2019.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
D. M. SASSOLI

*Za Radu*  
*předsedkyně*  
T. TUPPURAINEN

## Seznam předpisů OSN uvedených v čl. 4 odst. 2

Číslo předpisu OSN	Předmět	Série změn zveřejněná v Úředním věstníku	Odkaz na Úřední věstník	Oblast působnosti předpisu OSN
1	Světlomety s asymetrickým potkávacím světlem nebo dálkovým světlem a vybavené žárovkami kategorií R2 nebo HS1	Série změn 02	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 1	M, N <sup>(*)</sup>
3	Odrázky pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	Série změn 02	Úř. věst. L 323, 6.12.2011, s. 1	M, N, O
4	Osvětlení zadních registračních tabulek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 17	M, N, O
6	Směrové svítlny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Série změn 01	Úř. věst. L 213, 18.7.2014, s. 1	M, N, O
7	Přední a zadní (obrysové) svítlny, brzdové svítlny, doplňkové obrysové svítlny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Série změn 02	Úř. věst. L 285, 30.9.2014, s. 1	M, N, O
8	Světlomety motorových vozidel (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 nebo H11)	Série změn 05, oprava 1 revize 4	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 71	M, N <sup>(*)</sup>
10	Elektromagnetická kompatibilita	Série změn 05	Úř. věst. L 41, 17.2.2017, s. 1.	M, N, O
11	Zámky dveří a součásti upevnění dveří	Série změn 04	Úř. věst. L 218, 21.8.2019, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
12	Ochrana řidiče před mechanismem řízení v případě nárazu	Série změn 04	Úř. věst. L 89, 27.3.2013, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
13	Brzdění vozidel a přípojných vozidel	Série změn 11	Úř. věst. L 42, 18.2.2016, s. 1	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sup>(*)</sup>
13-H	Brzdění osobních automobilů	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 335, 22.12.2015, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
14	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Série změn 07	Úř. věst. L 218, 19.8.2015, s. 27	M, N
16	Bezpečnostní pásy, zádržné systémy, dětské zádržné systémy a dětské zádržné systémy ISOFIX	Série změn 07	Úř. věst. L 109, 27.4.2018, s. 1	M, N
17	Sedadla, jejich ukotvení a opěrky hlavy	Série změn 08	Úř. věst. L 230, 31.8.2010, s. 81	M, N
18	Ochrana motorových vozidel proti neoprávněnému použití	Série změn 03	Úř. věst. L 120, 13.5.2010, s. 29	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>
19	Přední mlhové světlomety motorových vozidel	Série změn 04	Úř. věst. L 250, 22.8.2014, s. 1	M, N
20	Světlomety s asymetrickým potkávacím světlem nebo dálkovým světlem a vybavené halogenovými žárovkami (žárovky H4)	Série změn 03	Úř. věst. L 177, 10.7.2010, s. 170	M, N <sup>(*)</sup>
21	Vnitřní výbava	Série změn 01	Úř. věst. L 188, 16.7.2008, s. 32	M <sub>1</sub>

Číslo předpisu OSN	Předmět	Série změn zveřejněná v Úředním věstníku	Odkaz na Úřední věstník	Oblast působnosti předpisu OSN
23	Zpětné a manévrovací světlomety motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 237, 8.8.2014, s. 1	M, N, O
25	Opěrky hlavy, bez ohledu na to, zda jsou součástí sedadla	Série změn 04, oprava 2 revize 1	Úř. věst. L 215, 14.8.2010, s. 1	M <sub>1</sub>
26	Vnější výčnělky	Série změn 03	Úř. věst. L 215, 14.8.2010, s. 27	M <sub>1</sub>
28	Zvuková výstražná zařízení a zvukové signály	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 323, 6.12.2011, s. 33	M, N
29	Ochrana cestujících v kabině užitkového vozidla	Série změn 03	Úř. věst. L 304, 20.11.2010, s. 21	N
30	Pneumatiky pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla (třída C1)	Série změn 02	Úř. věst. L 307, 23.11.2011, s. 1	M, N, O
31	Světlomety motorových vozidel typu „sealed-beam“ (SB) vyzařující evropské asymetrické potkávací světlo nebo dálkové světlo nebo obojí	Série změn 02	Úř. věst. L 185, 17.7.2010, s. 15	M, N
34	Ochrana před nebezpečím požáru (nádrže na kapalná paliva)	Série změn 03	Úř. věst. L 231, 26.8.2016, s. 41	M, N, O
37	Žárovky určené k použití ve schválených celcích svítlen/světlometů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Série změn 03	Úř. věst. L 213, 18.7.2014, s. 36	M, N, O
38	Zadní mlhové svítilny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 20	M, N, O
39	Rychloměrné zařízení a zařízení pro počítání ujetých kilometrů včetně jeho montáže	Série změn 01	Úř. věst. L 302, 28.11.2018, s. 106	M, N
43	Bezpečnostní zasklívací materiály a jejich montáž ve vozidlech	Série změn 01	Úř. věst. L 42, 12.2.2014, s. 1	M, N, O
44	Zádržná zařízení pro děti cestující v motorových vozidlech („dětské zádržné systémy“)	Série změn 04	Úř. věst. L 265, 30.9.2016, s. 1	M, N
45	Stěrače světlometů	Série změn 01		M, N
46	Zařízení pro nepřímý výhled a jejich montáž	Série změn 04	Úř. věst. L 237, 8.8.2014, s. 24	M, N
48	Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na motorová vozidla	Série změn 06	Úř. věst. L 14, 16.1.2019, s. 42	M, N, O (°)
54	Pneumatiky pro užitková vozidla a jejich přípojná vozidla (třídy C2 a C3)	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 307, 23.11.2011, s. 2	M, N, O
55	Mechanické spojovací části jízdních souprav vozidel	Série změn 01	Úř. věst. L 153, 15.6.2018, s. 179	M, N, O (°)
58	Zařízení na ochranu proti podjetí zezadu (RUPD) a jejich montáž; ochrana proti podjetí zezadu (RUP)	Série změn 03	Úř. věst. L 49, 20.2.2019, s. 1	M, N, O
61	Užitková vozidla s ohledem na vnější výčnělky před zadní stěnou kabiny	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 164, 30.6.2010, s. 1	N

Číslo předpisu OSN	Předmět	Série změn zveřejněná v Úředním věstníku	Odkaz na Úřední věstník	Oblast působnosti předpisu OSN
64	Náhradní celek pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu v pneumatice / systém pro jízdu bez vzduchu v pneumatice a systém monitorování tlaku v pneumatikách	Série změn 02	Úř. věst. L 310, 26.11.2010, s. 18	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
66	Pevnost nástavby velkých osobních vozidel	Série změn 02	Úř. věst. L 84, 30.3.2011, s. 1	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>
67	Motorová vozidla, která používají zkapalněné ropné plyny	Série změn 01	Úř. věst. L 285, 20.10.2016, s. 1	M, N
73	Boční ochranné zařízení nákladních automobilů	Série změn 01	Úř. věst. L 122, 8.5.2012, s. 1	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>
77	Parkovací svítlny motorových vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 21	M, N
79	Mechanismus řízení	Série změn 03	Úř. věst. L 318, 14.12.2018, s. 1	M, N, O
80	Sedadla velkých osobních vozidel	Předpis ve znění série změn 03	Úř. věst. L 226, 24.8.2013, s. 20	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>
87	Denní svítlny motorových vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 24	M, N
89	Omezovače rychlosti a nastavitelné omezovače rychlosti	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 25	M, N <sup>(6)</sup>
90	Náhradních částí s brzdovým obložením, obložení bubnových brzd a kotoučů a bubnů pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	Série změn 02	Úř. věst. L 290, 16.11.2018, s. 54	M, N, O
91	Boční obrysové svítlny motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 27	M, N, O
93	Zařízení na ochranu proti podjetí zepředu (FUPD) a jejich montáž; ochrana proti podjetí zepředu (FUP)	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 185, 17.7.2010, s. 56	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>
94	Ochrana cestujících v případě čelního nárazu	Série změn 03	Úř. věst. L 35, 8.2.2018, s. 1	M <sub>1</sub>
95	Ochrana cestujících v případě bočního nárazu	Série změn 03	Úř. věst. L 183, 10.7.2015, s. 91	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
97	Poplašné systémy vozidel	Série změn 01	Úř. věst. L 122, 8.5.2012, s. 19	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(6)</sup>
98	Světlomety motorových vozidel vybavené výbojkovými zdroji světla	Série změn 01	Úř. věst. L 176, 14.6.2014, s. 64	M, N
99	Výbojkové zdroje světla k užívání ve schválených výbojkových světlotemtech motorových vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 320, 17.12.2018, s. 45	M, N
100	Elektrická bezpečnost	Série změn 02	Úř. věst. L 302, 28.11.2018, s. 114	M, N
102	Zařízení pro spojení vozidel nakrátko (ZSVN); montáž schváleného typu ZSVN	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 351, 30.12.2008, s. 44	N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>
104	Reflexní označení (těžká a dlouhá vozidla)	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 75, 14.3.2014, s. 29	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N, O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>

Číslo předpisu OSN	Předmět	Série změn zveřejněná v Úředním věstníku	Odkaz na Úřední věstník	Oblast působnosti předpisu OSN
105	Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí	Série změn 05	Úř. věst. L 4, 7.1.2012, s. 30	N,O
107	Celková rekonstrukce vozidel kategorií M <sub>2</sub> a M <sub>3</sub>	Série změn 07	Úř. věst. L 52, 23.2.2018, s. 1	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>
108	Protectorované pneumatiky pro osobní automobily a jejich přívěsy	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 181, 4.7.2006, s. 1	M <sub>1</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>
109	Protectorované pneumatiky užitkových vozidel a jejich přípojných vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 181, 4.7.2006, s. 1	M2, M3, N, O3, O4
110	Zvláštní součásti pro stlačený zemní plyn (CNG) a zkapalněný zemní plyn (LNG)	Série změn 01	Úř. věst. L 166, 30.6.2015, s. 1	M, N
112	Světlomety motorových vozidel s asymetrickým potkávacím světlem nebo dálkovým světlem a vybavené žárovkami nebo LED moduly	Série změn 01	Úř. věst. L 250, 22.8.2014, s. 67	M, N
114	Náhradní airbagové systémy	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 373, 27.12.2006, s. 272	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
115	Systémy LPG a CNG pro dodatečnou montáž	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 323, 7.11.2014, s. 91	M, N
116	Ochrana motorových vozidel proti neoprávněnému použití	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 45, 16.2.2012, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> (*)
117	Pneumatiky z hlediska emisí hluku odvalování a přilnavosti na mokřých površích a valivého odporu (třídy C1, C2 a C3)	Série změn 02	Úř. věst. L 218, 12.8.2016, s. 1	M, N, O
118	Ohnivzdornost materiálů v interiérech autobusů	Série změn 02	Úř. věst. L 102, 21.4.2015, s. 67	M <sub>3</sub>
119	Rohové světlomety	Série změn 01	Úř. věst. L 89, 25.3.2014, s. 101	M, N
121	Umístění a označení ručních ovladačů, kontrol a indikátorů	Série změn 01	Úř. věst. L 5, 8.1.2016, s. 9	M, N
122	Systémy vytápění vozidel	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 164, 30.6.2010, s. 231	M, N, O
123	Adaptivní přední osvětlovací systém (AFS) motorových vozidel	Série změn 01	Úř. věst. L 49, 20.2.2019, s. 24	M, N
124	Náhradní kola	Původní znění předpisů	Úř. věst. L 375, 27.12.2006, s. 568	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>
125	Zorné pole směrem dopředu	Série změn 01	Úř. věst. L 20, 25.1.2018, s. 16	M <sub>1</sub>
126	Oddělovací systémy	Původní znění předpisu		M <sub>1</sub>
127	Bezpečnost chodců	Série změn 02		M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
128	Zdroje světla využívající světelných diod (LED)	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 320, 17.12.2018, s. 63	M, N, O

Číslo předpisu OSN	Předmět	Série změn zveřejněná v Úředním věstníku	Odkaz na Úřední věstník	Oblast působnosti předpisu OSN
129	Zdokonalené dětské zádržné systémy	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 97, 29.3.2014, s. 21	M, N
130	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 178, 18.6.2014, s. 29	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> (l)
131	Vyspělé systémy nouzového brzdění	Série změn 01	Úř. věst. L 214, 19.7.2014, s. 47	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> (l)
134	Bezpečnost vodíku	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 129, 17.5.2019, s. 43	M, N
135	Boční náraz na sloupek	Série změn 01		M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
137	Čelní náraz v plné šíři	Série změn 01		M <sub>1</sub>
139	Brzdové asistenční systémy	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 269, 26.10.2018, s. 1	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
140	Systémy elektronického řízení stability	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 269, 26.10.2018, s. 17	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub>
141	Systémy monitorování tlaku v pneumatikách	Původní znění předpisu	Úř. věst. L 269, 26.10.2018, s. 36	M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> <sup>(6)</sup>
142	Montáž pneumatik	Původní znění předpisu		M <sub>1</sub>
145	Ukotvení dětských zádržných systémů	Původní znění předpisu		M <sub>1</sub>

## Poznámky k tabulce

Úředním věstníku Evropské unie, aniž by byla dotčena série změn, která musí být dodržena na základě přechodných ustanovení v ní stanovených. Série změn uvedená v tabulce odpovídá verzi, která byla zveřejněna v Soudě se sérií změn přijatou po konkrétní sérii uvedených v tabulce se akceptuje jako alternativa.

„revidované dohody z roku 1958“, týkající se první registrace, uvedení do provozu, dodávání na trh, prodeje, uznávání schválení typu a veškerých podobných ustanovení, platí povinně pro účely článků 48 a 50 nařízení (EU) č. 2018/858 s výjimkou případů, kdy příloha II tohoto nařízení stanoví data náhradní, která je pak třeba dodržet. Data uvedená v příslušné sérii změn předpisů OSN uvedených v tabulce, pokud jde o povinnosti smluvních stran

„revidované dohody z roku 1958“, které uplatňují určitou sérii změn uvedeného předpisu OSN, nejsou povinny přijmout či mohou odmítnout přijmout pro účely vnitrostátního nebo regionálního schválení typu typ schválený podle předchozí série změn, nebo obsahují ustanovení s podobným záměrem a významem. Toto musí být vykládáno jako závazné ustanovení pro vnitrostátní orgány, aby považovaly prohlášení o shodě za již neplatná pro účely článku 48 nařízení (EU) 2018/858, s výjimkou případů, kdy jsou v příloze II tohoto nařízení stanovena data náhradní, která je pak třeba dodržet. V některých případech předpis OSN uvedený v této tabulce ve svých přechodných ustanoveních stanoví, že od určitého data smluvní strany

- 
- (<sup>e</sup>) Předpisy OSN č. 1, 8 a 20 se nepoužijí pro EU schválení typu nových vozidel
- (<sup>f</sup>) Povinná montáž funkce řízení stability se vyžaduje v souladu s předpisy OSN. Je však povinná také pro vozidla kategorie N<sub>1</sub>.
- (<sup>g</sup>) Je-li podle prohlášení výrobce vozidla vozidlo uzpůsobeno k tažení (bod 2.11.5 informačního dokumentu podle čl. 24 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858) a některá část vhodného mechanického spojovacího zařízení, ať je na typu motorového vozidla namontováno či nikoliv, by mohla (zčásti) zakrývat část osvětlení nebo místo pro montáž a upevnění zadní registrační tabulky, platí toto:
- pokyny pro uživatele motorového vozidla (např. příručka uživatele, návod k obsluze vozidla) musí jasně uvádět, že se nesmí montovat mechanické spojovací zařízení, jež nelze snadno odstranit nebo přemístit;
  - v pokynech musí být dále jasně stanoveno, že, je-li namontováno, musí být mechanické spojovací zařízení odstraněno nebo přemístěno, pokud se nepoužívá; a
  - v případě schválení typu systému vozidla podle předpisu OSN č. 55 je třeba zajistit, aby ustanovení o odstranění, přemístění nebo náhradním umístění byla beze zbytku dodržena rovněž u zařízení pro osvětlení a umístění a připevnění zadní registrační tabulky.
- (<sup>d</sup>) To se týká pouze omezovačů rychlosti a jejich povinné montáže do vozidel kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>.
- (<sup>e</sup>) Ve vozidlech kategorie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> musí být namontována zařízení k ochraně proti neoprávněnému použití a ve vozidlech kategorie M<sub>1</sub> musí být namontovány imobilizační systémy.
- (<sup>f</sup>) Viz vysvětlivka 4 k tabulce v příloze II.
- (<sup>g</sup>) Pro vozidla kategorie M<sub>1</sub> s maximální hmotností ≤ 3 500 kg a kategorie N<sub>1</sub>, jež nejsou vybavena dvojitými koly na nápravě.
-

## Seznam požadavků uvedených v čl. 4 odst. 5 a v čl. 5 odst. 3, jakož i dat podle článku 16

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
Požadavky na														
A ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, NEPORUŠENOST PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVOU ELEKTRICKOU BEZPEČNOST														
A1 Vnitřní výbava	Předpis OSN č. 21		A											
A2 Sedadla a opěrky hlavy	Předpis OSN č. 17		A	A	A	A	A	A						
A3 Sedadla pro autobusy	Předpis OSN č. 80			A	A									A
A4 Kotevní úchytky bezpečnostní pásů	Předpis OSN č. 14		A	A	A	A	A	A						
A5 Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Předpis OSN č. 16		A	A	A	A	A	A					A	A
A6 Kotevní úchyty bezpečnostní pásů	Předpis OSN č. 16		A	A	A	A	A	A						
A7 Oddělovací systémy	Předpis OSN č. 126		X										B	
A8 Ukotvení dětských zádržných systémů	Předpis OSN č. 145		A											
A9 Dětské zádržné systémy	Předpis OSN č. 44		A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>					A	A
A10 Vyspělé dětské zádržné systémy	Předpis OSN č. 129		X	X	X	X	X	X					B	B
A11 Ochrana proti podjetí zepředu	Předpis OSN č. 93						A	A					A	A
A12 Ochrana proti podjetí zezadu	Předpis OSN č. 58		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A13 Boční ochrana	Předpis OSN č. 73						A	A			A	A		
A14 Bezpečnosti palivové nádrže	Předpis OSN č. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	
A15 Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (LPG)	Předpis OSN č. 67		A	A	A	A	A	A						A



Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
A16 Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu	Předpis OSN č. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Bezpečnost vodíku	Předpis OSN č. 134		A	A	A	A	A	A						A
A18 Způsobilost materiálů vodíkového systému			A	A	A	A	A	A						A
A19 Elektrická bezpečnost provozu	Předpis OSN č. 100		A	A	A	A	A	A						
A20 Čelní náraz	Předpis OSN č. 94	Platí pro vozidla kategorie M <sub>1</sub> s maximální hmotností ≤ 3 500 kg a N <sub>1</sub> s maximální hmotností ≤ 2 500 kg. Pro vozidla s maximální hmotností > 2 500 kg platí data v poznámce B.	A			A								
A21 Čelní náraz v plné šíři	Předpis OSN č. 137	Dokud v předpisu OSN nebude k dispozici zádržné zařízení pro cestující „THOR“, lze používat antropomorfní zkušební zařízení „Hybrid III“..	B			B								
A22 Mechanismus řízení při nárazu	Předpis OSN č. 12		A			A							A	
A23 Náhradní airbagy	Předpis OSN č. 114		X			X							B	
A24 Náraz do kabiny	Předpis OSN č. 29					A	A	A						
A25 Boční náraz na sloupek	Předpis OSN č. 95	Platí pro všechna vozidla kategorií M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub> , včetně vozidel s referenčním bodem („R“) nejnižšího sedadla > 700 mm nad zemí. Pro vozidla, jež mají referenční bod („R“) nejnižšího sedadla > 700 mm nad zemí, platí data v poznámce B.	A			A								

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
A26 Boční náraz na sloupek	Předpis OSN č. 135		B			B								
A27 Náraz zezadu	Předpis OSN č. 34	Platí pro vozidla kategorií M <sub>1</sub> s maximální hmotností ≤ 3 500 kg a N <sub>1</sub> . Musí být splněny požadavky na elektrickou bezpečnost po nárazu.	B			B								

Požadavky týkající se

#### B ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLEDU A VIDITELNOSTI

B1 Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Předpis OSN č. 127		A			A								
B2 Systém čelní ochrany	Předpis OSN č. 127	Zkušební oblast pro náraz makety hlavy dítěte a dospělého je ohraničena „dosahem ovinutí u dospělého“ 2 500 mm nebo „zadní vztáznou čarou čelního skla“ podle toho, která hodnota je více vpředu. Kontakt makety hlavy se sloupky A, horním prostorem čelního skla a krytem kapoty je vyloučen, ale je třeba jej sledovat.	C			C								
B3 Systém čelní ochrany			X			X							A	
B4 Vyspělé systémy nouzového brzdění pro chodce a cyklisty			C			C								
B5 Výstražný signál upozorňující na srážku s chodci a cyklisty				B	B		B	B					B	
B6 Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu				B	B		B	B					B	
B7 Detekce zpětného chodu			B	B	B	B	B	B					B	
B8 Výhled směrem dopředu	Předpis OSN č. 125	Platí pro vozidla kategorií M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub>	A			C								
B9 Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel				D	D		D	D						

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
B10 Bezpečnostní zasklení	Předpis OSN č. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
B11 Odmrazování/odmlžování			A	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>	A <sup>(2)</sup>						
B12 Odstříkovače/stárače			A	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>	A <sup>(3)</sup>					A	
B13 Zařízení pro nepřímý výhled	Předpis OSN č. 46		A	A	A	A	A	A						A

Požadavky týkající se

### C PODVOZKU VOZIDLA, BRZD, PNEUMATI A ŘÍZENÍ

C1 Mechanismus řízení	Předpis OSN č. 79		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C2 Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Předpis OSN č. 130			A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>		A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>						
C3 Systém pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu			B <sup>(6)</sup>			B <sup>(6)</sup>								
C4 Brzdění	Předpis OSN č. 13 Předpis OSN č. 13-H		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C5 Náhradní díly brzdového systému	Předpis OSN č. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Asistence při brzdění	Předpis OSNS č. 139		A			A								
C7 Řízení stability	Předpis OSN č. 13 Předpis OSN č. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Předpis OSN č. 131			A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>		A <sup>(4)</sup>	A <sup>(4)</sup>						
C9 Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel			B			B								
C10 Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Předpis OSN č. 30 Předpis OSN č. 54 Předpis OSN č. 117	Je nutné zajistit zkušební postu také pro opotřebované pneumatiky, přičemž platí data uvedená v poznámce C.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice	Předpis OSN č. 64		A <sup>(1)</sup>			A <sup>(1)</sup>								

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
C12 Protektorované pneumatiky	Předpis OSN č. 108 Předpis OSN č. 109		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C13 Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Předpis OSN č 141	Platí pro vozidla kategorie M <sub>1</sub> s maximální hmotností ≤ 3 500 kg a kategorie N <sub>1</sub> .	A			B								
C14 C14 Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel				B	B		B	B			B	B		
C15 Montáž pneumatik	Předpis OSN č 142	Platí pro všechny kategorie vozidel.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Náhradní kola	Předpis OSN č 124		X			X			X	X				B

Požadavky týkající se

D PALUBNÍCH PŘÍSTROJŮ, ELEKTRICKÉ SOUSTAVY, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANY PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ

D1 Zvuková výstraha	Předpis OSN č 28		A	A	A	A	A	A						A
D2 Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Předpis OSN č 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Předpis OSN č 18 Předpis OSN č 97 Předpis OSN č 116		A	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>					A	A
D4 Ochrana vozidla			B	B	B	B	B	B					B	B
D5 Rychloměr	Předpis OSN č 39		A	A	A	A	A	A						
D6 Počítadlo ujetých kilometrů	Předpis OSN č 39		A	A	A	A	A	A						
D7 Omezovač rychlosti	Předpis OSN č 89			A	A		A	A						A
D8 Inteligentní regulace rychlosti			B	B	B	B	B	B					B	
D9 Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Předpis OSN č 121		A	A	A	A	A	A						

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
D10 Systémy vytápění	Předpis OSN č 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		A
D11 Zařízení pro světelnou signalizaci	Předpis OSN č 4 Předpis OSN č 6 Předpis OSN č 7 Předpis OSN č 19 Předpis OSN č 23 Předpis OSN č 38 Předpis OSN č 77 Předpis OSN č 87 Předpis OSN č 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D12 Zařízení pro osvětlení silnic	Předpis OSN č 31 Předpis OSN č 98 Předpis OSN č 112 Předpis OSN č 119 Předpis OSN č. 123		X	X	X	X	X	X						A
D13 Odrazky	Předpis OSN č. 3 Předpis OSN č. 104		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D14 Zdroje světla	Předpis OSN č. 37 Předpis OSN č. 99 Předpis OSN č. 128		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
D15 Montáž zařízení pro světlenou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Předpis OSN č. 48		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
D16 Signál nouzového brzdění			B	B	B	B	B	B						
D17 Stěrače světlometů	Předpis OSN č. 45		A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>						A
D18 Ukazatel zařazeného převodového stupně			A											

Požadavky týkající se

#### E CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU

E1 Usnadnění montáže alkoholového imobilizéru		EN 50436:2016	B	B	B	B	B	B						
E2 Upozornování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče			B	B	B	B	B	B						

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
E3 Vyspělé upozornění na rozptýlenost řidiče		Lze také zvážit prevenci rozptýlení pomocí technických prostředků	C	C	C	C	C	C						
E4 Systém monitorování dostupnosti řidiče			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						
E5 Zapisovač údajů o události			B	D	D	B	D	D					B	
E6 Systémy nahrazující řidiče při ovládání			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						
E7 Systémy, které vozidlu poskytují informace o stavu vozidla a okolního prostředí			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						
E8 Jízda v konvoji (platooning)				B <sup>(1)</sup>	B <sup>(1)</sup>		B <sup>(1)</sup>	B <sup>(1)</sup>						
E9 Systémy, které ostatním účastníkům silničního provozu poskytují informace týkající se bezpečnosti			B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>	B <sup>(5)</sup>						

Požadavky týkající se

## F OBECNÉ KONSTRUKCE A VLASTNOSTÍ VOZIDLA

F1 Místo pro registrační tabulku			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2 Couvání			A	A	A	A	A	A						
F3 Zámky a závěsy dveří	Předpis OSN č. 11		A			A								
F4 Schůdky do kabiny, držadla a stupačky			A			A	A	A						
F5 Vnější výčnělky	Předpis OSN č. 26		A											
F6 Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Předpis OSN č. 61					A	A	A						

Předmět	Regulační akty	Doplňková zvláštní technická ustanovení	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	Zvláštní technické celky	Konstrukční část
F7 Povinné štítky a identifikační číslo vozidla			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F8 Tažná zařízení			A	A	A	A	A	A						
F9 Kryty kol			A											
F10 Systémy proti rozstříku						A	A	A	A	A	A	A		
F11 Hmotnosti a rozměry			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F12 Mechanická spojovací zařízení	Předpis OSN č. 55 Předpis OSN č. 102		A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A <sup>(1)</sup>	A	A	A	A	A	A
F13 Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí	Předpis OSN č. 105					A	A	A	A	A	A	A		
F14 Obecná konstrukce autobusů	Předpis OSN č. 107			A	A									
F15 Pevnost karoserie autobusů	Předpis OSN č. 66			A	A									
F16 Hořlavost v autobusech	Předpis OSN č. 118				A								A	

Poznámky k tabulce

- A. Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků: 6. července 2022
- B. Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 6. července 2022  
Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků: 7. července 2024
- C. Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2024  
Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků: 7. července 2026D.  
Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026  
Datum pro zákaz registrace vozidel, jakož i uvedení na trh a uvedení do provozu konstrukčních částí a samostatných technických celků: 7. ledna 2029
- X. Dotčená konstrukční část nebo samostatný technický celek se na kategorie vozidel vztahuje podle toho, jak je uvedeno.

- 
- (<sup>1</sup>) Shoda se vyžaduje, jsou-li namontovány
- (<sup>2</sup>) Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmrazování čelního skla.
- (<sup>3</sup>) Vozidla této kategorie musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.
- (<sup>4</sup>) Nevztahuje se na tato vozidla:
- tahače návěsů kategorie N<sub>2</sub> s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, avšak nepřesahující 8 tun;
  - vozidla kategorií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> třídy A, třídy I a II podle definice v bodě 2.1 předpisu OSN č. 107;
  - kloubové autobusy kategorie M<sub>3</sub> třídy A, třídy I a II podle definice v bodě 2.1 předpisu OSN č. 107;
  - terénní vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>;
  - vozidla zvláštního určení kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>; a
  - vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> s více než třemi nápravami.
- (<sup>5</sup>) Shoda se vyžaduje v případě automatizovaných vozidel.
- (<sup>6</sup>) Pro motorová vozidla s hydraulickými systémy řízení s posilovačem platí data uvedená v poznámce C. Tato vozidla však musí být vybavena systémem varování při vybočení z jízdního pruhu.
-



## PŘÍLOHA III

## Změny přílohy II nařízení (EU) 2018/858

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

1) Odkazy na „nařízení (ES) č. 661/2009“ se mění takto:

a) v tabulce v části I se u záznamu pro položku 3A odkaz ve třetím sloupci na „nařízení (ES) č. 661/2009“ nahrazuje tímto:

„Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 (\*)

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s.1)“;

b) každý následující odkaz na „nařízení (ES) č. 661/2009“ v příloze II se nahrazuje odkazem na „nařízení (EU) 2019/2144“.

2) Část I se mění takto:

a) tabulka se mění takto:

i) za položku 54Ase vkládá tato položka

„55A	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 135	X					X“;						
------	------------------------	---	---	--	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--

ii) položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN Č. 127	X					X						X“;
-----	----------------	---	---	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	-----

iii) položky 62 a 63 se nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X	X	X	X	X	X						X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup> “;

iv) položky 65 a 66 se nahrazují tímto:

„65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 131		X	X			X	X					
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 130		X	X			X	X“;					

b) vysvětlivky se mění takto:

i) vysvětlivky 3 a 4 se nahrazují tímto:

„<sup>(3)</sup> Montáž stabilitní funkce vozidla se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/2144

(<sup>4</sup>) Montáž elektronického systému řízení stability se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/2144;

ii) vysvětlivka 9 se nahrazuje tímto:

„(<sup>9A</sup>) Montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách se vyžaduje podle čl. 5 odst. 1 nařízení (EU) 2019/2144.“;

iii) vysvětlivka 15 se nahrazuje tímto:

„(<sup>15</sup>) Soulad s nařízením (EU) 2019/2144 je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v tabulce, které odkazují na nařízení (EU) 2019/2144.“;

c) V dodatku 1 se tabulka 1 mění takto:

i) položka 46A se nahrazuje tímto:

„46A	Montáže pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 142		B“;
------	-------------------	---	--	-----

ii) položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 127		C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozi- del: 7. července 2034;“
-----	----------------	---	--	---

iii) položky 62 a 63 se nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134		X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/2144		Soulad s nařízením (EU) 2019/2144 je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v tabulce, které odkazují na nařízení (EU) 2019/2144.“;

d) Vysvětlivky k tabulce 1 dodatku 1 se nahrazují tímto:

“N/A

Regulační akt se nepoužije. Lze však uložit dosažení souladu s jedním nebo více specifickými aspekty zahrnutými v regulačním aktu.“;

e) V dodatku 1 se tabulka 2 mění takto:

i) položka 46A se nahrazuje tímto:

„46A	Montáž pneumatika	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis ONS č. 142		B“;
------	-------------------	---	--	-----

ii) položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis ONS č. 127		C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034“;
-----	----------------	---	--	--

iii) položky 62 a 63 se nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134		X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/2144		Soulad s nařízením (EU) 2019/2144 je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v tabulce, které odkazují na nařízení (EU) 2019/2144.“;

f) V dodatku 2 se bod 4 mění takto:

i) tabulka „Část I: Vozidla patřící do kategorie M<sub>1</sub>“ se mění takto:

— položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Předpis OSN č. 127 Nařízení (EU) 2019/2144 (Ochrana chodců)	Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola. Platí požadavky předpisu OSN č. 127. Veškeré systémy čelní ochrany musí být buď nedílnou součástí vozidla, a tudíž v souladu s požadavky předpisu OSN č. 127, nebo musí být jejich typ schválen jako samostatný technický celek.“;
-----	---	---

— za položku 61 se vkládá tato položka:

„62	Předpis OSN č. 134 Nařízení (EU) 2019/2144 (Vodíkový systém)	Platí požadavky předpisu OSN č. 134. Alternativně se musí prokázat, že vozidlo splňuje: — Základní požadavky nařízení (ES) č. 79/2009, ve znění použitelném ke dni 5. července 2022; — Příloha 100 – Technická norma pro palivové systémy motorových vozidel poháněných stlačeným vodíkovým plynem (Japonsko); — GB/T 24549–2009 Elektrická vozidla s palivovými články – bezpečnostní požadavky (Čína); — Mezinárodní norma ISO 23273:2013 Část 1: Funkční bezpečnost vozidel a Část 2: Ochrana před riziky vodíku u vozidel poháněných stlačeným vodíkem; nebo — SAE J2578 – Obecná bezpečnost vozidel s palivovými články“;
-----	--	--

ii) tabulka „Část II: Vozidla patřící do kategorie N<sub>1</sub>“ se mění takto:

— položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Předpis OSN č. 127 Nařízení (EU) 2019/2144 (Ochrana chodců)	Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola. Platí požadavky předpisu OSN č. 127. Veškeré systémy čelní ochrany musí být buď nedílnou součástí vozidla, a tudíž v souladu s požadavky předpisu OSN č. 127, nebo musí být jejich typ schválen jako samostatný technický celek“;
-----	---	--

— za položku 61 se vkládá tato položka:

„62	Předpis OSN č. 134 Nařízení (EU) 2019/2144 (Vodíkový systém)	Platí požadavky předpisu OSN č. 134. Alternativně se musí prokázat, že vozidlo splňuje: — Základní požadavky nařízení (ES) č. 79/2009, ve znění použitelném ke dni 5. července 2022; — Příloha 100 – Technická norma pro palivové systémy motorových vozidel poháněných stlačeným vodíkovým plynem (Japonsko); — GB/T 24549–2009 Elektrická vozidla s palivovými články – bezpečnostní požadavky (Čína); — Mezinárodní norma ISO 23273:2013 Část 1: Funkční bezpečnost vozidel a Část 2: Ochrana před riziky vodíku u vozidel poháněných stlačeným vodíkem; nebo — SAE J2578 – Obecná bezpečnost vozidel s palivovými články“;
-----	--	--

3) V tabulce v Části II se zrušují položky 58, 65 a 66;

4) Část III se mění takto:

a) v dodatku 1 se tabulka mění takto:

i) položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 127	X	X“;		
-----	----------------	---	---	-----	--	--

ii) položky 62 a 63 se nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X	X	X	X
63	Obecná bezpečnost	Nařízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup> “;

iii) položky 65 a 66 se nahrazují tímto:

„65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 131			neu- ve- de- no	neu- vede- no
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 130			neu- ve- de- no	neu- vede- no

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) za položku 54A se vkládá tato položka:

„55A	Boční náraz na sloupek	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 135	neuvedeno			neuvedeno							
------	------------------------	---	-----------	--	--	-----------	--	--	--	--	--	--	--

ii) položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 127	neuvedeno			neuvedeno;							
-----	----------------	---	-----------	--	--	------------	--	--	--	--	--	--	--

iii) položky 62 a 63 se nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X	X	X	X	X	X					
63	Obecná bezpečnost	Nářízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup> “;

iv) položky 65 a 66 se nahrazují tímto:

„65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 131		neuvedeno	neuvedeno		neuvedeno	neuvedeno					
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 130		neuvedeno	neuvedeno		neuvedeno	neuvedeno“;					

c) dodatek 3 se mění takto:

i) v tabulce se za položku 54A vkládá tato položka:

„55A	Boční náraz na sloupek	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 135	neuvedeno“;
------	------------------------	---	-------------

ii) v tabulce se položka 58 nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 127	G“;
-----	----------------	---	-----

iii) v tabulce se položky 62 a 63 nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X
63	Obecná bezpečnost	Nářízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup> “;

iv) doplňuje se nový bod, který zní:

„5. Body 1 až 4 se vztahují rovněž na vozidla kategorie M<sub>1</sub>, která se neřadí do kategorie vozidel zvláštního určení, ale jsou vozidly přístupnými pro invalidní vozík.“;

b) v dodatku 2 se tabulka mění takto:

i) za položku 54A se vkládá tato položka:

„54A	Boční náraz na sloupek	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 135			A;						
------	------------------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--

ii) položka 58 se nahrazuje tímto:

„58	Ochrana chodců	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 127			A;						
-----	----------------	---	--	--	----	--	--	--	--	--	--

iii) položky 62, 63, 65 a 66 se nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X	X	X	X	X				
63	Obecná bezpečnost	Nářízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>
65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 131	neuve- de- no	neuve- de- no		neuve- de- no	neuve- de- no				
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 130	neuve- de- no	neuve- de- no		neuve- de- no	neuve- de- no“;				

e) v dodatku 5 se v tabulce položky 62, 63, 65 a 66 nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X
63	Obecná bezpečnost	Nářízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>
65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 131	neuve- de- no
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 130	neuve- de- no“;

f) v dodatku 6 se v tabulce položky 62, 63, 65 a 66 nahrazují tímto:

„62	Vodíkový systém	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 134	X	
63	Obecná bezpečnost	Nářízení (EU) 2019/2144	X <sup>(15)</sup>	X <sup>(15)</sup>
65	Vyspělý systém nouzového brzdění	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 131	neuve- de- no	
66	Systém varování při vybočení z jízdního pruhu	Nářízení (EU) 2019/2144 Předpis OSN č. 130	neuve- de- no“;	

g) vysvětlivky se mění takto:

i) vysvětlivka pro X se nahrazuje tímto:

„X Použijí se požadavky stanovené v příslušném regulačním aktu.“;

ii) vysvětlivky 3 a 4 se nahrazují tímto:

„<sup>(3)</sup> Montáž stabilizační funkce vozidla se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/2144

- (<sup>4</sup>) Montáž elektronického systému řízení stability se vyžaduje podle čl. 4 odst. 5 nařízení (EU) 2019/2144.“;
- iii) vysvětlivka 9A se nahrazuje tímto:
- „(<sup>9A</sup>) Použije se pouze tehdy, mají-li vozidla vybavení, na které se vztahuje předpis OSN č. 64. Montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách je však povinná podle čl. 5 odst. 1 nařízení (EU) 2019/2144.“;
- iv) vysvětlivka 15 se nahrazuje tímto:
- „(<sup>15</sup>) Soulad s nařízením (EU) 2019/2144 je povinný. V rámci tohoto specifického bodu se však nepočítá se schválením typu, neboť pouze shromažďuje jednotlivé položky uvedené jinde v příslušné tabulce.“;
- v) vysvětlivky 16 a 17 se zrušují.
-

## PŘÍLOHA IV

## Přechodná ustanovení uvedená v čl. 15 odst. 3

Číslo předpisu OSN	Zvláštní požadavky	Konečný termín pro registraci nevyhovujících vozidel, jakož i pro prodej nebo uvedení do provozu nevyhovujících konstrukčních částí (*)
117	Pneumatiky z hlediska emisí hluku odvalování a přilnavosti na mokřích površích a valivého odporu	30. dubna 2023
	Pneumatiky třídy C3 musí splňovat požadavky na valivý odpor ve stupni 2.	

*Poznámky k tabulce*

- (\*) Lhůty stanovené v nařízení (ES) č. 661/2009, pokud jde o typy vozidla, systému a konstrukční části, které splňují požadavky uvedené v jeho znění použitelném ke dni [datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení], a nařízení (ES) č. 78/2009, pokud jde o typy vozidla a systému, které splňují požadavky uvedené v jeho znění použitelném ke dni ...[datum, které bezprostředně předchází datu použitelnosti tohoto nařízení].