

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B** **NARIŽENÍ 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

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019	L 325	1	16.12.2019
► <u>M2</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1244 ze dne 20. května 2021	L 272	16	30.7.2021
► <u>M3</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1445 ze dne 23. června 2021	L 313	4	6.9.2021
► <u>M4</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/2236 ze dne 20. června 2022	L 296	1	16.11.2022

Opraveno:

► **C1** Oprava, Úř. věst. L 304, 24.11.2022, s. 103 (2022/2236)



**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

(Text s významem pro EHP)

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví správní ustanovení a technické požadavky na schvalování typu a uvádění na trh v případě všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, uvedených v čl. 2 odst. 1, a na schvalování jednotlivých vozidel.

Toto nařízení rovněž stanoví ustanovení pro uvádění na trh a uvádění do provozu dílů a zařízení, jež mohou představovat vážné riziko pro správné fungování základních systémů vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1.

2. Toto nařízení stanoví požadavky na dozor nad trhem s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, které podléhají schválení. Toto nařízení rovněž stanoví požadavky na dozor nad trhem pro díly a zařízení pro taková vozidla.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na motorová vozidla kategorií M a N a jejich přípojná vozidla kategorie O, jež jsou určena k používání na veřejných komunikacích, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobená v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jakož i díly a zařízení, zkonstruované a vyrobené pro taková vozidla a jejich přípojná vozidla.

2. Toto nařízení se nepoužije na tato vozidla:

a) zemědělská nebo lesnická vozidla ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 1).

▼B

b) dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ⁽¹⁾;

c) pásová vozidla;

d) vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití pouze ozbrojenými silami.

3. Pro následující vozidla může výrobce požádat o schválení typu nebo schválení jednotlivého vozidla podle tohoto nařízení za předpokladu, že tato vozidla splňují požadavky tohoto nařízení:

a) vozidla zkonstruovaná nebo vyrobená k použití především na stavebních nebo v lomech, přístavech nebo na letištích;

b) vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku;

c) jakákoli vozidla s vlastním pohonem zvláště zkonstruovaná a vyrobená k provádění určité práce, jež nejsou vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem vhodná k přepravě osob ani zboží a která nejsou strojními zařízeními upevněnými na podvozku motorového vozidla.

Těmito schváleními není dotčeno použití směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ⁽²⁾.

4. Pro následující vozidla může výrobce požádat o schválení jednotlivého vozidla podle tohoto nařízení:

a) vozidla určená výhradně pro závody na pozemních komunikacích;

b) prototypy vozidel používané na pozemních komunikacích na odpovědnost výrobce za účelem provedení zvláštního zkušebního programu, pokud byly k tomuto účelu zvláště zkonstruovány a vyrobeny.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení a regulačních aktů uvedených v příloze II, není-li v nich stanoveno jinak, se rozumí:

- 1) „schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních a o změně směrnice 95/16/ES (přepracované znění) (Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24).

▼ B

- 2) „EU schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky tohoto nařízení;
- 3) „vnitrostátním schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky stanovené právními předpisy členského státu, přičemž platnost tohoto schválení je omezena na území daného členského státu;
- 4) „certifikátem schválení typu“ dokument, jímž schvalovací orgán úředně osvědčuje, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku je schválen;
- 5) „prohlášením o shodě“ dokument vydaný výrobcem, který osvědčuje, že vyrobené vozidlo odpovídá schválenému typu vozidla a splňuje všechny regulační akty platné v době jeho výroby;
- 6) „schválením jednotlivého vozidla“ postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určité vozidlo, ať již jedinečné či nikoliv, splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky pro EU schválení jednotlivého vozidla nebo vnitrostátní schválení jednotlivého vozidla;
- 7) „schválením typu vozidla“ postup, jímž schvalovací orgán osvědčuje, že určitý neúplný, úplný nebo dokončený typ vozidla splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 8) „vícestupňovým schválením typu“ postup, kterým jeden nebo více schvalovacích orgánů osvědčují, že určitý neúplný nebo dokončený typ vozidla splňuje, v závislosti na jeho stupni rozpracovanosti, příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 9) „postupným schválením typu“ postupné získávání celého souboru certifikátů EU schválení typu nebo certifikátů OSN schválení typu pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky tvořící část vozidla, jež vede v závěrečné fázi ke schválení typu vozidla;
- 10) „jednorázovým schválením typu“ postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje v jednom kroku, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;

▼ B

- 11) „kombinovaným schválením typu“ postupné schválení typu, během něhož se při závěrečné fázi schvalování typu vozidla získá jedno nebo více schválení typu pro systém, aniž by bylo nutné vydat pro tyto systémy certifikáty EU schválení typu;
- 12) „schválením typu systému“ postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ systému splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 13) „schválením typu samostatného technického celku“ postup, jímž schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky ve spojení s jedním nebo více určenými typy vozidel;
- 14) „schválením typu konstrukční části“ postup, jímž schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ konstrukční části nezávisle na vozidle splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky;
- 15) „vozidlem“ jakékoliv motorové vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo;
- 16) „motorovým vozidlem“ motorem poháněné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby se pohybovalo vlastními prostředky, má alespoň čtyři kola, je úplné, dokončené nebo neúplné a má nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h;
- 17) „přípojným vozidlem“ jakékoli vozidlo na kolech bez vlastního pohonu konstruované a vyrobené tak, aby bylo taženo motorovým vozidlem, které se může otáčet alespoň podél vodorovné osy kolmo na podélnou střední rovinu a podél svislé osy souběžně s podélnou střední rovinou tažného motorového vozidla;
- 18) „systémem“ sestava zařízení spojených za účelem plnění jedné nebo více specifických funkcí ve vozidle, jež podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého regulačního aktu uvedeného v příloze II;
- 19) „konstrukční částí“ zařízení, jež má být součástí vozidla, pro něž lze získat schválení typu nezávisle na vozidle a které podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého regulačního aktu uvedeného v příloze II, pokud tak příslušný regulační akt výslovně stanoví;
- 20) „samostatným technickým celkem“ zařízení, jež má být součástí vozidla, pro něž lze získat schválení typu nezávisle, ale pouze ve vztahu k jednomu nebo několika určeným typům vozidel, a které podléhá požadavkům tohoto nařízení nebo některého regulačního aktu uvedeného v příloze II, pokud tak příslušný regulační akt výslovně stanoví;

▼ B

- 21) „díly“ zboží a náhradní díly určené k montáži, opravě a údržbě vozidla;
- 22) „zařízením“ zboží jiné než díly, jež lze přidat do vozidla nebo na něj instalovat;
- 23) „náhradními díly“ zboží, které je určeno k instalaci do vozidla nebo na něj, jímž se nahradí původní díly tohoto vozidla, včetně zboží nutného pro použití vozidla, s výjimkou paliva;
- 24) „základním vozidlem“ jakékoli vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi vícestupňového schválení typu;
- 25) „neúplným vozidlem“ vozidlo, jež musí projít ještě alespoň jedním stupněm dokončení k tomu, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
- 26) „dokončeným vozidlem“ vozidlo, jež prošlo vícestupňovým schválením typu, které splňuje příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
- 27) „úplným vozidlem“ vozidlo, jež nemusí být dokončeno, aby splnilo příslušné technické požadavky tohoto nařízení;
- 28) „vozidlem z výběhu série“ vozidlo, jež je součástí zásob a které není možno dodat na trh nebo které již nelze dodávat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž nezískalo schválení typu;
- 29) „vozidlem poháněným alternativním palivem“ vozidlo konstruované tak, aby mohlo používat nejméně jeden typ paliva, které je buď plynné za atmosférické teploty a tlaku, nebo které je z podstatné části získáváno z neminerálních olejů;
- 30) „vozidlem vyráběným v malých sériích“ typ vozidla, jehož počet jednotek, které jsou dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu, nepřesahuje roční množstevní limity stanovené v příloze V;
- 31) „vozidlem zvláštního určení“ vozidlo kategorie M, N nebo O, které má zvláštní technické vlastnosti umožňující výkon funkce, jež vyžaduje zvláštní uspořádání nebo výstroj;
- 32) „typem vozidla“ určitá skupina vozidel, která má společné alespoň vlastnosti stanovené v příloze I části B, včetně skupiny vozidel zahrnující varianty a verze tam uvedené;
- 33) „návěsem“ tažené vozidlo, jehož náprava či nápravy jsou za těžištěm vozidla (jestliže je stejnoměrně naloženo) a které má spojovací zařízení umožňující přenášet vodorovné a svislé síly na tažené vozidlo;

▼ B

- 34) „dozorem nad trhem“ činnosti a opatření orgánů pro dozor nad trhem, jejichž cílem je zajistit, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jakož i díly a zařízení, které jsou dodávány na trh, byly v souladu s požadavky stanovenými v příslušných harmonizačních právních předpisech Unie a neohrožovaly zdraví, bezpečnost, životní prostředí ani jakoukoli další oblast ochrany veřejného zájmu;
- 35) „orgánem pro dozor nad trhem“ vnitrostátní orgán nebo orgány odpovědné za provádění dozoru nad trhem na území daného členského státu;
- 36) „schvalovacím orgánem“ orgán nebo orgány členského státu, které tento členský stát oznámil Komisi a které jsou příslušné pro všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či schvalování jednotlivého vozidla, pro postup schvalování pro díly a zařízení, pro vydávání a popřípadě odnětí nebo odmítnutí udělit certifikáty schválení, pro působení jako styčné místo pro schvalovací orgány ostatních členských států, pro určování technických zkušeben a pro zajištění, že výrobce plní své povinnosti týkající se shodnosti výroby;
- 37) „vnitrostátním orgánem“ schvalovací orgán nebo jakýkoli jiný orgán zapojený do dozoru nad trhem, ochrany hranic nebo registrace a odpovědný za tyto činnosti v členském státě ve vztahu k vozidlům, systémům, konstrukčním částem, samostatným technickým celkům, dílům nebo zařízením;
- 38) „technickou zkušebnou“ organizace nebo subjekt, které byly schvalovacím orgánem určeny jako zkušební laboratoř k provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzující shodu k provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol;
- 39) „vnitrostátním akreditačním orgánem“ vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008;
- 40) „výrobce“ fyzická nebo právnická osoba, která je odpovědná za všechna hlediska schvalování typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či za schválení jednotlivého vozidla nebo za postup schvalování pro díly a zařízení, za zajištění shodnosti výroby a za záležitosti dozoru nad trhem ohledně dotyčného vyrobeného vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu a zařízení nezávisle na tom, zda je tato osoba přímo zapojena do všech stupňů návrhu a výroby dotyčného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, či nikoli;
- 41) „zástupcem výrobce“ každá fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež je výrobcem řádně jmenována k jeho zastupování ve vztahu ke schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem a k jednání jeho jménem ve věcech, na něž se vztahuje toto nařízení;

▼ B

- 42) „dovozcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, jež uvádí na trh vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení, jež byly vyrobeny ve třetí zemi;
- 43) „distributorem“ obchodní zástupce nebo jakákoli jiná fyzická nebo právnická osoba v rámci dodavatelského řetězce vyjma výrobce nebo dovozce, jež na trh dodává vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;
- 44) „hospodářským subjektem“ výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor;
- 45) „samostatným provozovatelem“ fyzická nebo právnická osoba jiná než autorizovaný obchodní zástupce nebo opravna, která je přímo nebo nepřímo zapojena do oprav a údržby vozidel, včetně opraven, výrobců nebo distributorů opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelů technických informací, automobilových klubů, poskytovatelů silničních asistenčních služeb, subjektů nabízejících inspekční a zkušební služby a subjektů zajišťujících školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem; rozumí se tím také autorizované opravny, obchodní zástupci a distributoři v rámci distribučního systému daného výrobce vozidla, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel;
- 46) „autorizovanou opravnou“ fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje opravárenské nebo údržbářské služby pro vozidla a která působí v rámci distribučního systému výrobce;
- 47) „nezávislou opravnou“ fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje opravárenské nebo údržbářské služby pro vozidla a která nepůsobí v rámci distribučního systému výrobce;
- 48) „informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumějí veškeré informace, včetně všech jejich následných změn a doplňků, potřebné pro diagnostiku, údržbu, prohlídky, přípravy pro technické prohlídky, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci nebo dálkovou diagnostickou podporu vozidla, jakož i pro montáž dílů a zařízení na vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným partnerům, obchodním zástupcům a opravnám nebo které výrobce používá za účelem opravy a údržby.
- 49) „palubními diagnostickými (OBD) informacemi vozidla“ informace vytvářené systémem ve vozidle nebo systémem připojeným k motoru, který je schopen rozpoznat funkční poruchu a případně na její vznik upozornit pomocí systému varování, rozeznat pravděpodobnou oblast funkční poruchy pomocí údajů uložených v paměti počítače a tyto údaje zpřístupnit pro vnější použití;

▼ B

- 50) „uvedením na trh“ první zpřístupnění vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení v Unii;
- 51) „dodáním na trh“ dodání vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu nebo bezplatně;
- 52) „uvedením do provozu“ první použití vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, dílu nebo zařízení k určenému účelu v Unii;
- 53) „registrací“ správní povolení pro uvedení schváleného vozidla do provozu na pozemních komunikacích, zahrnující jeho identifikaci a přiřazení pořadového čísla, známého jako registrační číslo, které může být trvalé nebo dočasné;
- 54) „zkušební metodou se simulací“ počítačové simulace včetně výpočtů za účelem prokázání, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek splňují technické požadavky regulačního aktu uvedeného v příloze II, aniž by bylo potřebné použití fyzického vozidla, systému, části nebo samostatného technického celku;
- 55) „alternativními požadavky“ správní předpisy a technické požadavky, jež mají za cíl zajistit úroveň funkční bezpečnosti, ochrany životního prostředí a bezpečnosti při práci, jež je v nejvyšší možné míře rovnocenná úrovni stanovené jedním anebo více regulačními akty uvedenými v příloze II;
- 56) „posouzením na místě“ inspekce v prostorách technické zkušebny nebo jednoho z jejích subdodavatelů či poboček;
- 57) „posouzením na místě pro účely dohledu“ periodicky opakované rutinní posouzení na místě, které není ani posouzením na místě pro účely počátečního určení technické zkušebny nebo jednoho z jejích subdodavatelů či poboček, ani posouzením na místě pro účely prodloužení tohoto určení;
- 58) „datem výroby vozidla“ datum, kdy výroba vozidla byla dokončena v souladu se schválením získaným výrobcem.

*Článek 4***Kategorie vozidel**

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto kategorie vozidel:

▼ B

- a) kategorie M zahrnuje motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel a dělí se na:
- i) kategorii M₁: motorová vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a bez prostoru pro stojící cestující, bez ohledu na to, zda je počet míst k sezení omezen na místo k sezení řidiče;
 - ii) kategorii M₂: motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun, bez ohledu na to, zda tato motorová vozidla mají prostor pro stojící cestující, a
 - iii) kategorii M₃: motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun, bez ohledu na to, zda tato motorová vozidla mají prostor pro stojící cestující;
- b) kategorie N zahrnuje motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží a dělí se na:
- i) kategorii N₁: motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny;
 - ii) kategorii N₂: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun, a
 - iii) kategorii N₃: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun;
- c) kategorie O zahrnuje přípojná vozidla a dělí se na:
- i) kategorii O₁: přípojná vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny;
 - ii) kategorii O₂: přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny;
 - iii) kategorii O₃: přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun, a
 - iv) kategorii O₄: přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 10 tun.

2. Kritéria pro zařazení vozidel, typů vozidel, variant a verzí do kategorií jsou stanovena v příloze I.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha I, pokud jde o typy vozidel a druhy karoserií, s cílem zohlednit technický pokrok.



KAPITOLA II OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 5

Technické požadavky

1. Vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky musí splňovat požadavky regulačních aktů uvedených v příloze II.

2. Vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky jsou považovány za nevyhovující tomuto nařízení zejména v těchto případech:

- a) pokud se liší od údajů uvedených v certifikátech EU schválení typu a jejich přílohách nebo od popisných údajů ve zkušebních protokolech více, než je dovoleno příslušným regulačním aktem,
- b) pokud kritéria výkonnosti nebo mezní hodnoty pro sériovou výrobu stanovené v příslušném regulačním aktu nejsou plněny v souladu se všemi podmínkami stanovenými příslušným regulačním aktem,
- c) pokud některé informace poskytnuté výrobcem v informačním dokumentu nejsou schvalovacími orgány, orgány pro dozor nad trhem nebo Komisí reprodukovatelné za všech podmínek stanovených příslušným regulačním aktem.

Při posuzování pro účely tohoto odstavce se zohledňují pouze kontroly, zkoušky, inspekce a posouzení provedené schvalovacími orgány, orgány pro dozor nad trhem nebo Komisí či jejich jménem.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha II, s cílem zohlednit vývoj technologií a právní úpravy zavedením a aktualizací odkazů na regulační akty, které obsahují požadavky, jež vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky musí splňovat.

Článek 6

Povinnosti členských států

1. Členské státy zřídí nebo jmenují své schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem. Členské státy oznámí Komisi zřízení a jmenování těchto orgánů.

Toto oznámení obsahuje název dotyčných orgánů, jejich adresu včetně elektronické adresy a jejich oblast odpovědnosti. Komise na svých internetových stránkách zveřejní seznam schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem a kontaktní údaje o nich.

▼B

Členské státy zajistí, aby úlohy a povinnosti jejich schvalovacích orgánů a orgánů pro dozor nad trhem byly od sebe striktně odděleny a aby tyto orgány fungovaly nezávisle na sobě. Tyto orgány mohou být v rámci téže organizace, jsou-li jejich činnosti řízeny nezávisle v rámci oddělených struktur.

2. Členský stát, ve kterém je za schválení vozidla, včetně schválení jednotlivého vozidla, odpovědný více než jeden schvalovací orgán, určí jeden z těchto orgánů, který má pravomoc vydávat schválení typu jako jediný schvalovací orgán, jenž je odpovědný za výměnu informací se schvalovacími orgány ostatních členských států pro účely článku 11 a za plnění povinností stanovených v kapitole XV.

3. Členský stát, ve kterém je za dozor nad trhem odpovědný více než jeden orgán pro dozor nad trhem, určí jeden z těchto orgánů jako jediný orgán pro dozor nad trhem, jež je odpovědný za výměnu informací s orgány pro dozor nad trhem ostatních členských států pro účely článku 11.

4. Členské státy povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu pouze těch vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež splňují toto nařízení.

5. Členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které splňují toto nařízení, s výjimkou případů stanovených v kapitole XI.

Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce mohou členské státy rozhodnout, že nepovolí provoz na pozemních komunikacích, uvedení na trh, registraci či uvedení do provozu vozidel, jejichž typ byl schválen v souladu s tímto nařízením, ale která překračují harmonizované rozměry, hmotnosti a hodnoty zatížení stanovené v příloze I směrnice Rady 96/53/EC ⁽¹⁾.

6. Členské státy organizují a provádějí dozor nad trhem a kontrolu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vstupujících na trh v souladu s tímto nařízením a s kapitolou III nařízení (ES) č. 765/2008.

7. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby orgány pro dozor nad trhem byly oprávněny, pokud to považují za nezbytné a odůvodněné, ke vstupu do prostor hospodářského subjektu na jejich území a k odběru nezbytných vzorků vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků za účelem provedení zkoušek souladu.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235 17.9.1996, s. 59).

▼B

8. Členské státy pravidelně přezkoumávají a posuzují, jak fungují jejich činnosti schvalování typu. Tyto přezkumy a posouzení se provádějí nejméně jednou za čtyři roky a jejich výsledky se sdělí Komisi a fóru pro výměnu informací o vynucování uvedenému v článku 11 (dále jen „fórum“).

Členské státy zpřístupní veřejnosti souhrn výsledků pravidelných přezkumů a posouzení.

Členské státy oznámí Komisi a fóru, jak řeší případná doporučení vydaná fórem podle čl. 11 odst. 5.

9. Členské státy provádějí pravidelný přezkum a posouzení fungování svých činností dozoru nad trhem. Tyto přezkumy a posouzení se provádějí nejméně jednou za čtyři roky a jejich výsledky se sdělí Komisi a fóru.

Členské státy zpřístupní veřejnosti souhrn výsledků pravidelných přezkumů a posouzení.

Členské státy oznámí Komisi a fóru, jak řeší případná doporučení vydaná fórem podle čl. 11 odst. 5.

10. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví společná kritéria pro formát oznámení o přezkumech a posouzeních podle odstavců 8 a 9 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Článek 7

Povinnosti schvalovacích orgánů

1. Schvalovací orgány schválí pouze vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež splňují toto nařízení.

2. Schvalovací orgány plní své povinnosti nezávisle a nestranně. Zachovávají důvěrnost za účelem ochrany obchodního tajemství, s výhradou povinnosti poskytnout informace Komisi podle čl. 9 odst. 4 a jiných platných požadavků na zveřejnění stanovených v právu Unie v zájmu ochrany zájmů uživatelů v Unii.

Schvalovací orgány účelně a účinně spolupracují a sdílejí informace, jež jsou relevantní vzhledem k jejich úloze a funkcím.

▼B

3. Aby orgánům pro dozor nad trhem umožnily provádět kontroly, zpřístupní schvalovací orgány orgánům pro dozor nad trhem nezbytné informace o schválení typu vozidla, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež jsou předmětem kontrol pro ověření souladu. Tyto informace zahrnují alespoň informace obsažené v certifikátu EU schválení typu a v jeho přílohách uvedených v čl. 28 odst. 1. Schvalovací orgány poskytují zmíněné informace orgánům pro dozor nad trhem bez zbytečného odkladu.

4. Je-li schvalovací orgán upozorněn v souladu s kapitolou XI, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek může představovat vážné riziko nebo není v souladu, učiní veškerá nezbytná opatření k přezkoumání uděleného schválení typu a v závislosti na důvodech a závažnosti prokázaných odchylek schválení typu popřípadě opraví nebo odejme.

*Článek 8***Povinnosti orgánů pro dozor nad trhem**

1. Orgány pro dozor nad trhem provádějí pravidelné kontroly s cílem ověřit, zda jsou vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky v souladu s příslušnými požadavky. Tyto kontroly provádějí v přiměřeném rozsahu prostřednictvím kontrol dokladů, jakož i případných laboratorních zkoušek a zkoušek ve skutečném provozu na základě statisticky významných vzorků.

Při provádění těchto kontrol orgány pro dozor nad trhem vezmou v úvahu:

- a) zavedené zásady posouzení rizik;
- b) odůvodněné stížnosti a
- c) jakékoli jiné významné informace, včetně informací, které se vyměňují v rámci fóra, a výsledků zkoušek zveřejněných uznávanými třetími stranami, které splňují požadavky stanovené v prováděcích aktech uvedených v čl. 13 odst. 10.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, orgány pro dozor nad trhem každého členského státu provádějí určitý minimální počet zkoušek na vozidlech za rok. Tento minimální počet zkoušek na členský stát je jedna zkouška na každých 40 000 nových motorových vozidel zaregistrovaných v daném členském státě v předchozím roce, avšak alespoň pět zkoušek.

Každá zkouška ověří soulad s příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II.

3. Orgány pro dozor nad trhem provádějící více než pět zkoušek za rok provedou nejméně 20 % minimálního počtu zkoušek ve formě zkoušek týkajících se emisí, srovnatelných se zkouškami pro schválení typu zahrnujícími všechny použitelné požadavky spojené s emisemi pro zkoušený typ, stanovené v regulačních aktech uvedených v příloze II.

▼B

4. Orgán pro dozor nad trhem jednoho členského státu se může dohodnout s orgánem pro dozor nad trhem jiného členského státu, že orgán pro dozor nad trhem tohoto jiného členského státu provede zkoušky požadované podle odstavců 2 a 3.

5. Orgán pro dozor nad trhem určitého členského státu se může dohodnout s Komisí na provádění zkoušek vyžadovaných podle odstavce 3 na náklady tohoto členského státu. Veškeré zkoušky provedené podle tohoto odstavce se započítávají do minimálního počtu zkoušek požadovaných podle odstavce 2.

6. Každý členský stát každoročně vypracuje komplexní přehled svých plánovaných kontrol v rámci dozoru nad trhem a předloží jej nejpozději do 1. března fóru.

7. Každý členský stát vypracuje každé dva roky zprávu o svých nálezech v návaznosti na veškeré kontroly pro ověření souladu, které provedl v předchozích dvou letech. Tuto zprávu předloží do 30. září roku následujícího po konci příslušného dvouletého období fóru.

8. Orgány pro dozor nad trhem požadují od hospodářských subjektů, aby orgánům zpřístupnily doklady, informace a další technické specifikace, včetně přístupu k softwaru a algoritmům, které orgány považují za nutné pro provádění činností dozoru nad trhem.

9. V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým bylo uděleno schválení typu, orgány pro dozor nad trhem řádně zohlední prohlášení o shodě, značky schválení typu a certifikáty schválení typu předložené hospodářskými subjekty.

10. Orgány pro dozor nad trhem přijmou vhodná opatření s cílem varovat v přiměřené lhůtě uživatele na území svých členských států před riziky, která byla v souvislosti s určitým vozidlem, systémem, konstrukční částí či samostatným technickým celkem jimi nebo Komisí zjištěna, aby se zamezilo riziku zranění či jiných škod nebo aby se toto riziko omezilo, a to též zveřejněním takových informací na internetových stránkách orgánu pro dozor nad trhem.

Orgány pro dozor nad trhem spolupracují s hospodářskými subjekty na opatřeních, která by mohla zamezit rizikům způsobeným vozidly, systémy, konstrukčními částmi nebo samostatnými technickými celky, které tyto subjekty dodaly na trh, nebo aby se tato rizika omezila.

11. Rozhodnou-li se orgány pro dozor nad trhem jednoho členského státu stáhnout z trhu vozidlo, systém, konstrukční část a samostatný technický celek v souladu s kapitolou XI, uvědomí o tom daný hospodářský subjekt a příslušný schvalovací orgán.

▼B

12. Orgány pro dozor nad trhem plní své povinnosti nezávisle a nestranně. Zachovávají důvěrnost za účelem ochrany obchodního tajemství, s výhradou povinnosti poskytnout informace Komisi podle čl. 9 odst. 4 a jiných platných požadavků na zveřejnění stanovených v právu Unie v zájmu ochrany zájmů uživatelů v Unii.

13. Orgány jednotlivých členských států pro dozor nad trhem koordinují své činnosti v oblasti dozoru nad trhem, vzájemně spolupracují a sdílejí výsledky těchto činností navzájem a s fórem. Orgány pro dozor nad trhem se případně dohodnou na sdílení práce a specializaci.

14. Pokud je v členském státě za dozor nad trhem nebo kontroly na vnějších hranicích odpovědný více než jeden orgán, pak tyto orgány účinně a účelně spolupracují a sdílejí informace, jež jsou relevantní vzhledem k jejich příslušným úlohám a funkcím.

15. Komise může přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví společná kritéria pro stanovení odpovídajícího rozsahu kontrol pro ověření souladu, uvedených v odstavci 1, a jimiž dále stanoví společná kritéria pro formát přehledu uvedeného v odstavci 6 tohoto článku a zpráv podle odstavce 7 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Článek 9

Ověření souladu s požadavky prováděné Komisí

1. Komise na vlastní náklady organizuje a provádí zkoušky a inspekce s cílem ověřit, zda jsou vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky v souladu s příslušnými požadavky.

Tyto zkoušky a inspekce se provádějí mimo jiné prostřednictvím laboratorních testů a emisních zkoušek ve skutečném provozu na základě statisticky významných vzorků a jsou doplněny kontrolami dokumentace.

Komise při provádění uvedených zkoušek a inspekcí zohlední:

- a) zavedené zásady posouzení rizik;
- b) odůvodněné stížnosti a
- c) jakékoli další relevantní informace, včetně informací vyměňovaných v rámci fóra, výsledků zkoušek zveřejněných uznanými třetími stranami, které splňují požadavky stanovené prováděcími akty uvedenými v čl. 13 odst. 10, informací o nových technologiích na trhu a zpráv z dálkových monitorovacích jednotek rozmístěných u pozemních komunikací.

▼B

Komise může výkonem zkoušek a inspekcí pověřit technické zkušebny, přičemž v takovém případě technická zkušebna jedná jménem Komise. Pokud Komise pověří výkonem zkoušek nebo inspekcí pro účely tohoto článku technické zkušebny, zajistí, aby daná technická zkušebna byla odlišná od technické zkušebny, která prováděla původní zkoušky pro schválení typu.

Tyto zkoušky a inspekce mohou být provedeny:

- a) na nových vozidlech poskytnutých výrobcí nebo jinými hospodářskými subjekty podle odstavce 2;
- b) na registrovaných vozidlech po dohodě s držitelem osvědčení o registraci vozidla.

2. Výrobci se schválením typu nebo jiné hospodářské subjekty na požádání dodají Komisi za přiměřenou úplatu statisticky významný počet vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vybraných Komisí, jež jsou reprezentativní pro vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky způsobilé k uvedení na trh v rámci daného schválení typu. K provedení zkoušek budou tato vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky dodány v termínu a místě a na dobu podle požadavku Komise.

3. Než Komise provede své zkoušky a inspekce, vyrozumí členský stát, který udělil schválení typu, a členský stát, v němž byly dané vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek dodány na trh.

Během těchto zkoušek a inspekci prováděných Komisí členské státy s Komisí spolupracují.

4. Aby Komise mohla provádět zkoušky a inspekce uvedené podle tohoto článku, členské státy jí bez zbytečného odkladu zpřístupní nezbytné informace vztahující se ke schválení typu vozidla, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež jsou předmětem zkoušek pro ověření souladu s požadavky. Tyto informace zahrnují alespoň informace obsažené v certifikátu EU schválení typu a v jeho přílohách uvedených v čl. 28 odst. 1.

5. Výrobci zpřístupní Komisi bezplatně a bez zbytečného odkladu údaje, které jsou potřebné pro účely ověření souladu s požadavky a nejsou dostupné v certifikátu EU schválení typu a jeho přílohách uvedených v čl. 28 odst. 1.

Tyto údaje zahrnují všechny parametry a nastavení, které jsou nezbytné pro přesné opakování zkušebních podmínek uplatněných při zkouškách pro schválení typu. Komise přijme prováděcí akty, jež určí, které údaje mají být zpřístupněny, s výhradou ochrany obchodního tajemství a osobních údajů podle práva Unie a členských států. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

▼B

6. Pokud Komise zjistí, že vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nespĺňují požadavky na schválení typu stanovené v tomto nařízení, že vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nejsou v souladu se schválením typu nebo že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů, zahájí postup podle článků 53 či 54.

Pokud zkoušky a inspekce zpochybní správnost samotného schválení typu, Komise neprodleně uvědomí dotčený schvalovací orgán nebo orgány a fórum.

Komise informuje příslušné schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem, aby mohly přijmout vhodná opatření s cílem upozornit v přiměřené lhůtě uživatele v Unii na nesoulad, který zjistila v souvislosti s určitým vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem, aby se zamezilo riziku zranění nebo jiných škod či aby se toto riziko omezilo.

Po provedení každé zkoušky pro ověření souladu Komise zveřejní zprávu o svých zjištěních a předá svá zjištění členským státům a fóru. Tato zpráva obsahuje podrobnosti týkající se posuzovaných vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, totožnost příslušného výrobce a stručný popis zjištění včetně povahy případného nesouladu.

*Článek 10***Posouzení prováděná Komisí**

1. Komise organizuje a provádí posouzení postupů zavedených schvalovacími orgány, které udělily EU schválení typu během pěti let předcházejících posouzení, zejména pokud jde o postupy pro udělování schválení typu, pro zajištění shodnosti výroby a pro určování a sledování technických zkušeben. Uvedená posouzení zahrnují hodnocení prostřednictvím namátkově vybraného vzorku, zda schválení typu udělená během pěti let předcházejících posouzení jsou v souladu s platnými požadavky uvedenými v čl. 26 odst. 2 písm. c).

2. Cílem posuzování je pomoci schvalovacím orgánům, které udělují EU schválení typu, zajistit jednotné uplatňování tohoto nařízení a sdílet osvědčené postupy.

3. Posouzení se provádí v souladu s právem dotyčného členského státu s patřičným přihlédnutím k právům dotčených orgánů a v souladu se zásadou proporcionality. Komise své povinnosti vykonává nezávisle a nestranně a zachovává důvěrnost s cílem chránit obchodní tajemství v souladu s platným právem. Komise nese náklady vyplývající z těchto posouzení.

▼ B

4. Dotčené schvalovací orgány usnadní posouzení tím, že spolupracují s Komisí, poskytují ji nezbytnou pomoc a dokumentaci.

5. Komise zajistí, aby zaměstnanci účastníci se posuzování měli dostatečnou odbornou způsobilost a byli odpovídajícím způsobem poučeni. Komise s dostatečným časovým předstihem před provedením posouzení informuje dotčené členské státy a schvalovací orgány o dni, kdy má být zahájeno, a o totožnosti zaměstnanců, kteří mají posuzování provádět. Doba posuzování v prostorách dotčeného schvalovacího orgánu obvykle nepřesáhne dva dny a v žádném případě nesmí přesáhnout tři dny.

6. Každý schvalovací orgán, který udělil alespoň jedno EU schválení typu v období pěti let, je Komisí během tohoto období jednou posouzen.

Odchylně od prvního pododstavce může být posuzování některého schvalovacího orgánu méně časté, má-li Komise za to, že první posouzení tohoto orgánu prokazuje, že zavedené postupy zajišťují s ohledem na oblast a rozsah udělených EU schválení typu účinné uplatňování tohoto nařízení.

7. Komise sdělí výsledek posouzení, včetně případných doporučení, fóru a shrnutí výsledku posouzení zveřejní. Fórum výsledek posouzení přezkoumá.

8. Členské státy sdělí Komisi a fóru, jakým způsobem budou reagovat na případná doporučení zahrnutá ve výsledku posouzení.

9. Komise patřičně zohlední názory fóra a přijme prováděcí akty, jimiž stanoví společná kritéria týkající se rozsahu a používané metodiky posuzování, složení posuzujícího týmu, časový rozvrh posuzování na období alespoň pěti let a konkrétní podmínky, za kterých lze četnost posuzování snížit. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Článek 11

Fórum pro výměnu informací o vynucování

1. Komise zřídí fórum pro výměnu informací o vynucování (dále jen „fórum“), předsedá mu a řídí jej.

Fórum je složeno ze zástupců jmenovaných každým členským státem, zastupujících jeho schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem.

▼B

V souladu s jednacím řádem fóra uvedeným v odstavci 7 tohoto článku mohou být k fóru přizváni jako pozorovatelé, kdykoli je to vhodné, technické zkušebny, uznané třetí strany, které splňují požadavky stanovené v prováděcích aktech uvedených v čl. 13 odst. 10, zástupci Evropského parlamentu, průmyslu a příslušných hospodářských subjektů, jakož i zúčastněných stran v oblasti bezpečnosti a životního prostředí.

Cílem poradních úkolů fóra je prosazování osvědčených postupů usnadňujících jednotný výklad a provádění tohoto nařízení, výměna informací o problémech týkajících se vynucování, spolupráce, zejména pokud jde o posuzování, určování a sledování technických zkušeben, vývoj pracovních metod a nástrojů, vývoj elektronické výměny informací, hodnocení harmonizovaných projektů v oblasti vynucování a sankce.

2. Fórum projednává:

- a) otázky týkající se jednotného výkladu požadavků stanovených v tomto nařízení a v regulačních aktech uvedených v příloze II při provádění těchto požadavků;
- b) výsledky činností týkajících se schválení typu a dozoru nad trhem, prováděných členskými státy v souladu s čl. 6 odst. 8 a 9;
- c) výsledky zkoušek a inspekci prováděných Komisí v souladu s článkem 9;
- d) posouzení prováděné Komisí v souladu s článkem 10;
- e) zkušební protokoly o možném nesouladu předložené uznanými třetími stranami, které splňují požadavky stanovené v prováděcích aktech uvedených v čl. 13 odst. 10;
- f) výsledky činností v oblasti shody výroby prováděných schvalovacími orgány v souladu s článkem 31;
- g) informace předložené členskými státy podle čl. 67 odst. 6 ohledně jejich postupů pro posuzování, určování a oznamování technických zkušeben a pro jejich sledování;
- h) otázky obecného zájmu týkající se provádění požadavků stanovených v tomto nařízení ve vztahu k posuzování, určování a oznamování technických zkušeben v souladu s čl. 67 odst. 10 a čl. 78 odst. 4;
- i) porušení ze strany hospodářských subjektů;
- j) provádění opravných nebo omezujících opatření stanovených v kapitole XI;

▼B

k) plánování, koordinace a výsledky činností v oblasti dozoru nad trhem;

l) otázky týkající se přístupu k informacím palubních diagnostických systémů vozidla a informacím o opravách a údržbě vozidla podle kapitoly XIV, a zejména otázky týkající se provádění postupů stanovených v článku 65;

3. Na základě zpráv předložených členskými státy v souladu s čl. 8 odst. 7 Komise každé dva roky zveřejní souhrnnou zprávu o činnostech dozoru nad trhem.

4. Komise každý rok předloží Evropskému parlamentu zprávu o činnosti fóra.

5. V rámci své poradenské úlohy a s přihlédnutím k výsledku projednávání podle odstavce 2 může fórum vyjadřovat stanoviska a vydávat doporučení.

Při vyjadřování stanovisek a vydávání doporučení usiluje fórum o dosažení konsensu. Pokud takového konsensu nelze dosáhnout, vyjádří fórum své stanovisko nebo vydá doporučení prostou většinou členských států. Každý členský stát má jeden hlas. Členské státy s odlišnými postoji mohou požadovat, aby jejich postoje a důvody, na nichž se zakládají, byly zaznamenány ve stanovisku nebo doporučení fóra.

6. Komise při přijímání prováděcích aktů řádně zohlední stanoviska vyjádřená fórem podle odstavce 5.

7. Fórum přijme svůj jednací řád.

Článek 12

Výměna údajů online

1. Komise a členské státy používají pro certifikáty EU schválení typu a jejich přílohy uvedené v čl. 28 odst. 1, včetně protokolů o zkouškách, a pro změny, odmítnutí nebo odnětí EU schválení typu společný zabezpečený elektronický systém pro výměnu údajů uvedený v článku 27.

Komise a členské státy využívají pro dozor nad trhem, stažení z oběhu a další související činnosti mezi orgány pro dozor nad trhem, členskými státy a Komisí systém pro rychlou výměnu informací (RAPEX) zřízený podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ⁽¹⁾ a informační a komunikační systém pro dozor nad trhem (ICSMS) zřízený podle nařízení (ES) č. 765/2008.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES ze dne 3. prosince 2001 o obecné bezpečnosti výrobků (Úř. věst. L 11, 15.1.2002, s. 4).

▼B

2. Ode dne 5. července 2026 zpřístupní členské státy veřejnosti ve společném zabezpečeném elektronickém systému pro výměnu údajů na základě identifikačního čísla vozidla prohlášení o shodě každého vozidla v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s článkem 37.

Ode dne 5. července 2026 zpřístupní členské státy veřejnosti ve společném zabezpečeném elektronickém systému pro výměnu údajů informace obsažené v prohlášení o shodě, s výjimkou identifikačních čísel vozidla, v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s článkem 37.

Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví formát a kritéria pro veřejný přístup k informacím uvedeným v prvním a druhém pododstavci tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

3. Komise přijme veškerá nezbytná opatření ke zřízení rozhraní mezi společným zabezpečeným elektronickým systémem pro výměnu údajů uvedeným v článku 27, systémem RAPEX a systémem ICSMS, aby byl usnadněn dozor nad trhem a zajištěna koordinace, jednotnost a přesnost informací poskytovaných spotřebitelům a třetím stranám.

4. Členské státy použijí společný zabezpečený elektronický systém pro výměnu údajů uvedený v článku 27, aby od 1. září 2022 zpřístupnily veřejnosti seznam EU schválení typu pro vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, která udělily, změnily, odmítly nebo odňaly, jakož i seznam technických zkušeben, jež provedly zkoušky pro příslušná EU schválení typu.

Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví formát a kritéria pro veřejný přístup k informacím uvedeným v prvním pododstavci tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

5. Komise vytvoří nástroj, jehož prostřednictvím se zpřístupní veřejnosti výsledky zkoušek a stížnosti na výkonnost vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků od uznaných třetích stran, které splňují požadavky stanovené v prováděcích aktech uvedených v čl. 13 odst. 10.

*Článek 13***Obecné povinnosti výrobců**

1. Výrobci zajistí, aby vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, které vyrobili a které jsou uvedeny na trh, byly vyrobeny a schváleny v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení, a zejména s požadavky článku 5.

2. Výrobci odpovídají schvalovacímu orgánu za všechny aspekty postupu schvalování a za zajištění shodnosti výroby.

▼B

U vícestupňového schválení typu odpovídají výrobci také za schválení a shodnost výroby systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které vmontovali ve stupni dokončení vozidla. Výrobci, kteří mění konstrukční části, systémy nebo samostatné technické celky, které již byly schváleny na nižších stupních, odpovídají za schválení typu a shodnost výroby pozměněných konstrukčních částí, systémů nebo samostatných technických celků. Výrobci předchozího stupně poskytnou výrobcům následujícího stupně informace o každé změně, která může ovlivnit schválení typu konstrukční části, systému nebo samostatného technického celku či schválení typu vozidla. Takové informace se poskytují bezprostředně po udělení nového rozšíření schválení typu vozidla, a nejpozději k datu zahájení výroby neúplného vozidla.

3. Výrobci, kteří upraví neúplné vozidlo způsobem, který vede k zařazení do jiné kategorie vozidel, což má za následek, že požadavky, které byly posouzeny v předchozím stadiu schvalování typu, se změnily, jsou odpovědní také za splnění požadavků platných pro kategorii vozidel, do níž upravené vozidlo spadá.

4. Pro účely EU schválení typu vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků jmenuje výrobce usazený mimo Unii jediného zástupce usazeného v Unii, aby jej zastupoval před schvalovacím orgánem. Dotyčný výrobce jmenuje také jediného zástupce usazeného v Unii pro účely dozoru nad trhem, což může být tentýž zástupce, který byl jmenován pro účely EU schválení typu.

5. Výrobci zajistí, že jejich vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky nejsou zkonstruovány tak, aby zahrnovaly strategie či jiné prostředky, které mění jejich výkonnost prokázanou v průběhu zkušebních postupů tím způsobem, že při fungování za podmínek, které lze důvodně očekávat při běžném provozu, nesplňují toto nařízení.

6. Výrobci zavedou postupy, kterými zajistí, že sériová výroba vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků zůstane ve shodě se schváleným typem.

7. Výrobci posoudí veškeré stížnosti, které obdrží ohledně rizik, podezřelých událostí nebo možného nesouladu vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení, které uvedli na trh.

Výrobci vedou evidenci těchto stížností, obsahující u každé stížnosti popis problému a podrobné údaje potřebné k přesné identifikaci dotčeného typu vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení, a v případě odůvodněných stížností o nich výrobci průběžně informují své distributory a dovozce.

▼B

8. Kromě povinného štítku, jímž jsou opatřena jejich vozidla, a značek schválení typu, jimiž jsou opatřeny jejich konstrukční části nebo samostatné technické celky v souladu s článkem 38, uvedou výrobci na svých vozidlech, konstrukčních částech nebo samostatných technických celcích dodávaných na trh, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém ke konstrukční části nebo k samostatnému technickému celku své jméno, obchodní firmu nebo registrovanou ochrannou známku a svou kontaktní adresu v Unii.

9. Výrobci zajistí, aby po dobu, kdy nesou za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

10. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 5 a s výhradou ochrany obchodního tajemství a osobních údajů podle práva Unie a členských států zpřístupní výrobci vozidel údaje, které jsou nezbytné pro provádění zkoušek třetími stranami ohledně možného nedodržení požadavků, včetně všech parametrů a nastavení nezbytných pro přesné opakování zkušebních podmínek uplatněných při zkouškách pro účely schválení typu.

Pro účely prvního pododstavce tohoto odstavce Komise přijme prováděcí akty, jimiž vymezí údaje, které mají být bezplatně zpřístupněny, jakož i požadavky, které musí třetí strany splnit pro prokázání svého oprávněného zájmu v oblasti veřejné bezpečnosti nebo ochrany životního prostředí, a toho, že používají vhodná zkušební zařízení. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

*Článek 14***Povinnosti výrobců, pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky, díly a zařízení, jež nejsou ve shodě nebo představují vážné riziko**

1. V případě, že vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl či zařízení, které byly uvedeny na trh nebo do provozu, nejsou ve shodě s tímto nařízením nebo že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů, výrobce přijme neprodleně nápravná opatření, která jsou nezbytná k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu či zařízení ve shodu, případně k jejich stažení z trhu nebo z oběhu.

Výrobce okamžitě podrobně informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o přijatých opatřeních.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují vážné riziko, výrobce okamžitě poskytne schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem podrobné informace o takovém riziku a o veškerých přijatých opatřeních.

▼ B

3. Výrobci uchovávají certifikáty EU schválení typu a jejich přílohy uvedené v čl. 28 odst. 1 po dobu deseti let od konce platnosti EU schválení typu vozidla a po dobu pěti let od konce platnosti EU schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

Výrobci vozidla uchovávají pro potřebu schvalovacích orgánů kopii prohlášení o shodě podle článku 36 po dobu deseti let ode dne výroby vozidla.

4. Výrobci poskytnou vnitrostátnímu orgánu nebo Komisi na jejich odůvodněnou žádost kopii certifikátu EU schválení typu nebo povolení uvedeného v čl. 55 odst. 1, které prokazuje shodu vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení, v jazyce, který je vnitrostátnímu orgánu nebo Komisi snadno srozumitelný.

Výrobci poskytnou vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit riziko vyvolané vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež dodali na trh.

*Článek 15***Povinnosti zástupců výrobce**

1. Zástupce výrobce vykonává úkoly stanovené v pověření, které od výrobce obdržel. V tomto pověření je přinejmenším stanoveno, že zástupce:

- a) má přístup k certifikátu EU schválení typu a jeho přílohám uvedeným v čl. 28 odst. 1 a k prohlášení o shodě v jednom z úředních jazyků Unie; tato dokumentace je k dispozici schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem po dobu deseti let od konce platnosti EU schválení typu vozidla a po dobu pěti let od konce platnosti EU schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
- b) poskytuje schvalovacímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost všechny informace, dokumentaci a veškeré další technické specifikace včetně přístupu k softwaru a algoritmům, které jsou nezbytné k prokázání shody výroby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
- c) spolupracuje se schvalovacími orgány nebo orgány pro dozor nad trhem, pokud o to požádají, na činnostech, jejichž cílem je vyloučit vážné riziko vyvolané vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízeními, na které se dané pověření vztahuje;

▼B

- d) neprodleně informuje výrobce o stížnostech a zprávách týkajících se rizik, podezřelých událostí nebo nesouladu s požadavky v souvislosti s vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízeními, na které se dané pověření vztahuje;
- e) má právo bez postihu vypovědět dané pověření, pokud výrobce jedná v rozporu se svými povinnostmi podle tohoto nařízení.
2. Zástupce výrobce, který pověření vypoví z důvodu uvedeného v odst. 1 písm. e), okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení typu udělil, a Komisi.

Musí uvést přinejmenším tyto informace:

- a) datum vypovězení pověření;
- b) datum, do kterého může být odcházející zástupce výrobce uveden v informacích dodávaných výrobcem, včetně všech propagačních materiálů;
- c) předávání dokumentů, včetně hlediska důvěrnosti a práv duševního vlastnictví;
- d) povinnost odcházejícího zástupce výrobce předat po skončení svého pověření výrobci nebo nastupujícímu zástupci výrobce veškeré stížnosti a zprávy o rizicích a podezřelých událostech v souvislosti s vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, pro něž byl jmenován zástupcem výrobce.

*Článek 16***Povinnosti dovozců**

1. Dovožci uvádí na trh pouze taková vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež jsou v souladu s tímto nařízením.
2. Než uvedou na trh vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, které obdržely schválení typu, dovožci ověří, že mají platný certifikát EU schválení typu a že systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesou požadovanou značku schválení typu a jsou v souladu s čl. 13 odst. 8.

V případě vozidla dovožci zajistí, že je vybaveno požadovaným prohlášením o shodě.

3. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, zejména pokud neodpovídá svému schválení typu, nesmí dovožci uvést vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek na trh, umožnit jejich uvedení do provozu nebo je zaregistrovat, dokud nebudou uvedeny ve shodu.

▼B

4. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představuje vážné riziko, dovozci o tom informují výrobce a orgány pro dozor nad trhem. V případě vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, kterým bylo uděleno schválení typu, dovozci rovněž informují schvalovací orgán, který schválení typu udělil.

5. Dovožci uvedou na vozidle, konstrukční části, samostatném technickém celku, dílu nebo zařízení, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém ke konstrukční části, samostatnému technickému celku, dílu nebo zařízení své jméno, obchodní firmu nebo registrovanou ochrannou známku a kontaktní adresu.

6. Dovožci zajistí, aby byly k vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku přiloženy pokyny a informace požadované v článku 59 v úředním jazyce či jazycích dotčených členských států.

7. Dovožci vedou v zájmu ochrany zdraví a bezpečnosti spotřebitelů záznamy o stížnostech a staženích z oběhu v souvislosti s vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízeními, jež uvedli na trh, a průběžně o těchto stížnostech a staženích z oběhu informují své distributory.

8. Dovožci neprodleně informují příslušného výrobce o veškerých stížnostech, které obdrží ohledně rizik, podezřelých událostí nebo nesouladu v souvislosti s vozidly, systémy, konstrukčními částmi, samostatnými technickými celky, díly nebo zařízeními uvedenými na trh.

9. Dovožci zajistí, aby po dobu, kdy nesou za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

*Článek 17***Povinnosti dovozců, pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky, díly a zařízení, jež nejsou ve shodě nebo představují vážné riziko**

1. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení, které dovozci uvedli na trh, není ve shodě s tímto nařízením, přijmou dovozci okamžitě nápravná opatření, která jsou nezbytná k uvedení tohoto vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení pod dohledem výrobce ve shodu, případně k jeho stažení z trhu nebo z oběhu. Dovožci rovněž informují výrobce a schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení, jež byly uvedeny na trh, představují vážné riziko, dovozci okamžitě poskytnou podrobné informace o takovém vážném riziku výrobcí a schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem.

▼B

Dovozci schvalovací orgány a orgány pro dozor nad trhem rovněž informují o všech účinných krocích, a uvedou podrobnosti zejména o vážném riziku a o opatřeních přijatých výrobcem.

3. Dovozci uchovávají kopie certifikátů EU schválení typu a jejich příloh uvedených v čl. 28 odst. 1 po dobu deseti let od konce platnosti EU schválení typu vozidla a po dobu pěti let od konce platnosti EU schválení typu systému, konstrukční části nebo technického celku a zajistí, aby tyto kopie mohly být na požádání zpřístupněny schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem.

4. Dovozci poskytnou vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v jazyce, který je danému orgánu snadno srozumitelný.

Dovozci poskytnou vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit rizika představovaná vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež dodali na trh.

*Článek 18***Povinnosti distributorů**

1. Distributoři před dodáním vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku na trh ověří, zda toto vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nese povinný štítek nebo značku schválení typu, zda jsou k němu přiloženy požadované dokumenty, pokyny a bezpečnostní informace požadované článkem 59 v úředním jazyce či jazycích příslušného členského státu a zda výrobce splnil požadavky stanovené v čl. 13 odst. 8 a dovozce požadavky stanovené v čl. 16 odst. 5.

2. Distributoři neprodleně informují příslušného výrobce o veškerých stížnostech, které obdrželi ohledně rizik, podezřelých událostí nebo nesouladu vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení, jež dodali na trh.

3. Distributoři zajistí, aby po dobu, kdy nesou za vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek odpovědnost, neohrožovaly skladovací a přepravní podmínky jeho soulad s požadavky stanovenými v tomto nařízení.

*Článek 19***Povinnosti distributorů, pokud jde o jejich vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky, díly a zařízení, jež nejsou ve shodě nebo představují vážné riziko**

1. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl či zařízení není ve shodě s požadavky tohoto nařízení, informují distributori výrobce, dovozce a schvalovací orgán, který pro ně udělil EU schválení typu, a nedodají vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl či zařízení na trh, dokud nebudou uvedeny ve shodu.

2. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl či zařízení, jež distributori dodali na trh, není ve shodě s tímto nařízením, informují distributori výrobce, dovozce a schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu.

3. Pokud vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení představují vážné riziko, distributori okamžitě poskytnou podrobné informace o takovém vážném riziku výrobcí, dovozci, schvalovacím orgánům a orgánům pro dozor nad trhem členských států, v nichž bylo toto vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení dodáno na trh.

Distributori je rovněž informují o všech učiněných krocích a uvedou podrobnosti o opatřeních přijatých výrobcem.

4. Distributori poskytnou vnitrostátnímu orgánu na jeho odůvodněnou žádost součinnost při veškerých opatřeních přijatých v souladu s článkem 20 nařízení (ES) č. 765/2008 s cílem odstranit rizika představovaná vozidlem, systémem, konstrukční částí, samostatným technickým celkem, dílem nebo zařízením, jež dodali na trh.

*Článek 20***Případy, kdy se povinnosti výrobců vztahují na dovozce a distributory**

Dovozce nebo distributor se pro účely tohoto nařízení považuje za výrobce a vztahují se na něj povinnosti výrobce podle článků 8, 13 a 14 v těchto případech:

- a) pokud dovozce či distributor dodává na trh vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, nebo odpovídá za jejich uvedení do provozu, pod svým jménem nebo ochrannou známkou nebo pokud upraví vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek tak, že již nemohou být v souladu s příslušnými požadavky; nebo
- b) pokud dovozce či distributor dodává na trh systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, nebo odpovídá za jejich uvedení do provozu, na základě OSN schválení typu, které bylo uděleno výrobcí mimo Unii, přičemž na území Unie nelze identifikovat zástupce výrobce.

▼B*Článek 21***Identifikace hospodářských subjektů**

Hospodářské subjekty poskytují schvalovacímu orgánu nebo orgánu pro dozor nad trhem na jejich žádost po dobu deseti let po uvedení vozidla na trh a po dobu pěti let po uvedení na trh systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení informace o:

- a) totožnosti kteréhokoli hospodářského subjektu, jenž jim dodal vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení;
- b) totožnosti kteréhokoli hospodářského subjektu, jemuž dodaly vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení.

KAPITOLA III

POSTUPY PRO EU SCHVÁLENÍ TYPU*Článek 22***Postupy pro EU schválení typu**

1. Pro žádost o schválení typu vozidla si výrobce může zvolit jeden z těchto postupů:

- a) postupné schválení typu;
- b) jednorázové schválení typu;
- c) kombinované schválení typu.

Kromě toho může výrobce pro neúplné nebo dokončené vozidlo zvolit vícestupňové schválení typu.

2. Aniž jsou dotčeny požadavky regulačních aktů uvedených v příloze II, pro schválení typu systému, schválení typu konstrukční části a schválení typu samostatného technického celku se použije pouze jednorázové schválení typu.

3. Vícestupňové schválení typu se udělí neúplnému nebo dokončenému typu vozidla, který s ohledem na stav rozpracovanosti vozidla odpovídá údajům v dokumentaci uvedené v článku 24 a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II.

Vícestupňové schvalování typu se použije i na úplná vozidla, která po jejich dokončení jiný výrobce přestavuje nebo upravuje.

▼B

4. EU schválení typu pro závěrečný stupeň dokončení se udělí teprve poté, co schvalovací orgán v souladu s postupy stanovenými v příloze IX ověří, že typ vozidla schválený v závěrečném stupni splňuje v době schválení všechny platné technické požadavky. Ověření zahrnuje dokumentární kontrolu všech požadavků na EU schválení typu neúplného vozidla, které je uděleno v rámci vícestupňového postupu schválení typu, včetně případů, kdy je EU schválení typu uděleno pro jinou kategorii vozidla.

5. Výběrem postupu EU schválení typu podle odstavce 1 nejsou dotčeny příslušné požadavky, které musí schvalovaný typ vozidla splňovat v době udělení schválení typu vozidla.

6. Vícestupňové schválení typu může využít také jediný výrobce, pokud není použito k obcházení požadavků platných pro vozidla vyráběná jednostupňově. Pro účely článků 41, 42 a 49 se vozidla vyráběná jediným výrobcem nepovažují za vozidla vyráběná ve více stupních.

*Článek 23***Žádost o EU schválení typu**

1. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu žádost o EU schválení typu a dokumentaci uvedenou v článku 24.

2. Pro konkrétní typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku lze podat pouze jednu žádost. Tato žádost musí být podána pouze v jednom členském státě, a to pouze jednomu jeho schvalovacímu orgánu.

Pro stejný typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nelze podat novou žádost v jiném členském státě, pokud:

- a) schvalovací orgán odmítl udělit schválení typu pro daný typ;
- b) schvalovací orgán odňal schválení typu pro daný typ; nebo
- c) výrobce odvolal žádost o schválení typu pro daný typ.

Schvalovací orgán odmítne žádost o schválení typu pro odlišné označení typu nebo pro úpravu oproti předchozí žádosti, pokud nejsou změny dostatečné k tomu, aby představovaly nový typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

3. Žádost o EU schválení typu pro konkrétní typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku obsahuje prohlášení, jímž výrobce v souladu s odstavcem 2 druhým pododstavcem potvrzuje, že:

▼B

- a) výrobce nepodal žádost o EU schválení typu pro stejný typ u žádného jiného schvalovacího orgánu a žádný jiný schvalovací orgán neudělil výrobcí takové schválení;
 - b) žádný schvalovací orgán neodmítl udělit schválení typu pro daný typ;
 - c) žádný schvalovací orgán neodňal schválení typu pro daný typ a
 - d) výrobce neodvolal žádost o schválení typu pro daný typ.
4. Pro každý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, který má být schválen, se podává samostatná žádost.

*Článek 24***Dokumentace**

1. Dokumentace zahrnuje:
 - a) informační dokument odpovídající vzoru stanovenému v prováděcích aktech uvedených v odstavci 4 pro jednorázové schválení typu či kombinované schválení typu vozidla nebo pro postupné schválení typu vozidla nebo v souladu s příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II v případě schvalování systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku;
 - b) veškeré údaje, výkresy, fotografie a další příslušné informace;
 - c) v případě vozidel postup či postupy zvolené v souladu s čl. 22 odst. 1;
 - d) veškeré další informace požadované schvalovacím orgánem v rámci postupu EU schválení typu.
2. Informační dokument uvedený v odst. 1 písm. a) pro schválení typu vozidla obsahuje úplný soubor informací o vlastnostech typu vozidla, jež schvalovací orgán potřebuje pro určení typu vozidla a řádné provedení postupu schválení typu.
3. Výrobce poskytne schvalovacímu orgánu dokumentaci v elektronické podobě, která je pro tento schvalovací orgán přijatelná. Schvalovací orgán může rovněž přijmout dokumentaci v tištěné podobě.
4. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor informačního dokumentu a jiných částí dokumentace a harmonizovaný elektronický formát pro účely odstavce 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 5. července 2020.

▼ B*Článek 25***Další informace předkládané společně s žádostí o EU schválení typu**

1. K žádosti o postupné schválení typu se kromě dokumentace podle článku 24 připojí úplný soubor certifikátů EU schválení typu nebo certifikátů OSN schválení typu a jejich příloh, požadovaných na základě regulačních aktů uvedených v příloze II.

V případě schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku podle regulačních aktů uvedených v příloze II má schvalovací orgán přístup k dokumentaci a případně k certifikátům EU schválení typu a jejich přílohám, a to až do okamžiku, kdy je schválení typu vozidla uděleno nebo odmítnuto.

2. K žádosti o kombinované schválení typu se kromě dokumentace podle článku 24 připojí certifikáty EU schválení typu nebo certifikáty OSN schválení typu a jejich přílohy, požadované na základě regulačních aktů uvedených v příloze II.

V případě systémů, pro něž nebyl předložen žádný certifikát EU schválení typu nebo certifikát OSN schválení typu, se k žádosti kromě dokumentace podle článku 24 připojí informace vyžadované pro schválení těchto systémů během fáze schvalování vozidla a protokol o zkoušce namísto certifikátu EU schválení typu nebo certifikátu OSN schválení typu.

3. K žádosti o vícestupňové schválení typu se připojí tyto informace:

a) v prvním stupni ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu nebo certifikáty OSN schválení typu nebo případně protokoly o zkouškách, jež jsou relevantní pro stav rozpracovanosti základního vozidla;

b) ve druhém a dalších stupních ty části dokumentace a certifikáty EU schválení typu nebo certifikáty OSN schválení typu, které jsou relevantní pro stávající stupeň rozpracovanosti, a dále kopie certifikátu EU schválení typu vozidla vydaného pro vozidlo na předchozím stupni rozpracovanosti a veškeré údaje o jakýchkoli změnách nebo doplňcích, které výrobce na vozidle provedl.

Informace uvedené v tomto odstavci se poskytují v souladu s čl. 24 odst. 3.

4. Schvalovací orgán a technické zkušebny mají přístup k softwaru a algoritmům vozidla v rozsahu, který považují za nezbytný pro výkon své činnosti.

▼B

Schvalovací orgán a technické zkušebny mohou na výrobci také vyžadovat, aby poskytl podklady nebo jakékoli další potřebné informace, které schvalovacímu orgánu nebo technické zkušebně umožní příslušnou úroveň porozumění systémům, včetně procesu jejich vývoje a jejich koncepce, a funkcím softwaru a algoritmů a jež jsou nezbytné k ověření souladu s požadavky tohoto nařízení, k rozhodnutí o tom, jaké zkoušky mají být vyžadovány, nebo k usnadnění realizace těchto zkoušek.

KAPITOLA IV

PROVÁDĚNÍ POSTUPŮ PRO EU SCHVÁLENÍ TYPU

*Článek 26***Obecná ustanovení týkající se provádění postupů pro EU schválení typu**

1. Pro každý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku lze udělit pouze jedno EU schválení typu.

2. Po obdržení žádosti v souladu s článkem 23 udělí schvalovací orgán EU schválení typu až poté, co ověří všechny následující skutečnosti:

- a) opatření pro shodnost výroby podle článku 31;
- b) předložení prohlášení podle čl. 23 odst. 3;
- c) soulad typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s příslušnými požadavky;
- d) v případě schválení typu vozidla podle postupného, kombinovaného a vícestupňového postupu schválení typu ověří schvalovací orgán v souladu s čl. 22 odst. 4, že se na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky vztahují platná samostatná schválení typu udělená na základě požadavků platných v době udělení schválení typu vozidla.

3. Pro EU schválení typu se použijí postupy uvedené v příloze III a pro vícestupňové schválení typu postupy uvedené v příloze IX.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění přílohy III a IX, aby zohlednila vývoj právní úpravy a technologický vývoj aktualizací v nich uvedených postupů pro EU schválení typu o vícestupňové schválení typu.

▼ B

4. Schvalovací orgán zkompletuje schvalovací dokumentaci sestávající z dokumentace uvedené v článku 24, ke které jsou připojeny protokoly o zkouškách a veškeré další dokumenty, které k dokumentaci při výkonu své činnosti přidala technická zkušebna nebo schvalovací orgán.

Schvalovací dokumentaci lze vést v elektronické podobě. Její součástí je rejstřík, který jasně uvádí všechny stránky a formát každého dokumentu a chronologicky zaznamenává jakoukoli změnu EU schválení typu.

Schvalovací orgán uchovává schvalovací dokumentaci po dobu deseti let od konce platnosti příslušného EU schválení typu.

5. Schvalovací orgán odmítne udělit EU schválení typu, pokud zjistí, že typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, přestože splňuje příslušné požadavky, představuje vážné riziko pro bezpečnost nebo může způsobit vážnou újmu na životním prostředí nebo veřejném zdraví. V takovém případě ihned zašle schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi podrobnou dokumentaci, v níž objasní důvody svého rozhodnutí a doloží svá zjištění.

6. V případě postupného, kombinovaného a vícestupňového postupu schválení typu schvalovací orgán v souladu s čl. 22 odst. 4 odmítne udělit EU schválení typu, pokud zjistí, že systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nejsou v souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením.

Schvalovací orgán požádá schvalovací orgány, jež udělily schválení typu pro dané systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, aby jednaly v souladu s čl. 54 odst. 2.

*Článek 27***Oznamování udělených, změněných, odmítnutých a odejmutých EU schválení typu**

1. Při vydání nebo změně certifikátu EU schválení typu zpřístupní schvalovací orgán pro každý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, pro nějž udělil schválení typu, schvalovacím orgánům ostatních členských států, orgánům pro dozor nad trhem a Komisi kopii certifikátu EU schválení typu i s přílohami včetně protokolů o zkouškách uvedených v článku 30. Tato kopie se zpřístupní prostřednictvím společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů podle prováděcích aktů uvedených v odstavci 3 tohoto článku.

2. Schvalovací orgán prostřednictvím společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů podle prováděcích aktů uvedených v odstavci 3 neprodleně uvědomí schvalovací orgány ostatních členských států a Komisi o tom, že odmítl vydat nebo odňal jakékoliv EU schválení typu, a uvede důvody svého rozhodnutí.

▼B

3. Pokud jde o společný zabezpečený elektronický systém pro výměnu údajů, Komise přijme prováděcí akty, jež stanoví formát elektronických dokumentů, které se mají zpřístupňovat, mechanismus výměny údajů, postupy pro informování orgánů o udělení EU schválení typu, o změnách, odmítnutí či odnětí EU schválení typu a o příslušných bezpečnostních opatřeních. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 5. července 2020.

*Článek 28***Certifikát EU schválení typu**

1. Certifikát EU schválení typu obsahuje tyto přílohy:
 - a) schvalovací dokumentaci uvedenou v čl. 26 odst. 4;
 - b) protokoly o zkouškách uvedené v článku 30 v případě schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo list s výsledky zkoušek v případě schválení typu vozidla;
 - c) v případě schválení typu vozidla jména a podpisové vzory osoby nebo osob oprávněných podepisovat prohlášení o shodě a jejich funkce v podniku;
 - d) v případě schválení typu vozidla vyplněný vzor prohlášení o shodě typu vozidla.
2. Certifikátu EU schválení typu se přidělí jedinečné číslo v souladu s harmonizovaným systémem číslování, které umožňuje alespoň identifikaci členského státu, který EU schválení typu udělil, a požadavků, jež daný typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje.
3. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzory certifikátu EU schválení typu, harmonizovaného systému číslování a listu s výsledky zkoušek, včetně vymezení příslušných elektronických formátů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 5. července 2020.
4. U každého typu vozidla, systému, konstrukční části a samostatného technického celku schvalovací orgán:
 - a) vyplní všechny příslušné rubriky certifikátu EU schválení typu, včetně jeho příloh;
 - b) sestaví rejstřík schvalovací dokumentace podle čl. 26 odst. 4;

▼B

c) bez prodlení vydá vyplněný certifikát EU schválení typu a jeho přílohy výrobci.

5. V případě EU schválení typu, jehož platnost byla omezena v souladu s článkem 39, článkem 43 nebo přílohou II částí III, nebo ve vztahu k němuž se nepoužijí některá ustanovení tohoto nařízení nebo regulačních aktů uvedených v příloze II, se tato omezení nebo ustanovení, která se nepoužijí, uvedou v certifikátu EU schválení typu.

6. Pokud se výrobce vozidla rozhodne pro postup kombinovaného schválení typu, vyplní schvalovací orgán v informační dokumentaci podle čl. 26 odst. 4 odkazy na protokoly o zkouškách uvedené v článku 30 pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, pro něž nebyl vydán žádný certifikát EU schválení typu. Schvalovací orgán v informační dokumentaci rovněž jednoznačně určí technické požadavky regulačních aktů uvedených v příloze II, podle nichž byly prováděny zkoušky vozidla.

7. Pokud se výrobce vozidla rozhodne pro postup jednorázového schválení typu, připojí schvalovací orgán k certifikátu EU schválení typu seznam příslušných regulačních aktů v souladu se vzorem stanoveným v prováděcích aktech uvedených v odstavci 3.

*Článek 29***Zvláštní ustanovení týkající se EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky**

1. EU schválení typu se udělí systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku, které odpovídají údajům v dokumentaci podle článku 24, a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II.

2. Pokud se na konstrukční části nebo samostatné technické celky, ať jsou určeny k opravě, servisu nebo údržbě, či nikoliv, vztahuje rovněž schválení typu pro systém související s vozidlem, nevyžaduje se žádné další schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku, ledaže tak stanoví příslušné regulační akty uvedené v příloze II.

3. Pokud konstrukční část nebo samostatný technický celek plní svou funkci nebo má specifické vlastnosti pouze ve spojení s jinými částmi vozidla, a proto je možné ověřit shodu, pouze pokud konstrukční část nebo samostatný technický celek pracují ve spojení s těmito jinými částmi vozidla, rozsah EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku se odpovídajícím způsobem omezí.

▼B

V takovém případě se v certifikátu EU schválení typu uvedou všechna omezení použití této konstrukční části nebo samostatného technického celku a zvláštní podmínky pro jejich montáž do vozidla.

Pokud jsou tato konstrukční část nebo samostatný technický celek namontovány ve vozidle, ověří schvalovací orgán v době schvalování vozidla, že splňují všechna příslušná omezení použití nebo podmínky pro montáž.

*Článek 30***Zkoušky vyžadované pro EU schválení typu**

1. Pro účely udělování EU schválení typu schvalovací orgán ověřuje soulad s technickými požadavky tohoto nařízení prostřednictvím vhodných zkoušek prováděných jeho technickými zkušebnami.
2. Základní prvky zkoušek, včetně technických požadavků, jejichž splnění bylo zkouškami ověřeno, se zaznamenávají ve zkušebním protokolu.
3. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví formát protokolů o zkouškách. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 5. července 2020.
4. Výrobce poskytne schvalovacím orgánům a technických zkušebnám vozidla, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které jsou podle příslušných regulačních aktů uvedených v příloze II k provedení požadovaných zkoušek potřeba.
5. Vyžadované zkoušky se provádějí na vozidlech, systémech, konstrukčních částech a samostatných technických celcích, které představují typ, jenž má být schválen.
6. Pokud je pro parametry a podmínky používané k provádění příslušných zkoušek uvedených v odstavci 1 poskytnuta škála hodnot, mohou technické zkušebny zvolit jakoukoli hodnotu v této škále.
7. Na žádost výrobce a se souhlasem schvalovacího orgánu lze v souladu s přílohou VIII využít jako alternativu ke zkouškám uvedeným v odstavci 1 zkušebních metod se simulací.
8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha VIII, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací seznamu regulačních aktů, pro něž může výrobce nebo technická zkušebna využít zkušebních metod se simulací, a zvláštních podmínek, za kterých mají být zkušební metody se simulací použity.



Článek 31

Opatření pro shodnost výroby

1. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme v souladu s přílohou IV nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, že výrobce vyrábí vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky ve shodě se schváleným typem.

2. Schvalovací orgán, který udělil schválení typu vozidla, ověří soulad statisticky významného počtu vybraných vozidel a prohlášení o shodě s články 36 a 37 a správnost údajů v těchto prohlášeních o shodě.

3. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření, aby v případě potřeby ve spolupráci se schvalovacími orgány ostatních členských států ověřil, zda jsou opatření uvedená v odstavcích 1 a 2 tohoto článku nadále dostatečná, zda se vyráběná vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nadále shodují se schváleným typem a zda jsou prohlášení o shodě i nadále v souladu s články 36 a 37.

4. Za účelem ověření, zda se vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek shodují se schváleným typem, přijímá schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, nezbytná opatření pro provedení kontrol nebo zkoušek vyžadovaných pro EU schválení typu na vzorcích odebraných v zařízeních výrobce, včetně výrobních zařízení.

V souladu s přílohou IV přijímá schvalovací orgán nezbytná opatření pro provádění uvedených kontrol nebo zkoušek tak často, jak je stanoveno v regulačních aktech uvedených v příloze II, nebo není-li v těchto aktech četnost stanovena, nejméně jednou za tři roky.

5. Za účelem ověření, zda se vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek shodují se schváleným typem, schvalovací orgán nebo technické zkušebny:

- a) pokud je ve zkušebních postupech stanovených v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II vymezena škála hodnot, stanoví při provádění kontrol nebo zkoušek tyto hodnoty náhodně v rámci vymezené škály a
- b) mají přístup k softwaru, algoritmům, dokumentaci a doplňujícím informacím v souladu s čl. 25 odst. 4.

6. Schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, přijme nezbytná opatření k ověření toho, že výrobce dodržuje povinnosti vymezené v kapitole XIV. Zejména pak ověří, zda za účelem splnění těchto povinností výrobce upravil či doplnil informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě.

▼B

7. Pokud schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, zjistí, že výrobce již nevyrábí vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky ve shodě se schváleným typem nebo s požadavky tohoto nařízení, či zjistí, že prohlášení o shodě již nejsou v souladu s články 36 a 37, ačkoliv výroba pokračuje, přijme nezbytná opatření pro zajištění správného provádění opatření pro shodnost výroby, nebo schválení typu odejme. Schvalovací orgán může rozhodnout o přijetí veškerých nezbytných omezujících opatření v souladu s kapitolou XI.

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha IV, aby zohlednila vývoj technologií a právní úpravy aktualizací postupů zajištění shodnosti výroby.

*Článek 32***Poplatky**

1. Poplatky za činnosti související s EU schválením typu se vybírají od výrobců, kteří si zažádali o EU schválení typu v dotčeném členském státě.

Členský stát zajistí, aby byly k dispozici dostatečné zdroje na pokrytí nákladů na činnosti dozoru nad trhem. Aniž je dotčeno právo členských států, lze tyto náklady hradit z poplatků, které může vybírat členský stát, v němž jsou daná vozidla uváděna na trh.

2. Od technických zkušeben podávajících žádost, aby se staly určitými zkušebnami, mohou členské státy vybírat správní poplatky, které zcela nebo zčásti pokrývají náklady související s činnostmi prováděnými vnitrostátními orgány odpovědnými za technické zkušebny v souladu s tímto nařízením.

KAPITOLA V

ZMĚNY A PLATNOST EU SCHVÁLENÍ TYPU*Článek 33***Obecná ustanovení o změnách EU schválení typu**

1. Výrobce neprodleně sdělí schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu, každou změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci podle čl. 26 odst. 4, včetně veškerých změn v rozšířené dokumentaci podle regulačních aktů uvedených v příloze II.

Schvalovací orgán rozhodne, zda tato změna vyžaduje změnu EU schválení typu ve formě jeho revize nebo rozšíření v souladu s článkem 34, nebo zda tato změna vyžaduje nové EU schválení typu.

▼B

2. Žádost o změnu se podává pouze schvalovacímu orgánu, který udělil stávající EU schválení typu.
3. Pokud schvalovací orgán shledá, že daná změna vyžaduje opakování kontrol nebo zkoušek, vyzoomí o tom výrobce.
4. Pokud schvalovací orgán na základě kontrol nebo zkoušek uvedených v odstavci 3 tohoto článku zjistí, že jsou požadavky pro EU schválení typu nadále splněny, použijí se postupy uvedené v článku 34.
5. Pokud schvalovací orgán zjistí, že změny údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci nemohou být řešeny rozšířením stávajícího schválení typu, odmítne změnit EU schválení typu a požádá výrobce, aby zažádal o nové EU schválení typu.

*Článek 34***Revize a rozšíření EU schválení typu**

1. Změna se označí jako „revize“, pokud schvalovací orgán zjistí, že i přes změnu údajů zaznamenaných ve schvalovací dokumentaci uvedené v čl. 26 odst. 4 dotyčný typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku i nadále splňuje příslušné požadavky pro daný typ, a že proto není třeba opakovat žádné kontroly ani zkoušky.

V takovém případě vydá schvalovací orgán neprodleně potřebné revidované stránky schvalovací dokumentace a na každé revidované stránce zřetelně vyznačí povahu změny a datum nového vydání stránky, nebo vydá konsolidovanou a aktualizovanou verzi schvalovací dokumentace spolu s podrobným popisem změn.

2. Změna se označí jako „rozšíření“, pokud schvalovací orgán zjistí, že se údaje ve schvalovací dokumentaci změnily, a pokud platí kterákoliv z těchto podmínek:

- a) pro ověření trvajícího souladu s požadavky, na kterých bylo stávající EU schválení typu založeno, jsou nutné další kontroly nebo zkoušky;
- b) změnily se jakékoliv informace o certifikátu EU schválení typu s výjimkou jeho příloh; nebo
- c) vstoupí v platnost nové požadavky podle některého z regulačních aktů uvedených v příloze II pro schválený typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

▼B

V případě rozšíření vydá schvalovací orgán neprodleně aktualizovaný certifikát EU schválení typu označený číslem rozšíření, jež následuje po čísle řady již udělených rozšíření. V tomto certifikátu schválení typu se jasně uvede důvod rozšíření, datum jeho nového vydání a případně datum platnosti.

3. Při každém vydání změněných stránek schvalovací dokumentace nebo konsolidované a aktualizované verze schvalovací dokumentace se odpovídajícím způsobem upraví i rejstřík schvalovací dokumentace, aby obsahoval datum posledního rozšíření nebo revize nebo datum poslední konsolidace aktualizované verze.

4. Rozšíření schválení typu se pro typ vozidla nevyžaduje, pokud nové požadavky uvedené v odst. 2 písm. c) nejsou z technického hlediska pro tento typ vozidla relevantní nebo se týkají jiných kategorií vozidel, než do které vozidlo patří.

*Článek 35***Skončení platnosti**

1. Sedm let od poslední aktualizace schvalovací dokumentace, pokud jde o certifikát EU schválení typu vozidla u vozidel kategorií M₁ a N₁, a deset let v případě vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, a O schvalovací orgán ověří, že je daný typ vozidla v souladu se všemi regulačními akty, jež jsou pro daný typ relevantní.

Provádí-li schvalovací orgán ověření uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce, není nutné opakovat zkoušky uvedené v článku 30.

2. EU schválení typu pozbývá platnosti v těchto případech:

a) pokud se ve vztahu ke schválenému typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku stanou závaznými nové požadavky pro dodání na trh, registraci nebo uvedení do provozu a EU schválení typu nelze rozšířit z důvodů stanovených v čl. 34 odst. 2 písm. c);

b) pokud je v rámci ověření provedeného podle odstavce 1 tohoto článku zjištěno, že vozidlo není v souladu se všemi regulačními akty, jež jsou pro daný typ relevantní;

c) pokud je výroba vozidel ve shodě se schváleným typem vozidla dobrovolně s konečnou platností ukončena, za což se v každém případě považuje situace, kdy nebylo během předchozích dvou let vyrobeno žádné vozidlo dotyčného typu. Tato schválení typu nicméně zůstávají v platnosti pro účely registrace nebo uvedení do provozu, dokud se nepoužije písmeno a) tohoto odstavce;

d) bylo-li schválení typu odňato v souladu s čl. 31 odst. 7;

▼ B

- e) pokud platnost certifikátu schválení typu skončí z důvodu omezení podle čl. 39 odst. 6;
- f) zjistí-li se, že se schválení typu zakládalo na nepravdivých prohlášeních, padělaných výsledcích zkoušek nebo že byly zatajeny údaje, jež by vedly k odmítnutí udělení schválení typu.

3. Pokud pozbude platnosti schválení typu vozidla pouze pro jednu variantu v rámci typu vozidla nebo pro jednu verzi v rámci varianty, pozbývá schválení typu daného vozidla platnosti pouze pro danou variantu nebo verzi.

4. Pokud je s konečnou platností ukončena výroba konkrétního typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, oznámí výrobce tuto skutečnost neprodleně schvalovacímu orgánu, který udělil EU schválení typu.

Do jednoho měsíce od obdržení oznámení uvedeného v prvním pododstavci schvalovací orgán, jenž vozidlu, systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku udělil EU schválení typu, informuje o této skutečnosti schvalovací orgány ostatních členských států.

5. Má-li určitý certifikát EU schválení typu pozbýt platnosti, oznámí výrobce tuto skutečnost neprodleně schvalovacímu orgánu, který EU schválení typu udělil.

6. Po obdržení oznámení od výrobce schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu, neprodleně sdělí schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi všechny příslušné informace pro dodání daných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků na trh, případně pro jejich registraci nebo uvedení do provozu.

V případě vozidel se ve sdělení podle prvního pododstavce tohoto odstavce uvede datum výroby a identifikační číslo vozidla (VIN), jak je definováno v čl. 2 bodu 2 nařízení Komise (EU) č. 19/2011⁽¹⁾, posledního vyrobeného vozidla.

⁽¹⁾ 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 přípojných vozidel 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 8, 12.1.2011, s. 1).



KAPITOLA VI

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A OZNAČENÍ

Článek 36

Prohlášení o shodě v tištěné podobě

1. Výrobce vydává prohlášení o shodě v tištěné podobě, jímž musí být opatřeno každé vozidlo, ať úplné, neúplné nebo dokončené, jež bylo vyrobeno ve shodě se schváleným typem vozidla. Za tímto účelem výrobce použije vzor stanovený v prováděcích aktech uvedených v odstavci 4.

V prohlášení o shodě v tištěné podobě jsou konkrétně popsány hlavní vlastnosti vozidla a jeho technická výkonnost. Prohlášení o shodě v tištěné podobě obsahuje datum výroby vozidla. Prohlášení o shodě v tištěné podobě je upraveno tak, aby se zabránilo jeho padělání.

Prohlášení o shodě v tištěné podobě se vydá kupujícímu zdarma společně s vozidlem. Jeho vydání nelze podmiňovat výslovnou žádostí ani poskytnutím dalších informací výrobcí.

2. Pokud výrobce zpřístupňuje prohlášení o shodě v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s čl. 37 odst. 1, je od 5. července 2026 osvobozen od povinnosti vydávat ke každému vozidlu prohlášení o shodě v tištěné podobě podle odstavce 1 tohoto článku.

3. Na žádost majitele vozidla je výrobce po dobu deseti let od data výroby vozidla povinen vydat opis prohlášení o shodě v tištěné podobě, a to za úplaty nepřevyšující náklady na jeho vydání. Na přední straně každého opisu prohlášení musí být jasně uvedeno označení „opis“.

4. Komise přijme prováděcí akty týkající se prohlášení o shodě v tištěné podobě, v nichž vymezí zejména:

- a) vzor prohlášení o shodě,
- b) zabezpečovací prvky zabraňující padělání prohlášení o shodě a
- c) specifikaci způsobu podpisu prohlášení o shodě.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 1. září 2020.

5. Prohlášení o shodě v tištěné podobě se vystavuje v nejméně jednom z úředních jazyků Unie.

▼B

6. Osoba nebo osoby oprávněné podepisovat prohlášení o shodě v tištěné podobě musejí být zaměstnanci výrobce a musejí být řádně zmocněny, aby nesly právní odpovědnost výrobce, pokud jde o návrh a konstrukci vozidla nebo pokud jde o shodnost jeho výroby.

7. Prohlášení o shodě v tištěné podobě se vyplňuje v celém rozsahu a nesmí obsahovat jiná omezení týkající se použití vozidla než ta, jež jsou stanovena v tomto nařízení nebo v kterémkoli z regulačních aktů uvedených v příloze II.

8. U neúplného základního vozidla vyplňuje výrobce pouze ty části prohlášení o shodě v tištěné podobě, které jsou z hlediska úplnosti vozidla relevantní.

9. U neúplného nebo dokončeného vozidla vyplňuje výrobce pouze ty části prohlášení o shodě v tištěné podobě, které se týkají doplňků nebo změn provedených v probíhajícím stupni schvalování, a popřípadě připojí veškerá prohlášení o shodě v tištěné podobě vydaná v předchozích stupních.

*Článek 37***Prohlášení o shodě v elektronické podobě**

1. Aniž jde dotčen čl. 36. odst. 1, od 5. července 2026 výrobce bez zbytečného odkladu po datu výroby vozidla bezplatně zpřístupní schvalovacímu orgánu, jenž udělil schválení typu vozidla, prohlášení o shodě v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s prováděcími akty uvedenými v odstavci 8 tohoto článku.

2. Aniž je dotčen čl. 36 odst. 1, může výrobce zpřístupnit prohlášení o shodě v souladu s odstavcem 1 tohoto článku před 5. červencem 2026.

3. Schvalovací orgán zpřístupní prohlášení o shodě v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s prováděcími akty uvedenými v odstavci 8, aby k němu měly přístup schvalovací orgány, orgány pro dozor nad trhem a registrační orgány členských států, jakož i Komise.

4. Členské státy mohou výrobce od povinnosti stanovené v odstavci 1 tohoto článku osvobodit v případě typů vozidel, jež obdržely vnitrostátní schválení typu vozidel malých sérií podle článku 42.

5. Schvalovací orgán, jenž obdrží prohlášení o shodě v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s prováděcími akty uvedenými v odstavci 8 tohoto článku, poskytne k takovému prohlášení o shodě přístup pouze pro čtení v souladu s čl. 12 odst. 2. V případě vozidel vyráběných ve více stupních se tento přístup poskytne výrobcí následujícího stupně.

▼B

6. Veškeré výměny údajů podle tohoto článku se provádějí za použití zabezpečených protokolů pro výměnu dat.

7. Členské státy uspořádají a strukturují své sítě pro výměnu údajů tak, aby ode dne 1. září 2025 umožňovaly přijímání prohlášení o shodě v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu v souladu s prováděcími akty uvedenými v odstavci 8, a to pokud možno za použití již existujících systémů pro výměnu strukturovaných údajů.

8. S přihlédnutím k údajům povinně uváděným na prohlášení o shodě v tištěné podobě přijme Komise prováděcí akty týkající se prohlášení o shodě v podobě strukturovaných údajů v elektronickém formátu, v nichž vymezení zejména:

- a) základní formát a strukturu jednotlivých údajů prohlášení o shodě v elektronickém formátu a zprávy používané při výměně,
- b) minimální požadavky na zabezpečenou výměnu údajů, zahrnující opatření proti poškození údajů a jejich zneužití, jakož i opatření zajišťující pravost elektronických údajů, například použití digitálního podpisu,
- c) způsob výměny údajů z prohlášení o shodě v elektronickém formátu,
- d) minimální požadavky na jedinečný identifikátor vozidla a formu informací poskytovaných kupujícímu podle odstavce 5,
- e) přístup pouze ke čtení podle odstavce 5,
- f) výjimky pro výrobce zvláštních kategorií vozidel a pro typy vozidel, které jsou vyráběny v malých sériích.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 1. září 2020.

9. Členské státy musí být schopny vyměňovat prohlášení o shodě v elektronickém formátu podle tohoto článku s ostatními členskými státy nejpozději ode dne 15. července 2026.

10. Od 5. července 2026 vydává výrobce opis prohlášení o shodě v tištěné podobě ve výjimečných případech, a to na žádost vnitrostátního orgánu.

*Článek 38***Povinné a další štítky výrobce, označení a značka schválení typu konstrukčních částí a samostatných technických celků**

1. Výrobce vozidla opatří každé vozidlo vyrobené ve shodě se schváleným typem povinným štítkem a v příslušných případech i dalšími štítky, znaky nebo symboly obsahujícími označení požadovaná tímto nařízením a příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II.

▼B

2. Výrobce konstrukční části nebo samostatného technického celku opatří každou konstrukční část a samostatný technický celek vyrobený ve shodě se schváleným typem, ať už je částí systému, či nikoliv, značkou schválení typu požadovanou příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II.

Pokud není taková značka schválení typu požadována, opatří výrobce konstrukční část nebo samostatný technický celek alespoň svou obchodní firmou nebo ochrannou známkou a číslem typu nebo identifikačním číslem.

3. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor značky EU schválení typu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 5. července 2020.

4. Hospodářské subjekty uvádějí nebo dodávají na trh pouze vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky označené v souladu s tímto nařízením.

KAPITOLA VII

NOVÁ TECHNICKÁ ŘEŠENÍ NEBO NOVÉ KONCEPCE

*Článek 39***Výjimky pro nová technická řešení nebo nové koncepce**

1. Výrobce může požádat o EU schválení typu pro typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku obsahující nové technologie nebo nové koncepce, jež jsou neslučitelné s jedním nebo více regulačními akty uvedenými v příloze II.

2. Schvalovací orgán udělí EU schválení typu uvedené v odstavci 1, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

a) žádost o EU schválení typu uvádí důvody, proč nové technologie nebo nové koncepce činí vozidla, systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky neslučitelnými s jedním nebo více regulačními akty uvedenými v příloze II;

b) žádost o EU schválení typu popisuje dopady nové technologie nebo nové koncepce na bezpečnost a na životní prostředí a opatření přijatá k tomu, aby byla zajištěna alespoň rovnocenná úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí, jakou stanoví požadavky, z nichž se požaduje výjimka;

c) je předložen popis zkoušek i s jejich výsledky, které prokazují, že je splněna podmínka uvedená v písmenu b).

3. Udělení EU schválení typu, jímž je přiznána výjimka pro nové technologie nebo nové koncepce, podléhá souhlasu ze strany Komise.

▼B

Komise přijme prováděcí akty, jimiž rozhodne o udělení souhlasu uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

4. Do přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 3 může schvalovací orgán pro typ vozidla, na něž se vztahuje požadovaná výjimka, udělit prozatímní EU schválení typu platné pouze na území členského státu daného schvalovacího orgánu. Schvalovací orgán o tom neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy prostřednictvím dokumentace obsahující údaje uvedené v odstavci 2.

V záhlaví certifikátu EU schválení typu a prohlášení o shodě je jasně vyznačena skutečnost, že se jedná o prozatímní EU schválení typu s omezenou územní platností.

5. Schvalovací orgány ostatních členských států mohou přijmout prozatímní EU schválení typu uvedené v odstavci 4 na svém území za předpokladu, že o svém přijetí písemně uvědomí schvalovací orgán, který prozatímní EU schválení typu udělil.

6. Prováděcí akty uvedené v odstavci 3 v příslušných případech upřesní, zda souhlas podléhá nějakým omezením, zejména pokud jde o maximální počet vozidel, na který se vztahuje. EU schválení typu však v každém případě platí alespoň po dobu 36 měsíců.

7. Pokud Komise prováděcími akty uvedenými v odstavci 3 odmítne udělení souhlasu, schvalovací orgán ihned informuje držitele prozatímního EU schválení typu uvedeného v odstavci 4, že prozatímní EU schválení typu bude zrušeno šest měsíců ode dne přijetí prováděcího aktu.

Vozidla, která byla vyrobena ve shodě s prozatímním EU schválením typu před skončením jeho platnosti, však mohou být uvedena na trh, registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv členském státě, jenž prozatímní EU schválení typu přijal v souladu s odstavcem 5.

*Článek 40***Následná úprava regulačních aktů**

1. Pokud Komise souhlasila s udělením EU schválení typu v souladu s článkem 39, okamžitě přijme nezbytné kroky, aby dotčené regulační akty přizpůsobila technickému pokroku.

Pokud se výjimka podle článku 39 týká předpisu OSN, předloží Komise návrhy na změny příslušných předpisů OSN v souladu s postupem použitelným na základě revidované dohody z roku 1958.

2. Po změně příslušných regulačních aktů se zruší veškerá omezení v prováděcích aktech uvedených v čl. 39 odst. 3.

▼B

3. Pokud nebyly přijaty nezbytné kroky k přizpůsobení regulačních aktů podle odstavce 1 tohoto článku, může Komise na žádost členského státu, který udělil prozatímní EU schválení typu, přijmout prováděcí akty, jimiž rozhodne o udělení souhlasu s prodloužením platnosti prozatímního EU schválení typu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

KAPITOLA VIII

VOZIDLA VYRÁBĚNÁ V MALÝCH SÉRIÍCH

*Článek 41***EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích**

1. Na žádost výrobce a v rámci ročních množstevních limitů pro kategorie vozidel M, N a O uvedených v příloze V části A bodě 1 členské státy udělí EU schválení typu pro typ vozidla vyráběného v malých sériích, který splňuje alespoň technické požadavky stanovené v dodatku 1 k příloze II části I.

2. Odstavec 1 se nepoužije na vozidla zvláštního určení.

3. Certifikátu EU schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích se přidělí jedinečné číslo v souladu s harmonizovaným systémem číslování, které umožňuje alespoň identifikaci členského státu, který udělil EU schválení typu, a požadavků, jež daný typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje.

4. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor a systém číslování certifikátů EU schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění dodatek 1 k příloze II části I s cílem vymezit technické požadavky pro vozidla kategorií M, N a O, a jimiž se mění odpovídajícím způsobem příloha V část A bod 1, pokud jde o roční množstevní limity.

*Článek 42***Vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích**

1. Výrobce může požádat o vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích v rámci ročních množstevních limitů uvedených v příloze V části A bodě 2. Tyto limity se použijí na dodávání na trh, registraci nebo uvádění do provozu v případě vozidel schváleného typu na trhu každého členského státu v daném roce.

▼B

2. Členské státy se mohou rozhodnout osvobodit kterýkoli typ vozidla uvedený v odstavci 1 od povinnosti splňovat jeden či více požadavků tohoto nařízení nebo jeden či více požadavků stanovených v regulačních aktech uvedených v příloze II za předpokladu, že dotyčné členské státy stanovily odpovídající alternativní požadavky.

3. Pro vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích přijímá schvalovací orgán systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s regulačními akty uvedenými v příloze II.

4. Certifikátu vnitrostátního schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích se přidělí jedinečné číslo v souladu s harmonizovaným systémem číslování, které umožňuje alespoň identifikaci členského státu, který udělil schválení typu, a z něhož je zřejmé, že se jedná o vnitrostátní schválení typu malých sérií.

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor a harmonizovaný systém číslování certifikátů vnitrostátního schválení typu pro vozidla vyráběná v malých sériích, které nesou název „Certifikát vnitrostátního schválení typu vozidel v malých sériích“ a popisují obsah a povahu výjimek udělených podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. Dokud Komise takové prováděcí akty nepřijme, mohou formát certifikátů vnitrostátního schválení typu nadále určovat členské státy.

*Článek 43***Platnost vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích**

1. Platnost vnitrostátního schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích je omezena na území členského státu schvalovacího orgánu, který schválení typu udělil.

2. Schvalovací orgán zašle na žádost výrobce schvalovacím orgánům členských států, které výrobce zvolil, doporučenou zásilkou nebo elektronickou poštou kopii certifikátu vnitrostátního schválení typu včetně relevantních částí schvalovací dokumentace podle čl. 26 odst. 4.

3. Schvalovací orgány členských států vnitrostátní schválení typu přijmou, ledaže se mohou odůvodněně domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž byl typ vozidla schválen, neodpovídají jejich vlastním požadavkům.

4. Do dvou měsíců od obdržení dokladů uvedených v odstavci 2 schvalovací orgány členských států, které výrobce zvolil, sdělí schvalovacímu orgánu, jenž udělil vnitrostátní schválení typu, zda schválení typu přijímají, či nikoliv. Pokud nebude toto rozhodnutí sděleno do dvou měsíců, považuje se vnitrostátní schválení typu za přijaté.

▼B

5. Na žádost žadatele, jenž si přeje uvést na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu vozidlo s vnitrostátním schválením typu vozidel vyráběných v malých sériích v jiném členském státě, schvalovací orgán, jenž udělil vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích, poskytne vnitrostátnímu orgánu tohoto jiného členského státu kopii certifikátu schválení typu včetně relevantních částí schvalovací dokumentace.

Vnitrostátní orgán druhého členského státu u takového vozidla povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu, ledaže má důvod se domnívat, že vnitrostátní technické požadavky, podle nichž byl typ vozidla schválen, neodpovídají jeho požadavkům.

KAPITOLA IX

SCHVALOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH VOZIDEL

*Článek 44***EU schvalování jednotlivých vozidel**

1. Členské státy udělí EU schválení jednotlivého vozidla vozidlu, které splňuje požadavky stanovené v dodatku 2 k příloze II části I nebo, pro vozidla zvláštního určení, v příloze II části III.

Tato kapitola se nepoužije na neúplná vozidla.

2. Žádost o EU schválení jednotlivého vozidla podává vlastník vozidla, výrobce či zástupce výrobce nebo dovozce.

3. Členské státy neprovádějí destrukční zkoušky, aby zjistily, zda vozidlo splňuje požadavky uvedené v odstavci 1, nýbrž k tomuto účelu využijí všech relevantních informací poskytnutých žadatelem.

4. Certifikátu EU schválení jednotlivého vozidla se přidělí jedinečné číslo v souladu s harmonizovaným systémem číslování, které umožňuje alespoň identifikaci členského státu, který udělil EU schválení jednotlivého vozidla.

5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor a systém číslování certifikátů EU schválení jednotlivého vozidla. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. První takový prováděcí akt se přijme do 5. července 2020.

6. Členské státy povolí uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu vozidel s platným certifikátem EU schválení jednotlivého vozidla.

7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha II část I s cílem vymezit technické požadavky pro vozidla kategorií M, N a O.



Článek 45

Vnitrostátní schvalování jednotlivých vozidel

1. Členské státy se mohou rozhodnout osvobodit určité vozidlo, ať již jedinečné, či nikoli, povinnosti splňovat jeden či více požadavků tohoto nařízení nebo jeden či více požadavků stanovených v regulačních aktech uvedených v příloze II za předpokladu že dotyčné členské státy stanovily odpovídající alternativní požadavky.
2. Žádost o vnitrostátní schválení jednotlivého vozidla podává vlastník vozidla, výrobce či zástupce výrobce nebo dovozce.
3. Členské státy neprovádějí destrukční zkoušky, aby zjistily, zda vozidlo splňuje alternativní požadavky uvedené v odstavci 1, nýbrž k tomuto účelu využijí všech relevantních informací poskytnutých žadatelem.
4. Pro účely vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla přijímá schvalovací orgán systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, jejichž typ je schválen v souladu s regulačními akty uvedenými v příloze II.
5. Členský stát vydá neprodleně certifikát vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla, pokud vozidlo odpovídá popisu přiloženému k žádosti a splňuje příslušné alternativní požadavky.
6. Certifikátu vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla se přidělí jedinečné číslo v souladu s harmonizovaným systémem číslování, které umožňuje alespoň identifikaci členského státu, který udělil schválení, a požadavků, jež dané vozidlo splňuje.
7. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor a systém číslování certifikátů vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. Dokud Komise takové prováděcí akty nepřijme, mohou formát certifikátů vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla nadále určovat členské státy.

Článek 46

Platnost vnitrostátních schválení jednotlivých vozidel

1. Platnost vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla je omezena na území členského státu, který schválení jednotlivého vozidla udělil.
2. Žadateli, který si přeje dodat na trh, zaregistrovat nebo uvést do provozu v jiném členském státě vozidlo s vnitrostátním schválením jednotlivého vozidla, poskytne členský stát, který schválení udělil, na požádání soupis technických požadavků, podle nichž bylo vozidlo schváleno.

▼B

3. Členský stát povolí, aby vozidlo, jemuž jiný členský stát udělil vnitrostátní schválení jednotlivého vozidla v souladu s článkem 45, bylo dodáno na trh, zaregistrováno nebo uvedeno do provozu na jeho území, ledaže má oprávněné důvody se domnívat, že příslušné alternativní požadavky, podle nichž bylo vozidlo schváleno, neodpovídají jeho vlastním požadavkům nebo že vozidlo tyto požadavky nesplňuje.

4. Tento článek se použije na vozidla, jež získala schválení typu podle tohoto nařízení a na nichž byly před jejich první registrací nebo uvedením do provozu provedeny změny.

*Článek 47***Zvláštní ustanovení**

1. Postupy uvedené v článcích 44 a 45 se mohou použít na konkrétní vozidlo vyrobené ve více stupních.

2. Postupy uvedené v článcích 44 a 45 nenahrazují stupeň meziprojektu v rámci běžného vícestupňového schvalování typu a nepoužijí se pro účely získání schválení vozidla v prvním stupni.

KAPITOLA X

DODÁNÍ NA TRH, REGISTRACE NEBO UVEDENÍ DO PROVOZU*Článek 48***Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu v případě vozidel jiných než z výběhu série**

1. Aniž jsou dotčeny články 51, 52 a 53, vozidla, pro která je schválení typu vozidla povinné nebo pro která výrobce takové schválení získal, smějí být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze za podmínky, že jsou opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s články 36 a 37.

Registraci a uvedení do provozu neúplných vozidel lze odmítnout po dobu, kdy vozidla zůstávají neúplná. Registrace a uvedení do provozu neúplných vozidel nesmí sloužit k obcházení článku 49.

2. Počet vozidel vyráběných v malých sériích, jež jsou dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu během jednoho roku, nepřekročí roční množstevní limity stanovené v příloze V.

*Článek 49***Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu v případě vozidel z výběhu série**

1. Členské státy mohou v rámci limitů stanovených v příloze V části B a pouze po omezenou dobu stanovenou v odstavci 2 registrovat vozidla odpovídající typu vozidla, jehož EU schválení typu pozbylo platnosti, a povolovat jejich dodání na trh nebo uvedení do provozu.

▼B

První pododstavec se použije pouze na vozidla na území Unie, na něž se v době jejich výroby vztahovalo platné EU schválení typu a která nebyla zaregistrována ani uvedena do provozu před tím, než dané EU schválení typu pozbylo platnosti.

2. Odstavec 1 se v případě úplných vozidel použije pouze po dobu 12 měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a v případě dokončených vozidel po dobu 18 měsíců od uvedeného dne.

3. Výrobce, který si přeje využít odstavec 1, podá žádost příslušnému orgánu každého členského státu dotčeného registrací nebo uvedením do provozu daných vozidel. V žádosti uvede všechny technické či ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splňovala nové technické požadavky.

Dotčené členské státy do tří měsíců od obdržení této žádosti rozhodnou, zda povolí registraci nebo uvedení do provozu těchto vozidel na svém území, a pokud je povolí, uvedou v jakém počtu.

4. Členské státy uplatní vhodná opatření, jimiž zajistí účinné sledování počtu vozidel, jež mají být zaregistrována nebo uvedena do provozu v rámci postupu podle tohoto článku.

*Článek 50***Dodání na trh nebo uvedení do provozu v případě konstrukčních částí a samostatných technických celků**

1. Konstrukční části a samostatné technické celky, včetně těch, které jsou určeny pro následný trh, mohou být dodávány na trh nebo uváděny do provozu pouze v případě, že odpovídají požadavkům příslušných regulačních aktů uvedených v příloze II a že jsou označeny v souladu s článkem 38.

2. Odstavec 1 se nepoužije na konstrukční části nebo samostatné technické celky, jež jsou speciálně vyrobeny nebo zkonstruovány pro vozidla, na něž se toto nařízení nevztahuje.

3. Členské státy mohou povolit dodání na trh nebo uvedení do provozu v případě konstrukčních částí a samostatných technických celků, na něž se nevztahuje toto nařízení podle článku 39 nebo které mají být použity na vozidlech, na něž se vztahují schválení udělená podle článků 41, 42, 44 a 45 týkající se dané konstrukční části nebo samostatného technického celku.

4. Členské státy mohou povolit také dodání na trh nebo uvedení do provozu v případě konstrukčních částí a samostatných technických celků, jež mají být použity na vozidlech, u nichž nebylo v době jejich dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu požadováno schválení typu podle tohoto nařízení nebo podle směrnice 2007/46/ES.

▼ B

5. Členské státy mohou rovněž povolit dodání na trh nebo uvedení do provozu náhradních konstrukčních částí a samostatných technických celků, které mají být použity na vozidlech, pro něž bylo schválení typu uděleno dříve, než vstoupily v platnost požadavky příslušných regulačních aktů uvedených v příloze II, a to v souladu s požadavky příslušného aktu, jenž byl použitelný v době původního udělení dotyčných schválení typu.

KAPITOLA XI

OCHRANNÉ DOLOŽKY

*Článek 51***Vnitrostátní hodnocení týkající se vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, u nichž existuje podezření, že představují vážné riziko nebo nesplňují požadavky**

V případě, že orgány některého členského státu pro dozor nad trhem mají na základě svých činností dozoru nad trhem nebo na základě informací poskytnutých schvalovacím orgánem či výrobcem nebo na základě stížností dostatečné důvody se domnívat, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje vážné riziko pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro další oblasti ochrany veřejného zájmu, na něž se vztahuje toto nařízení, nebo nesplňuje požadavky stanovené tímto nařízením, vyhodnotí dotčené vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek z hlediska příslušných požadavků stanovených tímto nařízením. Příslušné hospodářské subjekty a příslušné schvalovací orgány plně spolupracují s orgány pro dozor nad trhem, což zahrnuje předávání výsledků všech příslušných kontrol a zkoušek provedených v souladu s článkem 31.

Na posouzení rizik dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku se použije článek 20 nařízení (ES) č. 765/2008.

*Článek 52***Vnitrostátní postupy pro zacházení s vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky, které představují vážné riziko nebo nesplňují požadavky**

1. Pokud orgán pro dozor nad trhem některého členského státu po provedení hodnocení podle článku 51 zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje vážné riziko pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro další oblasti ochrany veřejného zájmu, na něž se vztahuje toto nařízení, bez odkladu příslušnému hospodářskému subjektu uloží, aby neprodleně přijal veškerá vhodná nápravná opatření, kterými zajistí, aby dotyčné vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek po uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu toto riziko dále nepředstavovaly.

▼B

2. Pokud orgán pro dozor nad trhem některého členského státu po provedení hodnocení podle článku 51 zjistí, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nesplňuje požadavky tohoto nařízení, avšak nepředstavuje vážné riziko podle odstavce 1 tohoto článku, bez odkladu příslušnému hospodářskému subjektu uloží, aby v přiměřené lhůtě přijal veškerá vhodná nápravná opatření, jimiž uvede dotyčné vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek do souladu. Tato lhůta musí být úměrná závažnosti nesouladu, aby bylo zajištěno, že dotyčné vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek jsou při uvedení na trh, registraci nebo uvedení do provozu s požadavky již v souladu.

Hospodářské subjekty u všech dotčených vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které v Unii uvedli na trh, zaregistrovali nebo uvedli do provozu, zajistí v souladu s povinnostmi uvedenými v článcích 13 až 21 přijetí veškerých vhodných nápravných opatření.

3. Pokud hospodářské subjekty v příslušných lhůtách uvedených v odstavcích 1 nebo 2 vhodná nápravná opatření nepřijmou nebo pokud riziko vyžaduje rychlou nápravu, přijmou vnitrostátní orgány veškerá vhodná prozatímní omezující opatření, jimiž na trhu svého členského státu zakáží nebo omezí dodávání na trh, registraci nebo uvedení do provozu dotyčných vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, nebo je stáhnou z trhu či z oběhu.

Na omezující opatření uvedená v prvním pododstavci tohoto odstavce se použije článek 21 nařízení (ES) č. 765/2008.

4. Komise může přijmout prováděcí akty, jimiž vymezí klasifikaci závažnosti nesouladu a vhodná opatření, která mají vnitrostátní orgány přijmout pro zajištění jednotného používání tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

*Článek 53***Nápravná a omezující opatření na úrovni Unie**

1. Členský stát, který přijímá nápravná či omezující opatření v souladu s článkem 52, to neprodleně oznámí Komisi a ostatním členským státům prostřednictvím systému ICSMS. Dále o svých zjištěních neprodleně informuje schvalovací orgán, který udělil schválení.

Součástí poskytovaných informací jsou všechny dostupné podrobnosti, zejména údaje nezbytné k identifikaci dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, údaje o jejich původu, o povaze údajného nesouladu a souvisejícího rizika, údaje o povaze a délce trvání nápravných a omezujících opatření přijatých na vnitrostátní úrovni a stanoviska předložená příslušným hospodářským subjektem.

▼B

2. Členský stát, který přijímá nápravná či omezující opatření, rovněž uvede, zda je důvodem daného rizika nebo nesouladu:

- a) skutečnost, že vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek nespĺňuje požadavky týkající se zdraví nebo bezpečnosti osob, ochrany životního prostředí nebo jiných oblastí ochrany veřejného zájmu, na něž se vztahuje toto nařízení; nebo
- b) nedostatky v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II.

3. Jiné členské státy než členský stát, který přijímá nápravná či omezující opatření, uvědomí do jednoho měsíce od oznámení uvedeného v odstavci 1 Komisi a ostatní členské státy o veškerých nápravných nebo omezujících opatřeních, která přijaly, a sdělí všechny další údaje o nesouladu dotčeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo o riziku s nimi souvisejícím, které mají k dispozici, a v případě nesouhlasu s oznámenými vnitrostátními opatřeními sdělí své námitky.

4. Pokud do jednoho měsíce od oznámení uvedeného v odstavci 1 nepodá žádný jiný členský stát ani Komise námitku ohledně oznámeného vnitrostátního opatření, považuje se opatření za odůvodněné. Ostatní členské státy zajistí, aby byla v souvislosti s dotčeným vozidlem, systémem, konstrukční částí nebo samostatným technickým celkem neprodleně přijata obdobná nápravná nebo omezující opatření na jejich území.

5. Pokud do jednoho měsíce od oznámení uvedeného v odstavci 1 podá jiný členský stát nebo Komise námitku ohledně oznámeného vnitrostátního opatření, nebo pokud má Komise za to, že je oznámené vnitrostátní opatření v rozporu s právem Unie, Komise neprodleně zahájí konzultace s dotčenými členskými státy a příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty.

Na základě konzultací uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce přijme Komise prováděcí akty, jimiž rozhodne o harmonizovaných nápravných nebo omezujících opatřeních na úrovni Unie. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Komise o svém rozhodnutí podle druhého pododstavce neprodleně uvědomí příslušný hospodářský subjekt či subjekty. Členské státy tyto akty neodkladně provedou a odpovídajícím způsobem informují Komisi.

Pokud má Komise za to, že je některé oznámené vnitrostátní opatření neodůvodněné, dotčený členský stát toto opatření zruší nebo změní, a to v souladu s rozhodnutím Komise uvedeným v druhém pododstavci.

6. Shledá-li Komise na základě zkoušek a inspekcí, jež provedla podle článku 9, že je zapotřebí určitého nápravného nebo omezujícího opatření na úrovni Unie, neprodleně zahájí konzultace s dotčenými členskými státy a příslušným hospodářským subjektem či subjekty.

▼B

Na základě konzultací uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce přijme Komise prováděcí akty, jimiž rozhodne o nápravných nebo omezujících opatřeních na úrovni Unie. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Komise o svém rozhodnutí podle druhého pododstavce neprodleně uvědomí příslušný hospodářský subjekt či subjekty. Členské státy tyto akty neodkladně provedou a odpovídajícím způsobem informují Komisi.

7. Pokud jsou riziko nebo nesoulad přisuzovány nedostatkům v regulačních aktech uvedených v příloze II, Komise navrhne tato vhodná opatření:

- a) jedná-li se o právní akty Unie, navrhne Komise nezbytné změny dotčených aktů;
- b) jedná-li se o předpisy OSN, navrhne Komise nezbytné změny příslušných předpisů OSN v souladu s postupem použitelným podle revidované dohody z roku 1958.

8. Pokud je nápravné opatření považováno za odůvodněné v souladu s tímto článkem nebo se na něj vztahují prováděcí akty uvedené v odstavcích 5 nebo 6, toto opatření musí být bezplatně k dispozici držitelům registrace dotčených vozidel. V případě, že byly před přijetím nápravného opatření provedeny opravy na náklady držitele registrace, uhradí náklady na tyto opravy výrobce, a to do výše nákladů na opravy požadované daným nápravným opatřením.

*Článek 54***Nevyhovující EU schválení typu**

1. Pokud některý schvalovací orgán zjistí, že některé již udělené schválení typu nespĺňuje požadavky tohoto nařízení, odmítne toto schválení uznat.

2. Schvalovací orgán oznámí své odmítnutí schvalovacímu orgánu, jenž dotčené EU schválení typu udělil, schvalovacím orgánům ostatních členských států a Komisi. Pokud schvalovací orgán, jenž EU schválení typu udělil, do jednoho měsíce ode dne oznámení potvrdí, že schválení typu požadavky nespĺňuje, tento schvalovací orgán dotčené schválení typu zruší.

3. Pokud schvalovací orgán, jenž EU schválení typu udělil, do jednoho měsíce ode dne oznámení podle odstavce 2 vznese námitku, Komise neprodleně zahájí konzultace s členskými státy, především pak se schvalovacím orgánem, jenž schválení typu udělil, a s příslušným hospodářským subjektem.

▼B

4. Na základě konzultací uvedených v odstavci 3 tohoto článku přijme Komise prováděcí akty, jimiž rozhodne o důvodnosti odmítnutí uznat EU schválení typu podle odstavce 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Komise o svém rozhodnutí podle prvního pododstavce neprodleně uvědomí příslušné hospodářské subjekty. Členské státy tyto akty neodkladně provedou a odpovídajícím způsobem informují Komisi.

5. Shledá-li Komise na základě zkoušek a inspekcí, jež provedla podle článku 9, že některé již udělené schválení typu nesplňuje požadavky tohoto nařízení, neprodleně zahájí konzultace s členskými státy, především pak se schvalovacím orgánem, jenž schválení typu udělil, a s příslušným hospodářským subjektem.

Na základě konzultací uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce přijme Komise prováděcí akty, jimiž rozhodne o odmítnutí uznat schválení typu uvedené v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

6. Články 51, 52 a 53 se použijí na vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky, na které se vztahuje nevyhovující schválení typu a které již byly dodány na trh.

*Článek 55***Uvádění na trh a uvádění do provozu v případě dílů nebo zařízení, jež mohou představovat vážné riziko pro správné fungování základních systémů**

1. Díly nebo zařízení, jež mohou představovat vážné riziko pro správné fungování systémů, které mají zásadní význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální vlastnosti, nesmějí být uvedeny na trh ani uvedeny do provozu a jsou zakázány, ledaže je schvalovací orgán povolí v souladu s článkem 56.

2. Taková povolení se vztahují pouze na omezený počet dílů a zařízení, které jsou zařazeny na seznam uvedený v odstavci 4.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se doplňuje toto nařízení stanovením požadavků na povolování dílů a zařízení uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

Tyto požadavky mohou být založeny na regulačních aktech uvedených v příloze II nebo mohou případně sestávat ze srovnání environmentálních nebo bezpečnostních vlastností dílů nebo zařízení s environmentálními nebo bezpečnostními vlastnostmi původních dílů či zařízení. V obou případech musí tyto požadavky zajistit, aby díly nebo zařízení neohrožily fungování těch systémů, které mají zásadní význam pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální vlastnosti.

▼B

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha VI s cílem zohlednit technický vývoj a vývoj právní úpravy tím, že stanoví a aktualizuje seznam dílů nebo zařízení na základě vyhodnocení:

- a) míry vážného rizika, pokud jde o bezpečnost vozidel vybavených dotýčnými díly nebo zařízeními nebo jejich environmentální vlastnosti;
- b) potenciálního vlivu možného povolení dílů nebo zařízení podle čl. 56 odst. 1 na spotřebitele a výrobce následného trhu.

5. Odstavec 1 se nepoužije na původní díly nebo zařízení a na díly nebo zařízení, které jsou součástí systému, jehož typ je schválen v souladu s regulačními akty uvedenými v příloze II, vyjma případů, kdy se schválení typu vztahuje k jiným hlediskům, než je vážné riziko uvedené v odstavci 1.

Původními částmi nebo zařízeními se pro účely tohoto článku rozumí díly nebo zařízení, jež jsou vyrobeny podle specifikací a výrobních norem stanovených výrobcem vozidel pro montáž daného vozidla.

6. Odstavec 1 tohoto článku se nepoužije na díly nebo zařízení, jež jsou vyráběny výhradně pro závodní vozidla. Díly nebo zařízení uvedené v příloze VI, jež se používají jak pro závody, tak pro silniční provoz, smějí být dodávány na trh pro vozidla určená k používání na veřejných komunikacích pouze tehdy, pokud splňují požadavky stanovené v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 3 tohoto článku a byly povoleny Komisí. Komise přijme prováděcí akty, jimiž rozhodne o udělení těchto povolení. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

*Článek 56***Související požadavky na díly nebo zařízení, jež mohou představovat vážné riziko pro správné fungování základních systémů**

1. Výrobce dílů nebo zařízení může zažádat o povolení podle čl. 55 odst. 1 tak, že předloží schvalovacímu orgánu žádost, k níž připojí protokol o zkoušce vypracovaný technickou zkušebnou, jenž osvědčuje, že díly nebo zařízení, pro něž je požadováno povolení, splňují požadavky uvedené v čl. 55 odst. 3. Výrobce může předložit pouze jednu žádost pro každý typ dílu nebo zařízení, a to pouze u jednoho schvalovacího orgánu.

2. Žádost o povolení obsahuje podrobnosti o výrobcí dílů nebo zařízení, typu, označení a číslech dílů nebo zařízení, jakož i jméno výrobce vozidla, typ vozidla a případně rok výroby nebo jakékoliv jiné informace umožňující identifikaci vozidla, pro něž jsou tyto díly nebo zařízení určeny.

▼ B

Schvalovací orgán povolí uvádění na trh a uvedení do provozu dílů nebo zařízení, pokud s přihlédnutím k protokolu o zkoušce uvedenému v odstavci 1 tohoto článku a dalším důkazům zjistí, že dotčené díly nebo zařízení splňují požadavky uvedené v čl. 55 odst. 3.

Schvalovací orgán výrobci neprodleně vydá certifikát povolení.

Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví vzor a systém číslování certifikátů povolení uvedených ve třetím pododstavci tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

3. Výrobce neprodleně uvědomí schvalovací orgán, jenž vydal povolení, o každé změně, jež má vliv na podmínky, za nichž bylo povolení vydáno. Schvalovací orgán rozhodne, zda musí být povolení přezkoumáno nebo opětovně vydáno a zda jsou nezbytné další zkoušky.

Výrobce zajistí, že díly nebo zařízení jsou vyráběny za podmínek, za nichž bylo povolení vydáno, a aby tak byly vyráběny i nadále.

4. Před vydáním povolení schvalovací orgán ověří, že existují opatření a postupy pro zajištění účinné kontroly shodnosti výroby.

Pokud schvalovací orgán zjistí, že podmínky pro vydání povolení již nejsou splněny, požádá výrobce, aby přijal nezbytná opatření k zajištění toho, aby bylo u dílů nebo zařízení opět dosaženo shody. V případě nutnosti povolení odejme.

5. Na žádost vnitrostátního orgánu jiného členského státu zašle schvalovací orgán, jenž vydal povolení, žadateli do jednoho měsíce od obdržení žádosti kopii vydaného certifikátu povolení včetně jeho příloh, a to pomocí společného zabezpečeného elektronického systému pro výměnu údajů. Kopie může mít rovněž podobu zabezpečeného elektronického souboru.

6. Schvalovací orgán, který nesouhlasí s povolením vydaným jiným členským státem, oznámí důvody svého nesouhlasu Komisi. Komise přijme vhodná opatření k vyřešení neshody. Komise mimo jiné může v nutných případech a po konzultaci s příslušnými schvalovacími orgány přijmout prováděcí akty, jimiž požaduje odnětí povolení. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

7. Dokud není vypracován seznam uvedený v čl. 55 odst. 4, mohou členské státy ponechat v platnosti vnitrostátní ustanovení vztahující se na díly nebo zařízení, jež mohou mít dopad na správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo pro jeho environmentální vlastnosti.



KAPITOLA XII
MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY

Článek 57

Předpisy OSN potřebné pro EU schválení typu

1. Součástí požadavků na EU schválení typu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků jsou předpisy OSN včetně jejich změn, pro něž Unie hlasovala nebo které používá a které jsou uvedeny v příloze II.

2. Pokud Unie hlasovala pro předpis OSN nebo pro jeho změny pro účely schválení typu vozidla, Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se doplňuje toto nařízení stanovením závaznosti předpisu OSN nebo jeho změn, nebo jimiž se mění toto nařízení.

Tyto akty v přenesené pravomoci stanoví datum, od něhož jsou předpis OSN nebo jeho změny závazné, a případně zahrnují přechodná ustanovení, a dále v případech relevantních pro účely EU schválení typu stanoví datum první registrace a uvedení vozidel do provozu, jakož i datum dodání systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků na trh.

Článek 58

Rovnocennost předpisů OSN pro účely EU schválení typu

1. Předpisy OSN uvedené v příloze II části II se uznávají jako rovnocenné odpovídajícím regulačním aktům v míře, v níž mají stejnou oblast působnosti a předmět.

2. Schvalovací orgány členských států uznávají schválení typu udělená v souladu s předpisy OSN uvedenými v odstavci 1 a případně přijímají příslušné značky schválení typu namísto odpovídajících schválení typu a značek schválení typu, jež byly uděleny v souladu s tímto nařízením a regulačními akty uvedenými v příloze II.

KAPITOLA III
POSKYTOVÁNÍ TECHNICKÝCH INFORMACÍ

Článek 59

Informace určené pro uživatele

1. Výrobce neposkytne technické informace o podrobnostech typu vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení stanovených v tomto nařízení nebo v regulačních aktech uvedených v příloze II, jež se odchyľují od údajů schválení typu uděleného schvalovacím orgánem.

▼B

2. Výrobce zpřístupní uživatelům veškeré relevantní informace a nezbytné pokyny popisující všechny zvláštní podmínky nebo omezení související s užíváním vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení.

3. Informace uvedené v odstavci 2 se poskytnou v úředním jazyce či jazycích členského státu, kde mají být vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení uvedeny na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu. Tyto informace jsou také uvedeny v příručce uživatele.

*Článek 60***Informace určené pro výrobce**

1. Výrobci vozidel zpřístupní výrobcům systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení všechny údaje, jež jsou nezbytné pro EU schválení typu pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nebo k získání povolení uvedeného v čl. 55 odst. 1.

Výrobci vozidel mohou požadovat od výrobců systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení uzavření závazné dohody na ochranu důvěrné povahy všech informací, jež nejsou veřejně dostupné, včetně informací, jež se vztahují k právům duševního vlastnictví.

2. Výrobci systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení poskytnou výrobcům vozidel všechny podrobné informace o omezeních, která se vztahují na jejich schválení typu a která jsou buď uvedena v čl. 29 odst. 3, nebo uložena regulačním aktem uvedeným v příloze II.

KAPITOLA XIV

PŘÍSTUP K INFORMACÍM PALUBNÍHO DIAGNOSTICKÉHO SYSTÉMU VOZIDLA A K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA*Článek 61***Povinnosti výrobců poskytnout informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla**

1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím palubního diagnostického systému, k diagnostickým a jiným zařízením, k nástrojům včetně úplné dokumentace a dostupných souborů ke stažení příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla. Informace jsou poskytovány snadno dostupným a strojově čitelným způsobem ve formě elektronicky zpracovatelných datových souborů. Samostatní provozovatelé mají přístup k dálkovým diagnostickým službám, které používají výrobci, autorizovaní obchodní zástupci a opravny.

▼B

Výrobci poskytnou standardizované, bezpečné a na dálku fungující zařízení, které nezávislým opravnám umožní provést úkony, jež vyžadují přístup k bezpečnostnímu systému vozidla.

2. Do doby, než Komise přijme příslušnou normu prostřednictvím činnosti Evropského výboru pro normalizaci (CEN) nebo srovnatelného normalizačního orgánu, jsou informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla poskytovány snadno dostupným způsobem, umožňujícím samostatným provozovatelům jejich zpracování s vynaložením přiměřeného úsilí.

Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla jsou zpřístupněny na internetových stránkách výrobců za použití standardizovaného formátu, nebo není-li to vzhledem k povaze těchto informací proveditelné, v jiném vhodném formátu. Pro samostatné provozovatele, kteří neprovozují opravy, se informace poskytují také ve strojově čitelném formátu, který lze zpracovávat elektronicky pomocí běžně dostupných nástrojů informačních technologií a softwaru, aby tak samostatní provozovatelé mohli plnit úkoly spojené s jejich podnikáním v dodavatelském řetězci na poproděním trhu.

3. V následujících případech je však dostačující, pokud výrobce poskytne na žádost samostatného provozovatele požadované informace urychleně a ve snadno dostupné podobě:

a) v případě typů vozidel, na něž se vztahuje vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích podle článku 42;

b) v případě vozidel zvláštního určení;

c) v případě vozidel kategorií O₁ a O₂, která nevyužívají diagnostické nástroje nebo fyzickou či bezdrátovou komunikaci s palubními elektronickými řídicími jednotkami pro účely diagnostiky či přeprogramování vozidel;

d) v případě poslední fáze víceetapového postupu schvalování typu, zahrnuje-li poslední fáze pouze karoserii, která neobsahuje elektronické řídicí systémy vozidla, a zůstávají-li všechny elektronické řídicí systémy základního vozidla beze změn.

4. Podrobné technické požadavky na přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, zejména technické specifikace týkající se způsobu poskytování informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla, jsou stanoveny v příloze X.

5. Výrobci také poskytnou samostatným provozovatelům, autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám školicí materiály.

6. Výrobci zajistí, aby informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla byly vždy přístupné, s výjimkou případů údržby informačního systému.

▼ B

Výrobci zpřístupní na svých internetových stránkách veškeré následné změny a doplnění informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla v tutéž dobu, kdy je zpřístupní autorizovaným opravnám.

7. Pro účely výroby a údržby náhradních dílů a dílů pro údržbu a diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení kompatibilních s palubním diagnostickým systémem poskytne výrobce příslušné informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla nediskriminačním způsobem každému výrobcí nebo opravně konstrukčních částí, diagnostických nástrojů nebo zkušebního zařízení, kteří o ně projeví zájem.

8. Pro účely navrhování, výroby a oprav vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem poskytnou výrobci příslušné informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla nediskriminačním způsobem každému výrobcí, servisnímu technikovi nebo opravně vybavení pro vozidla poháněná alternativním palivem, kteří o ně projeví zájem.

9. Pokud jsou záznamy o opravách a údržbě vozidla vedeny v centrální databázi výrobce vozidla nebo jeho jménem, nezávislé opravy mají k těmto záznamům bezplatný přístup a mají možnost zadávat informace o opravách a údržbě, které provedly.

10. Tato kapitola se nepoužije na vozidla, na něž se vztahují schválení jednotlivých vozidel.

11. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha X, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy nebo zabránila zneužívání aktualizací požadavků týkajících se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, včetně činností oprav a údržby podporovaných bezdrátovými širokoplošnými sítěmi, a přijetím a začleněním norem uvedených v odstavci 2 tohoto článku. Komise vezme v úvahu stávající informační technologie, předvídatelný technický vývoj v oblasti výroby vozidel, stávající normy ISO a možnost přijetí celosvětové normy ISO.

*Článek 62***Povinnosti s ohledem na držitele více schválení typu**

1. Výrobce odpovědný za dané schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebo za určitý stupeň vozidla zodpovídá v případě kombinovaného schválení typu, postupného schválení typu nebo víceúrovňového schválení typu za sdělení informací o opravách a údržbě týkajících se příslušného systému, konstrukční části, samostatného technického celku nebo konkrétního stupně jak konečnému výrobcí, tak samostatným provozovatelům.

▼B

2. V případě vícestupňového schválení typu je konečný výrobce odpovědný za poskytnutí přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, pokud jde o jeho vlastní stupně výroby a propojení s předchozími stupni.

*Článek 63***Poplatky za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla**

1. Výrobce může účtovat přiměřený a úměrný poplatek za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, nejedná-li se o záznamy uvedené v čl. 61 odst. 10. Tyto poplatky neodrazují od přístupu k dotýcným informacím tím, že nezohledňují rozsah, ve kterém je samostatný provozovatel využívá. Vnitrostátním orgánům, Komisi a technickým zkušebnám se přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla poskytuje zdarma.

2. Výrobce zpřístupní informace o opravách a údržbě vozidla včetně transakčních služeb, jako je přeprogramování nebo technická pomoc, na hodinové, denní, měsíční či roční bázi, přičemž poplatky se liší v závislosti na délce doby, po kterou je přístup umožněn.

Kromě časově omezeného přístupu mohou výrobci nabídnout přístup založený na operacích, za který jsou vybírány poplatky za jednotlivé operace a nikoli za dobu, po kterou je přístup umožněn.

Tam, kde výrobce nabízí oba systémy přístupu, si nezávislé opravný zvolí buď systém přístupu založený na době trvání přístupu, nebo systém přístupu založený na operacích.

*Článek 64***Důkaz o dodržování povinností týkajících se informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla**

1. Výrobce, který si zažádal o EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu, poskytne schvalovacímu orgánu do šesti měsíců od data příslušného schválení typu důkaz o dodržování této kapitoly.

2. Pokud tento důkaz o dodržení podmínek není během lhůty uvedené v odstavci 1 tohoto článku předložen, schvalovací orgán přijme vhodná opatření v souladu s článkem 65.

*Článek 65***Dodržování povinností týkajících se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla**

1. Schvalovací orgán může kdykoli z vlastního podnětu, na základě stížnosti nebo na základě posouzení technickou zkušebnou zkontrolovat, zda výrobce plní povinnosti stanovené touto kapitolou a podmínky stanovené certifikátem výrobce o přístupu k informacím palubního

▼B

diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, uvedeným v dodatku 1 k příloze X.

2. Pokud schvalovací orgán zjistí, že výrobce povinnosti týkající se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla neplní, přijme schvalovací orgán, který udělil příslušné schválení typu, vhodná opatření k nápravě situace.

Uvedená opatření mohou zahrnovat odnětí nebo pozastavení schválení typu, pokuty či další opatření přijatá podle článku 84.

3. Pokud samostatný provozovatel nebo obchodní sdružení zastupující samostatné provozovatele předloží schvalovacímu orgánu stížnost ohledně neplnění této kapitoly ze strany výrobce, schvalovací orgán provede kontrolu za účelem ověření, zda výrobce plní své povinnosti. Schvalovací orgán požádá schvalovací orgán, který udělil schválení typu vozidla, aby stížnost prošetřil a následně si vyžádal od výrobce vozidla důkaz o tom, že jeho systém splňuje požadavky tohoto nařízení. Výsledky tohoto šetření se oznámí do tří měsíců od předložení žádosti vnitrostátnímu schvalovacímu orgánu a dotčenému samostatnému provozovateli nebo obchodnímu sdružení.

4. Schvalovací orgán může při provádění kontroly požádat technickou zkušebnu nebo jakéhokoli jiného nezávislého odborníka o provedení posouzení s cílem ověřit, zda jsou povinnosti týkající se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla splněny.

Článek 66

Fórum pro přístup k informacím o vozidle

1. Fórum pro přístup k informacím o vozidle, co se týče přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, zřízené v souladu s čl. 13 odst. 9 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ⁽¹⁾, je příslušné rovněž pro všechna vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení.

Fórum vykonává svou činnost v souladu s přílohou X tohoto nařízení.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

▼B

2. Fórum pro přístup k informacím o vozidle zvaží, zda přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla nemá dopad na pokrok v oblasti snižování počtu krádeží vozidel, a poskytne doporučení pro zlepšení požadavků týkajících se přístupu k těmto informacím. Fórum pro přístup k informacím o vozidle zejména poskytne Komisi informace ohledně zavedení postupu, jímž by akreditované organizace schvalovaly samostatné provozovatele a poskytovaly jim oprávnění k přístupu k informacím o bezpečnostních prvcích vozidla.

Komise může rozhodnout, že jednání v rámci fóra pro přístup k informacím o vozidle a jeho zjištění mají být důvěrné.

KAPITOLA XV

**POSUZOVÁNÍ, URČOVÁNÍ, OZNAMOVÁNÍ A SLEDOVÁNÍ
TECHNICKÝCH ZKUŠEBEN***Článek 67***Schvalovací orgán odpovědný za technické zkušebny**

1. Schvalovací orgán určený členským státem v souladu s čl. 6 odst. 2 (pro účely této kapitoly dále jen „určený schvalovací orgán“) je odpovědný za posuzování, určování, oznamování a sledování technických zkušeben, včetně případných subdodavatelů nebo poboček těchto technických zkušeben. Určený schvalovací orgán může rozhodnout, že posuzování a sledování technických zkušeben a případně subdodavatelů nebo poboček těchto technických zkušeben má provádět vnitrostátní akreditační orgán.

2. Určené schvalovací orgány podléhají vzájemnému hodnocení, pokud jde o jakoukoli činnost, kterou vykonávají v souvislosti s posuzováním a sledováním technických zkušeben.

Vzájemná hodnocení zahrnují posouzení celé nebo dílčí činnosti technických zkušeben, provedená určenými schvalovacími orgány v souladu s čl. 73 odst. 4, včetně posouzení způsobilosti pracovníků, správnosti metodiky zkoušek a inspekci a správnosti výsledků zkoušek na základě vymezeného rozsahu regulačních aktů uvedených v příloze II části I.

Vzájemnému hodnocení nepodléhají činnosti související s posuzováním a sledováním technických zkušeben, které se týkají pouze vnitrostátních schválení jednotlivých vozidel udělených v souladu s článkem 45 nebo vnitrostátních schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích, udělených podle článku 42.

Vzájemnému hodnocení nepodléhají posouzení akreditovaných technických zkušeben určenými schvalovacími orgány.

▼ B

3. Určené schvalovací orgány nepodléhají vzájemnému hodnocení, pokud určí všechny své technické zkušebny výlučně na základě akreditace technických zkušeben.

4. Určený schvalovací orgán neposkytuje poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě.

5. Určený schvalovací orgán má k dispozici dostatečný počet zaměstnanců k plnění úkolů stanovených v tomto nařízení.

6. Každý členský stát informuje Komisi, fórum a ostatní členské státy, které o to požádají, o svých vnitrostátních postupech posuzování, určování a oznamování technických zkušeben a jejich sledování a o veškerých změnách těchto postupů.

Komise může přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví vzor pro poskytování informací o postupech členských států uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

7. Určené schvalovací orgány podléhající vzájemnému hodnocení zavedou postupy pro vnitřní audity, jak je uvedeno v dodatku 2 k příloze III. Tyto vnitřní audity se provádí alespoň jednou ročně. Četnost vnitřních auditů však může být snížena, jestliže určený schvalovací orgán může doložit, že jeho řídicí systém je účinně prováděn a má prokázanou stabilitu.

8. Vzájemné hodnocení určeného schvalovacího orgánu provádí alespoň jednou za pět let hodnotící tým složený ze dvou určených schvalovacích orgánů z jiných členských států.

Na základě analýzy posouzení rizik se může Komise rozhodnout, že se zapojí do hodnotícího týmu.

Za provádění vzájemného hodnocení odpovídá schvalovací orgán, který podléhá hodnocení, a dané hodnocení zahrnuje návštěvu v prostorách technické zkušebny vybrané hodnotícím týmem.

Určené schvalovací orgány, které nepodléhají vzájemnému hodnocení v souladu s odstavcem 3, nejsou do činností souvisejících s hodnotícím týmem zahrnuty.

▼B

9. S řádným ohledem na úvahy fóra může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví plán vzájemných hodnocení na období alespoň pěti let a vymezi kritéria týkající se složení hodnotícího týmu, metodiku používanou při vzájemném hodnocení, časový rozvrh, periodicitu a jiné úkoly související se vzájemným hodnocením. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

10. Výsledek vzájemných hodnocení posoudí fórum. Komise vypracuje souhrn výsledků vzájemných hodnocení a zveřejní jej.

*Článek 68***Určení technických zkušeben**

1. Určené schvalovací orgány určí v závislosti na oblasti jejich působnosti technické zkušebny pro jednu nebo více z těchto kategorií činností:

a) kategorie A: zkoušky uvedené v tomto nařízení a v regulačních aktech uvedených v příloze II, které technické zkušebny provádějí ve vlastních zařízeních;

b) kategorie B: dohled nad zkouškami uvedenými v tomto nařízení a v regulačních aktech uvedených v příloze II, včetně přípravy těchto zkoušek, kde jsou dané zkoušky prováděny v zařízeních výrobce nebo v zařízeních třetí strany.

c) kategorie C: pravidelné posuzování a sledování postupů výrobce pro kontrolu shodnosti výroby;

d) kategorie D: dohled nad zkouškami či kontrolami nebo jejich provádění v rámci dohledu nad shodností výroby.

2. Každý členský stát může určit jako technickou zkušebnu pro jednu nebo více činností uvedených v odstavci 1 určený schvalovací orgán.

3. S výjimkou technických zkušeben patřících určenému schvalovacímu orgánu a s výjimkou akreditovaných vnitropodnikových technických zkušeben výrobce podle článku 72 se technická zkušebna zřizuje podle práva členského státu a má právní subjektivitu.

4. Technická zkušebna uzavře pojištění odpovědnosti týkající se jejich činností, pokud tuto odpovědnost v souladu s vnitrostátním právem nepřevzal její členský stát nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

▼ B

5. Technické zkušebny ze třetí země, jiné než zkušebny určené v souladu s článkem 72, mohou být určeny a mohou být oznámeny Komisi pro účely článku 74, pouze pokud dvoustranná dohoda mezi Uníí a dotyčnou třetí zemí stanoví možnost určení takových technických zkušeben. To nebrání technické zkušebně zřízené podle práva členského státu v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, aby si zřídila pobočky ve třetích zemích, pokud jsou tyto pobočky přímo řízeny a kontrolovány určenou technickou zkušebnou.

*Článek 69***Nezávislost technických zkušeben**

1. Technická zkušebna i její zaměstnanci jsou nezávislí a provádějí činnosti, které jim byly svěřeny, na nejvyšší úrovni profesionální bezúhonnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti, ve které pracují, a nejsou vystavováni žádným tlakům ani pobídkám, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování, a to zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

2. Technická zkušebna je organizací nebo subjektem třetí strany, který se nepodílí na procesu návrhu, výroby, dodávek a údržby vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jež posuzuje, zkouší nebo u nichž provádí prohlídky.

Organizaci nebo subjekt, které jsou součástí obchodního sdružení nebo profesního svazu zastupujícího podniky, jež se podílejí na navrhování, výrobě, dodávání nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které posuzují, zkouší nebo u nichž provádí kontroly, lze považovat za splňující požadavky prvního pododstavce, pokud je určenému schvalovacímu orgánu příslušného členského státu prokázána jejich nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

3. Technická zkušebna, její nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění činností, k nimž jsou určeni v souladu s čl. 68 odst. 1, nenavrhuje, nevyrábí, nedodává a neprovádí údržbu v případě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzují, a nezastupují ani strany, které se těmito činnostmi zabývají. To nevylučuje používání těch vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které jsou nezbytné pro činnost technické zkušebny, ani používání takových vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků k osobním účelům.

4. Technická zkušebna zajistí, aby činnosti jejích poboček nebo subdodavatelů neohrožily důvěrnost, objektivitu a nestrannost těch kategorií činností, pro něž byla určena.

▼B

5. Pracovníci technické zkušebny zachovávají služební tajemství, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých povinností podle tohoto nařízení, s výjimkou styku s určeným schvalovacím orgánem a v příslušných případech s vnitrostátním akreditačním orgánem, nebo pokud tak vyžadují právo Unie nebo členských států.

*Článek 70***Způsobilost technických zkušeben**

1. Technická zkušebna je schopna provádět všechny činnosti, pro něž podává žádost o určení podle čl. 68 odst. 1. Schvalovacímu orgánu nebo vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu, který ji posuzuje či sleduje, tato technická zkušebna prokáže, že splňuje všechny tyto podmínky:

- a) její zaměstnanci mají odpovídající kvalifikaci, specifické odborné znalosti, odbornou přípravu a dostatečné a relevantní zkušenosti potřebné k provádění činností, pro něž podává žádost o určení;
- b) vlastní popisy postupů příslušných pro provádění činností, pro něž podává žádost o určení, které řádně zohledňují míru složitosti technologie dotyčného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, jakož i hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu. Technická zkušebna prokáže transparentnost a opakovatelnost těchto postupů;
- c) má prostředky nezbytné k tomu, aby mohla plnit úkoly spojené s kategoriemi činností, pro něž podává žádost o určení, a aby měla přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

2. Technická zkušebna rovněž prokáže, že má odpovídající kvalifikaci, specifické odborné znalosti a průkazné zkušenosti pro provádění zkoušek a kontrol za účelem posouzení shody vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením, a prokáže svůj soulad s normami uvedenými v dodatku 1 k příloze III. Nicméně normy uvedené v dodatku 1 k příloze III se nepoužijí pro účely poslední fáze vnitrostátního víceetapového postupu uvedeného v čl. 47 odst. 1.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha III, pokud jde o požadavky na posuzování technických zkušeben.

*Článek 71***Pobočky a subdodavatelé technických zkušeben**

1. Technické zkušebny mohou se souhlasem svého určeného schvalovacího orgánu, který provedl jejich určení, zadat některé z kategorií činností, pro které byly v souladu s čl. 68 odst. 1 určeny, subdodavatelé nebo nechat tyto činnosti provést pobočkou.

▼B

2. Pokud technická zkušebna zadá specifické úkoly z kategorií činností, pro něž byla určena, subdodavateli nebo pověří jejich provedením pobočku, zajistí, aby subdodavatel nebo pobočka splnili požadavky stanovené v člancích 68, 69 a 70, a informuje o tom určený schvalovací orgán.

3. Technická zkušebna nese plnou odpovědnost za úkoly provedené jejími subdodavateli nebo pobočkami bez ohledu na to, kde jsou usazeni.

4. Technická zkušebna uchovává pro potřebu určujícího určeného schvalovacího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení subdodavatele nebo pobočky, jež provedl určený schvalovací orgán, nebo akreditace subdodavatele nebo pobočky, již provedl vnitrostátní akreditační orgán, jakož i doklady týkající se úkolů, které subdodavatel nebo pobočka vykonávají.

*Článek 72***Vnitropodniková technická zkušebna výrobce**

1. Vnitropodniková technická zkušebna výrobce může být určena jako technická zkušebna pro činnosti kategorie A, jež jsou uvedeny v čl. 68 odst. 1 písm. a), a to pouze ve vztahu k regulačním aktům uvedeným v příloze VII. Vnitropodniková technická zkušebna tvoří samostatnou a oddělenou součást společnosti výrobce a nepodílí se na návrhu, výrobě, dodávkách nebo údržbě vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež posuzuje.

2. Vnitropodniková technická zkušebna uvedená v odstavci 1 splňuje tyto požadavky:

a) byla akreditována vnitrostátním akreditačním orgánem a splňuje požadavky stanovené v dodatcích 1 a 2 k příloze III;

b) vnitropodniková technická zkušebna, jakož i její zaměstnanci, jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají metody podávání zpráv uvnitř společnosti výrobce, jejíž jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost, a dokládají tuto nestrannost příslušnému určenému schvalovacímu orgánu a vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;

c) vnitropodniková technická zkušebna ani její zaměstnanci neprovádí žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislost nebo důvěryhodnost při provádění činností, pro něž byla vnitropodniková technická zkušebna určena;

d) poskytuje služby výhradně společnosti výrobce, jejíž je součástí.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha VII, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy aktualizací seznamu regulačních aktů a omezení v nich obsažených.

*Článek 73***Posuzování a určování technických zkušeben**

1. Žádající technická zkušebna předloží určenému schvalovacímu orgánu členského státu, v němž žádá o určení, formální žádost podle bodu 4 dodatku 2 k příloze III. V žádosti jsou uvedeny kategorie činností, pro něž technická zkušebna žádá o určení.

▼ B

2. Nežli určený schvalovací orgán technickou zkušebnu určí, posoudí ji určený schvalovací orgán nebo vnitrostátní akreditační orgán v souladu s kontrolním seznamem pro posuzování, který obsahuje alespoň požadavky stanovené v dodatku 2 k příloze III. Posouzení zahrnuje posouzení na místě v prostorách žádající technické zkušebny a případně i u kterékoli z poboček a subdodavatelů, umístěných v Unii i mimo ni.

3. V případě, že posouzení provádí vnitrostátní akreditační orgán, poskytne žádající technická zkušebna určenému schvalovacímu orgánu platný akreditační certifikát a související zprávu o posouzení potvrzující, že technická zkušebna splňuje požadavky stanovené v dodatku 2 k příloze III pro kategorie činností, pro které žádající technická zkušebna podává žádost o určení.

4. V případě, že posouzení provádí určený schvalovací orgán, určený schvalovací orgán členského státu, od něhož žádající technická zkušebna požaduje určení, formálně jmenuje společný tým pro posuzování, složený ze zástupců určených schvalovacích orgánů z alespoň dvou jiných členských států a zástupce Komise.

Žádá-li technická zkušebna o určení v jiném členském státě, než ve kterém je usazena, jeden ze zástupců ve společném týmu pro posuzování zastupuje určený schvalovací orgán členského státu, ve kterém je technická zkušebna usazena, ledaže se tento určený schvalovací orgán rozhodne na společném týmu pro posuzování nepodílet.

Společný tým pro posuzování se účastní posouzení žádající technické zkušebny, včetně posouzení na místě. Určující určený schvalovací orgán členského státu, v němž žádající technická zkušebna požádala o určení, zajistí společnému týmu pro posuzování veškerou potřebnou podporu a včas jim poskytne přístup k veškeré dokumentaci, jež je k posouzení této technické zkušebny nezbytná.

5. V případě, že posouzení provádí určený schvalovací orgán, který určuje technické zkušebny, jež podávají žádost o provádění zkoušek výlučně pro vnitrostátní schválení jednotlivých vozidel podle článku 45, je určený schvalovací orgán členského státu, v němž žádající technická zkušebna požádala o určení, zproštěn povinnosti jmenovat společný tým pro posuzování. Technické zkušebny, které pouze kontrolují správnou instalaci konstrukčních částí na kategoriích O₁ a O₂, jsou posuzování rovněž zproštěny.

6. Pokud technická zkušebna podala žádost o určení jedním nebo více určenými schvalovacími orgány jiných členských států, než je členský stát, ve kterém je usazena, podle čl. 74 odst. 2, je posouzení provedeno pouze jednou, a to pod podmínkou, že je v daném posouzení pokryt celý rozsah působnosti určení technické zkušebny.

7. Zjistí-li společný tým pro posuzování během postupu posuzování, že žádající technická zkušebna nesplňuje požadavky stanovené v článcích 68 až 72, článcích 80 a 81 a v dodatku 2 k příloze III, náležitě na taková zjištění upozorní. Předmětná zjištění společný tým pro posuzování projedná.

▼B

8. Společný tým pro posuzování vypracuje po posouzení na místě zprávu, v níž uvede, do jaké míry žádající technická zkušebna splňuje požadavky stanovené v článcích 68 až 72, článcích 80 a 81 a v dodatku 2 k příloze III.

9. Zpráva uvedená v odstavci 8 obsahuje shrnutí veškerých zjištěných případů neplnění požadavků a zahrnuje doporučení v otázce, zda žadatel může být určen jakožto technická zkušebna.

10. Určený schvalovací orgán oznámí Komisi jména a oblast odbornosti svých zástupců, kteří mohou být přizváni do jednotlivých společných týmů pro posuzování.

11. Určený schvalovací orgán členského státu, v němž žádající technická zkušebna požádala o určení, zašle Komisi a na požádání určeným schvalovacím orgánům ostatních členských států zprávu o výsledku posouzení v souladu s postupy stanovenými v dodatku 2 k příloze III. Tato zpráva obsahuje listinné důkazy prokazující způsobilost technické zkušebny a opatření, která má určený schvalovací orgán k dispozici pro pravidelné sledování technické zkušebny.

12. Určené schvalovací orgány ostatních členských států a Komise mohou přezkoumat zprávu o posouzení a listinné důkazy, klást dotazy nebo vznášet připomínky a do jednoho měsíce ode dne přijetí zprávy o posouzení a listinných důkazů si mohou vyžádat další listinné důkazy.

13. Určený schvalovací orgán členského státu, v němž žádající technická zkušebna požádala o určení, odpoví na tyto dotazy, připomínky a žádosti o další listinné důkazy do čtyř týdnů od jejich obdržení.

14. Určené schvalovací orgány ostatních členských států nebo Komise mohou jednotlivě nebo společně adresovat doporučení určenému schvalovacímu orgánu členského státu, v němž technická zkušebna požádala o určení, a to do čtyř týdnů od obdržení odpovědi uvedené v odstavci 13. Uvedený určený schvalovací orgán doporučení zohlední při přijímání rozhodnutí o určení technické zkušebny. Pokud se tento určený schvalovací orgán rozhodne neřídít doporučeními ostatních členských států nebo Komise, do dvou týdnů od přijetí rozhodnutí uvede důvody, které jej k tomu vedly.

15. Platnost určení technických zkušeben je omezena na pět let.

16. Určený schvalovací orgán, který usiluje o to, aby byl určen jako technická zkušebna v souladu s čl. 68 odst. 2, dokládá soulad s tímto nařízením prostřednictvím posouzení, jež provádějí nezávislí auditoři. Tito auditoři mohou pocházet ze stejné organizace, jsou-li řízení odděleně od zaměstnanců provádějících činnost, která je předmětem posouzení, a splňují-li požadavky stanovené v dodatku 2 k příloze III.

*Článek 74***Vyrozumění Komise o určení technických zkušeben**

1. Určené schvalovací orgány oznámí Komisi název, adresu včetně elektronické adresy, odpovědné osoby a kategorii činností každé jimi určené technické zkušebny. Oznámení jasně vymezuje působnost určení, činnosti a postupy posuzování shody, druh vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a předměty uvedené v příloze II, pro něž byly technické zkušebny určeny, jakož i veškeré subdodavatele nebo pobočky těchto technických zkušeben a jakékoli pozdější změny těchto údajů.

Takové oznámení se učiní před tím, než dotyčná určená technická zkušebna začne provádět jakoukoliv činnost uvedenou v čl. 68 odst. 1.

2. Technická zkušebna může být určena jedním nebo více určenými schvalovacími orgány jiných členských států, než je členský stát, ve kterém je usazena, za předpokladu, že celý rozsah určení určeným schvalovacím orgánem je kryt akreditací vydanou v souladu s čl. 73 odst. 3 nebo posouzením vykonaným v souladu s čl. 73 odst. 4.

3. Komise na svých internetových stránkách zveřejní a aktualizuje seznam s kontaktními údaji určených technických zkušeben, jejich subdodavatelů a poboček, o nichž byla podle tohoto článku vyrozuměna.

*Článek 75***Změny a prodloužení určení technických zkušeben**

1. Pokud určený schvalovací orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že technická zkušebna již nesplňuje požadavky stanovené v tomto nařízení, omezí, pozastaví nebo případně zruší její určení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků závažné.

Určený schvalovací orgán každé pozastavení, omezení nebo zrušení určení neprodleně oznámí Komisi a určeným schvalovacím orgánům ostatních členských států.

Komise odpovídajícím způsobem aktualizuje seznam uvedený v čl. 74 odst. 3.

2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení určení nebo v případě, že technická zkušebna ukončila svou činnost, určený schvalovací orgán podklady uvedené technické zkušebny uchová k dispozici schvalovacím orgánům nebo orgánům pro dozor nad trhem nebo je předá jiné technické zkušebně, kterou si výrobce s jejím souhlasem zvolí.

▼B

3. Určený schvalovací orgán do tří měsíců od oznámení uvedeného v odst. 1 druhém pododstavci posoudí, zda má nesplnění požadavků ze strany technické zkušebny dopad na certifikáty EU schválení typu vydané na základě protokolů o kontrolách a zkouškách vydaných technickou zkušebnou, jíž se týká změna určení, a informuje v tomto ohledu ostatní určené schvalovací orgány a Komisi.

Do dvou měsíců od oznámení změn určení předloží určený schvalovací orgán Komisi a ostatním určeným schvalovacím orgánům zprávu o svých zjištěních týkajících se nesplnění požadavků. Je-li nezbytné zajistit bezpečnost vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků již uvedených na trh, dá určující určený schvalovací orgán pokyny dotčeným určeným schvalovacím orgánům, aby v přiměřené lhůtě pozastavily nebo odňaly veškeré certifikáty EU schválení typu, které byly vydány neoprávněně.

4. Pokud bylo určení technické zkušebny omezeno, pozastaveno nebo zrušeno, certifikáty EU schválení typu, které byly vydány na základě protokolů o kontrolách a zkouškách vydaných touto technickou zkušebnou, zůstávají v platnosti, ledaže tato schválení typu pozbudou platnosti v souladu s čl. 35 odst. 2 písm. f).

5. Rozšíření působnosti určení technické zkušebny, jehož důsledkem je určení další kategorie činností podle čl. 68 odst. 1, se posoudí postupem stanoveným v článku 73.

Rozšíření působnosti určení technické zkušebny pouze na regulační akty uvedené v příloze II může být provedeno postupem stanoveným v dodatku 2 k příloze III a s výhradou oznámení podle článku 74.

6. Určení technické zkušebny se prodlužuje pouze poté, co určený schvalovací orgán ověřil, že technická zkušebna i nadále splňuje požadavky tohoto nařízení. Toto posouzení se provádí postupem stanoveným v článku 73.

*Článek 76***Sledování technických zkušeben**

1. Určující určený schvalovací orgán technické zkušebny průběžně sleduje s cílem zajistit plnění požadavků stanovených v člancích 68 až 72, člancích 80 a 81 a v dodatku 2 k příloze III.

První pododstavec tohoto odstavce se nepoužije na žádné činnosti technických zkušeben, které jsou sledovány akreditačními orgány v souladu s čl. 67 odst. 1 s cílem zajistit plnění požadavků stanovených v člancích 68 až 72, v člancích 80 a 81 a v dodatku 2 k příloze III.

▼B

Technické zkušebny poskytnou na požádání veškeré podstatné informace a dokumenty umožňující určujícímu určenému schvalovacímu orgánu nebo vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu ověřit plnění uvedených požadavků.

Technické zkušebny neprodleně informují určující určený schvalovací orgán nebo vnitrostátní akreditační orgán o jakýchkoli změnách, zejména týkají-li se jejich zaměstnanců, zařízení, poboček a subdodavatelů, které mohou ovlivnit plnění požadavků stanovených v článcích 68 až 72, článcích 80 a 81 a v dodatku 2 k příloze III nebo jejich schopnost provádět úkoly posuzování shody týkající se vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, pro které byly určeny.

2. Technické zkušebny neprodleně reagují na požadavky určeného schvalovacího orgánu nebo Komise ohledně posouzení shody, která provedly.

3. Určující určený schvalovací orgán zajistí, že technická zkušebna plní svou povinnost stanovenou v odstavci 2 tohoto článku, ledaže má oprávněný důvod, aby tuto povinnost neplnila.

Pokud uvedený určený schvalovací orgán uzná oprávněný důvod, uvědomí o tom Komisi.

Komise neprodleně konzultuje s členskými státy. Na základě této konzultace Komise přijme prováděcí akty, jimiž rozhodne, zda je daný oprávněný důvod opodstatněný, či nikoliv. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

Technická zkušebna a určující určený schvalovací orgán mohou požadovat, aby s informacemi předanými určenému schvalovacímu orgánu jiného členského státu nebo Komisi bylo nakládáno jako s důvěrnými.

4. Určující určený schvalovací orgán alespoň jednou za 30 měsíců posoudí, zda každá technická zkušebna v jeho odpovědnosti i nadále splňuje požadavky stanovené v článcích 68 až 72, článcích 80 a 81 a v dodatku 2 k příloze III. Součástí tohoto posouzení je posouzení na místě každé technické zkušebny v jeho odpovědnosti.

Do dvou měsíců po dokončení posouzení technické zkušebny podá každý členský stát o svých činnostech sledování zprávu Komisi a ostatním členským státům. Tyto zprávy obsahují souhrn posouzení, který je veřejně zpřístupněn.

*Článek 77***Zpochybnění způsobilosti technických zkušeben**

1. Komise ve spolupráci s určeným schvalovacím orgánem dotčeného členského státu prošetří všechny případy, kdy byla upozorněna na to, že v případě některé technické zkušebny existují pochybnosti o její způsobilosti nebo o tom, zda technická zkušebna nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou jí uloženy tímto nařízením. Komise může taková šetření rovněž zahájit z vlastního podnětu.

▼B

Komise prošetří odpovědnost technické zkušebny, pokud se prokáže nebo se lze na základě oprávněných důvodů domnívat, že schválení typu bylo uděleno na základě nesprávných údajů nebo že výsledky zkoušek byly padělány nebo byly zatajeny údaje či technické specifikace, jež by vedly k odmítnutí udělení schválení typu.

2. Komise v rámci šetření uvedeného v odstavci 1 konzultuje určující určený schvalovací orgán. Tento určený schvalovací orgán poskytne Komisi na její žádost všechny příslušné informace ohledně výkonu a dodržování požadavků týkajících se nezávislosti a způsobilosti ze strany dotčené technické zkušebny.

3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.

4. Pokud Komise zjistí, že technická zkušebna nesplňuje nebo už nadále neplní požadavky pro své určení nebo je odpovědná za některou ze situací uvedených v odstavci 1, informuje o tom členský stát určujícího určeného schvalovacího orgánu.

Komise požádá tento členský stát, aby přijal omezující opatření, včetně případného omezení, pozastavení nebo zrušení určení.

Pokud členský stát nepřijme nezbytná omezující opatření, může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž rozhodne o omezení, pozastavení nebo zrušení určení dotčené technické zkušebny. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2. Komise oznámí tyto prováděcí akty dotyčným členskému státu a odpovídajícím způsobem aktualizuje zveřejněné informace uvedené v čl. 74 odst. 3.

*Článek 78***Výměna informací o posuzování, určování a sledování technických zkušeben**

1. Určené schvalovací orgány mezi sebou a s Komisí konzultují o otázkách obecného významu týkajících se provádění požadavků stanovených v tomto nařízení, pokud jde o posuzování, určování a sledování technických zkušeben.

2. Do 5. července 2020 si určené schvalovací orgány poskytnou navzájem a rovněž Komisi vzor kontrolního seznamu pro posuzování, který je používán v souladu s čl. 73 odst. 2, a poté i úpravy, které v tomto kontrolním seznamu provedou, a to až do doby, než Komise přijme harmonizovaný kontrolní seznam pro posuzování. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty, kterými stanoví vzor harmonizovaného kontrolního seznamu pro posuzování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 83 odst. 2.

▼B

3. V případě, že z hodnotících zpráv uvedených v čl. 73 odst. 8 vyplynou nesrovnalosti v obecných postupech určených schvalovacími orgány, mohou členské státy nebo Komise požádat o výměnu informací.

Výměnu informací koordinuje fórum.

*Článek 79***Spolupráce s vnitrostátními akreditačními orgány**

1. Je-li určení technické zkušebny založeno na akreditaci ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008, vnitrostátní akreditační orgán a určený schvalovací orgán plně spolupracují a vyměňují si relevantní informace v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008 včetně hlášení nežádoucích událostí a dalších informací, které se týkají záležitostí, nad nimiž má technická zkušebna dohled, pokud jsou dané informace relevantní pro posouzení výkonu technické zkušebny.

2. Členské státy zajistí, aby určený schvalovací orgán členského státu, kde je technická zkušebna usazena, informoval vnitrostátní akreditační orgán, jenž odpovídá za akreditaci konkrétní technické zkušebny, o zjištěních, která jsou relevantní pro akreditaci. Vnitrostátní akreditační orgán o svých zjištěních informuje určený schvalovací orgán členského státu, kde je technická zkušebna usazena.

*Článek 80***Provozní povinnosti technických zkušeben**

1. Technické zkušebny provádějí činnosti, pro které byly určeny v souladu s čl. 68 odst. 1.

2. Technické zkušebny vždy:

a) umožní určujícímu určenému schvalovacímu orgánu, aby byl svědkem výkonu technické zkušebny při zkouškách pro schválení typu, a

b) poskytnou určujícímu určenému schvalovacímu orgánu na žádost informace o kategoriích činností, pro které byly určeny.

3. Pokud technická zkušebna zjistí, že výrobce nespĺňuje požadavky stanovené v tomto nařízení, podá o tom zprávu určenému schvalovacímu orgánu, aby tento určený schvalovací orgán od výrobce požadoval přijetí vhodných nápravných opatření. Určený schvalovací orgán odmítne vydat certifikát schválení typu, pokud tato vhodná nápravná opatření nebudou přijata.

*Článek 81***Informační povinnosti technických zkušeben**

1. Technické zkušebny informují určující určený schvalovací orgán o:

▼ B

- a) veškerých zjištěných případech neshody, jež si mohou vyžádat odmítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu schválení typu;
- b) všech okolnostech, které mají vliv na působnost a podmínky jejich určení;
- c) všech žádostech o informace týkajících se jejich činností, které obdržely od orgánů pro dozor nad trhem.

2. Na žádost určujícího určeného schvalovacího orgánu poskytují technické zkušební informace o činnostech v rámci působnosti svého určení a o jakékoli další vykonávané činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

KAPITOLA XVI

PŘENESENÉ A PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI

Článek 82

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 uvedená v čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 3, čl. 26 odst. 3, čl. 30 odst. 8, čl. 31 odst. 8, čl. 41 odst. 5, čl. 44 odst. 7, čl. 55 odst. 3 a 4, čl. 57 odst. 2, čl. 61 odst. 11, čl. 70 odst. 3, čl. 72 odst. 3 a čl. 85 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 4. července 2018. Komise vypracuje zprávu o přenesené 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. 2, čl. 5 odst. 3, čl. 26 odst. 3, čl. 30 odst. 8, čl. 31 odst. 8, čl. 41 odst. 5, čl. 44 odst. 7, čl. 55 odst. 3 a 4, čl. 57 odst. 2, čl. 61 odst. 11, čl. 70 odst. 3, čl. 72 odst. 3 a čl. 85 odst. 2 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, které 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.

▼B

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 3, čl. 26 odst. 3, čl. 30 odst. 8, čl. 31 odst. 8, čl. 41 odst. 5, čl. 44 odst. 7, čl. 55 odst. 3 a 4, čl. 57 odst. 2, čl. 61 odst. 11, čl. 70 odst. 3, čl. 72 odst. 3 a čl. 85 odst. 2 vstoupí v platnost pouze tehdy, 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 83***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.

KAPITOLA XVIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ*Článek 84***Sankce**

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení ze strany hospodářských subjektů a technických zkušeben a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Tyto sankce jsou zejména přiměřené závažnosti nedodržení požadavků a počtu nevyhovujících vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, jež byly v dotčeném členském státě uvedeny na trh. Do 1. září 2020 členské státy oznámí tyto sankce a opatření Komisi a neprodleně jí oznámí všechny jejich následné změny.

2. Sankce se vztahují přinejmenším na tato porušení ze strany hospodářských subjektů a technických zkušeben:

a) nepravdivá prohlášení v průběhu schvalovacích postupů nebo uložení nápravných či omezujících opatření v souladu s kapitolou XI;

▼ B

- b) padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu nebo pro dozor nad trhem;
- c) neposkytnutí údajů nebo technických specifikací, které by mohly vést ke stažení vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z oběhu nebo k odmítnutí či odnětí certifikátu EU schválení typu;

d) nedodržení požadavků na určení ze strany technických zkušeben.

3. Kromě druhů porušení stanovených v odstavci 2 se sankce vztahují přinejmenším také na tyto druhy porušení ze strany hospodářských subjektů:

- a) odmítnutí zpřístupnit informace;
- b) dodávání vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které podléhají schválení, na trh bez tohoto schválení, nebo padělání dokladů, prohlášení o shodě, povinných štítků nebo značek schválení typu s tímto úmyslem.

4. Členské státy každý rok podají Komisi zprávu o sankcích, jež uložily v předchozím roce. V případě, že v daném roce žádné sankce uloženy nebyly, členské státy zprávu Komisi podat nemusejí.

5. Komise každý rok vypracuje o sankcích uložených členskými státy souhrnnou zprávu. Tato zpráva může zahrnovat doporučení pro členské státy a předkládá se fóru.

Článek 85

Správní pokuty na podporu nápravných a omezujících opatření na úrovni Unie

1. Přejme-li Komise rozhodnutí podle článku 53, může dotčeným hospodářským subjektům uložit správní pokutu za nesoulad vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s požadavky stanovenými v tomto nařízení. Vyměřené správní pokuty musí být účinné, přiměřené a odrazující. Výše pokut odpovídá zejména počtu nevyhovujících vozů registrovaných na trhu Unie nebo počtu nevyhovujících systémů, konstrukčních součástí nebo samostatných technických celků uvedených na trh Unie.

Správní pokuty uložené Komisí se neukládají navíc k sankcím uloženým členskými státy podle článku 84 za téže porušení. Správní pokuty uložené Komisí nepřekročí částku 30 000 EUR za každé nevyhovující vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek.

Komise nesmí zahájit či obnovit řízení vůči hospodářským subjektům podle tohoto článku, nebo v takovém řízení pokračovat, z důvodu porušení tohoto nařízení, za něž byla dotčeným hospodářským subjektům již uložena sankce, nebo pokud bylo v souladu s článkem 84 na základě dřívějšího rozhodnutí, proti němuž již nelze podat opravný prostředek, shledáno, že za ně nenesou odpovědnost.

▼B

2. Komise přijme na základě zásad uvedených v odstavci 3 tohoto článku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž doplňuje toto nařízení stanovením postupu pro ukládání správních pokut uvedených v odstavci 1 tohoto článku a metod pro jejich výpočet a výběr.
3. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 2 se řídí těmito zásadami:
 - a) postup Komise ctí právo na řádnou správu, zejména právo být vyslechnut a právo na přístup ke spisu při respektování oprávněných zájmů důvěrnosti a obchodního tajemství;
 - b) při výpočtu přiměřené správní pokuty se Komise řídí zásadami efektivní, proporcionality a odrazujícího účinku, přičemž zohlední, tam, kde je to relevantní, závažnost a důsledky porušení předpisů, dobrou víru hospodářského subjektu, míru obezřetnosti a spolupráce hospodářského subjektu, opakování, četnost nebo délku trvání porušení, jakož i předchozí sankce uložené témuž hospodářskému subjektu;
 - c) správní pokuty se vybírají bez zbytečného odkladu stanovením lhůt pro jejich úhradu, včetně případné možnosti rozdělit jejich úhradu do několika splátek a etap.
4. Částky správních pokut se považují za příjem do souhrnného rozpočtu Unie.

*Článek 86***Změna nařízení (ES) č. 715/2007**

1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se mění takto:
 - 1) Název se nahrazuje tímto:

„Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)“;
 - 2) V článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Toto nařízení navíc stanoví pravidla pro shodnost v provozu, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD) vozidel a měření spotřeby paliva.“;
 - 3) V článku 3 se zrušují body 14 a 15;
 - 4) Kapitola III se zrušuje;
 - 5) V čl. 13 odst. 2 se zrušuje písmeno e).

▼B

2. Odkazy na zrušená ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XI bodu 1 tohoto nařízení.

*Článek 87***Změna nařízení (ES) č. 595/2009**

1. Nařízení (ES) č. 595/2009 se mění takto:

1) Název se nahrazuje tímto:

„Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES“

2) V článku 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Toto nařízení také stanoví pravidla pro plnění podmínek shodnosti v provozu u vozidel a motorů, životnost zařízení k regulaci znečišťujících látek, palubní diagnostické systémy (OBD) vozidel a měření spotřeby paliva a emisí CO₂.“;

3) V článku 3 se zrušují body 11 a 13;

4) Článek 6 se zrušuje;

5) V čl. 11 odst. 2 se zrušuje písmeno e).

2. Odkazy na zrušená ustanovení nařízení (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XI bodu 2 tohoto nařízení.

*Článek 88***Zrušení směrnice 2007/46/ES**

Směrnice 2007/46/ES se zrušuje s účinkem od 1. září 2020.

Odkazy na směrnici 2007/46/ES se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze XI bodu 3 tohoto nařízení.

*Článek 89***Přechodná ustanovení**

1. Tímto nařízením nepozbývá platnosti žádné schválení typu vozidla ani EU schválení typu udělené vozidlům nebo systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům do 31. srpna 2020.

▼B

2. Schvalovací orgány udělí rozšíření a revize schválení typu vozidla a EU schválení typu vozidlům, systémům, konstrukčním částem nebo samostatným technickým celkům uvedeným v odstavci 1 tohoto článku v souladu s články 33 a 34.

3. Technické zkušební určené před 4. červencem 2018 se podrobí posouzení podle článku 73.

Určení technických zkušeben, které byly určeny již před 4. červencem 2018, se prodlouží do 5. července 2022, pokud tyto technické zkušební splňují příslušné požadavky stanovené v tomto nařízení.

Platnost určení technických zkušeben učiněného před 4. červencem 2018 skončí dne 5. července 2022.

*Článek 90***Podávání zpráv**

1. Do 1. září 2025 informují členské státy Komisi o používání postupů schválení typu a postupů dozoru nad trhem stanovených v tomto nařízení.

2. Na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 tohoto článku předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě do 1. září 2026 hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení, včetně fungování ověřování souladu podle článku 9.

*Článek 91***Vstup v platnost a použitelnost**

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

Použije se ode dne 1. září 2020.

Avšak ode dne 5. července 2020 nesmí vnitrostátní orgány odmítnout udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla ani zakázat registraci, uvedení na trh nebo uvedení do provozu nového vozidla na základě žádosti výrobce, pokud předmětné vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení.

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

▼ B*SEZNAM PŘÍLOH*

Příloha I	Obecné definice, kritéria pro kategorizaci vozidel, typů vozidel a druhů karoserií
Dodatek 1:	Postup pro kontrolu, zda je možné vozidlo zařadit do kategorie terénních vozidel
Dodatek 2:	Číselné znaky k doplnění kódů pro různé druhy karoserií
Příloha II	Požadavky pro účely EU schválení typu vozidel, systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků
Část I	Regulační akty pro EU schválení typu vozidel vyráběných v neomezených sériích
Dodatek 1:	Regulační akty pro EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích podle článku 41
Dodatek 2:	Požadavky na EU schválení jednotlivého vozidla podle článku 44
Část II	Seznam předpisů OSN uznávaných jako alternativy směrnic nebo nařízení uvedených v části I
Část III	Seznam regulačních aktů, které stanoví požadavky pro účely EU schválení typu vozidel zvláštního určení
Dodatek 1:	Motorové karavany, sanitní automobily a pohřební automobily
Dodatek 2:	Pancéřovaná vozidla
Dodatek 3:	Vozidla přístupná pro invalidní vozík
Dodatek 4:	Ostatní vozidla zvláštního určení (včetně zvláštní skupiny, nosičů různého zařízení a obytných přívěsů)
Dodatek 5:	Pojízdné jeřáby
Dodatek 6:	Vozidla pro přepravu nadměrného nákladu
Příloha III	Postupy, které je třeba dodržet při EU schvalování typu
Dodatek 1:	Normy, jež musí dodržovat technické zkušební uvedené v článku 68
Dodatek 2:	Postup pro posouzení technických zkušeben
Příloha IV	Postupy pro zajištění shodnosti výroby
Příloha V	Omezení malých sérií a výběhu série

▼ B

Příloha VI	Seznam dílů nebo zařízení, jež mohou představovat vážné riziko pro správné fungování systémů se zásadním významem pro bezpečnost vozidla nebo jeho environmentální vlastnosti, požadavky na výkon těchto dílů a zařízení, odpovídající zkušební metody a ustanovení týkající se označení a balení
Příloha VII	Regulační akty, pro něž může být výrobce určen jako technická zkušebna
Dodatek:	Určení vnitropodnikové technické zkušebny výrobce jako technické zkušebny
Příloha VIII	Podmínky pro používání zkušebních metod se simulací výrobcem nebo technickou zkušebnou
Dodatek 1:	Obecné podmínky pro používání zkušebních metod se simulací
Dodatek 2:	Zvláštní podmínky pro používání zkušebních metod se simulací
Dodatek 3:	Postup ověřování
Příloha IX	Postupy, které je třeba dodržet při vícestupňovém schvalování typu
Dodatek:	Vzor doplňkového štítku výrobce
Příloha X	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla
Dodatek 1:	Certifikát výrobce o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla
Dodatek 2:	Informace palubního diagnostického systému vozidla
Příloha XI	Srovnávací tabulka



PŘÍLOHA I

OBECNÉ DEFINICE, KRITÉRIA PRO KATEGORIZACI VOZIDEL,
TYPŮ VOZIDELA DRUHŮ KAROSERIÍ

ÚVODNÍ ČÁST

Definice a obecná ustanovení

1. Definice
 - 1.1. „Místem k sezení“ se rozumí místo, které pojme jednu sedící osobu, jež je nejméně stejně velká jako:
 - a) figurína odpovídající 50. percentilu dospělé mužské populace v případě řidiče;
 - b) figurína odpovídající 5. percentilu dospělé ženské populace v ostatních případech.
 - 1.2. „Sedadlem“ se rozumí kompletní konstrukce s povrchovou úpravou, která může být pevnou součástí konstrukce vozidla a která je určena k sezení jedné osoby.

Zahrnuje jak jednotlivé sedadlo, tak lavicové sedadlo a rovněž sklopná a odnímatelná sedadla.
 - 1.3. „Nákladem“ se rozumí především jakékoli přenosné předměty.

Tato definice zahrnuje výrobky volně ložené, zpracované výrobky, kapaliny, zvířata, plodiny, nedělitelné náklady.
 - 1.4. „Maximální hmotností“ se rozumí „maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla“.
2. Obecná ustanovení
 - 2.1. Počet míst k sezení
 - 2.1.1. Požadavky na počet míst k sezení platí pro sedadla konstruovaná k použití při jízdě vozidla po pozemních komunikacích.
 - 2.1.2. Nepoužijí se na sedadla, která jsou konstruovaná k použití ve vozidle, které není v pohybu, a která jsou pro uživatele jasně označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.
 - 2.1.3. Ke stanovení počtu míst k sezení se použijí tyto požadavky:
 - a) každé jednotlivé sedadlo se počítá jako jedno místo k sezení;
 - b) v případě lavicového sedadla za jedno místo k sezení počítá prostor, který je široký nejméně 400 mm, měřeno v úrovni sedáku.

Tato podmínka nebrání výrobci použít obecná ustanovení uvedená v bodě 1.1;
 - c) prostor uvedený v písmeni b) však nelze počítat za jedno místo k sezení, pokud:
 - i) lavicové sedadlo obsahuje prvky, které spodní části figuríny brání sedět v přirozené poloze – například: přítomnost pevně zabudované konzoly, nečalouněné části nebo vnitřního obložení, které tvoří překážku na vnitřní sedací ploše;

▼B

- ii) konstrukce podlahové části před předpokládaným místem k sezení (například přítomnost tunelu) brání umístit nohy figuríny do přirozené polohy.
- 2.1.4. Pokud jde o vozidla, na něž se vztahují předpisy OSN č. 66 a 107, musí být rozměry uvedené v bodě 2.1.3 písm. b) přizpůsobeny minimálnímu prostoru požadovanému pro jednu osobu ve vztahu k jednotlivým třídám vozidel.
- 2.1.5. Pokud jsou ve vozidle přítomny kotevní úchyty u odnímatelného sedadla, odnímatelné sedadlo se započítává při určování počtu míst k sezení.
- 2.1.6. Místo určené pro obsazený invalidní vozík se považuje za jedno místo k sezení.
- 2.1.6.1. Tímto ustanovením nejsou dotčeny požadavky bodů 3.6.1 a 3.7 přílohy 8 předpisu OSN č. 107.
- 2.2. Maximální hmotnost
- 2.2.1. V případě tahače návěsu zahrnuje maximální hmotnost, ke které je třeba přihlídnout při klasifikaci vozidla, i maximální hmotnost návěsu na návěsovém čepu točnice.
- 2.2.2. V případě motorového vozidla, které může táhnout přípojné vozidlo s nápravami uprostřed nebo přípojné vozidlo s nevykyvnou ojí, musí maximální hmotnost, ke které je třeba přihlídnout při klasifikaci motorového vozidla, zahrnovat maximální hmotnost přenášenou na tažné vozidlo spojovacím zařízením.
- 2.2.3. V případě návěsu, přípojného vozidla s nápravami uprostřed a přípojného vozidla s nevykyvnou ojí musí maximální hmotnost, ke které je třeba přihlídnout při klasifikaci vozidla, odpovídat maximální hmotnosti přenášené na zem koly nápravy nebo skupiny náprav, pokud je připojen (připojeno) k tažnému vozidlu.
- 2.2.4. V případě ojniového přívěsu zahrnuje maximální hmotnost, ke které je třeba přihlídnout při klasifikaci vozidla, maximální hmotnost návěsu na návěsovém čepu točnice.
- 2.3. Zvláštní vybavení
- 2.3.1. Vozidla vybavená především pevným zařízením, jako jsou stroje nebo přístrojové vybavení, se považují za vozidla kategorie N nebo O.
- 2.4. Jednotky
- 2.4.1. Není-li uvedeno jinak, musí veškeré jednotky měření a příslušné symboly splňovat směrnici Rady 80/181/EHS ⁽¹⁾.
3. Kategorizace vozidel
- 3.1. Výrobce odpovídá za zařazení typu vozidla do konkrétní kategorie.

Pro tyto účely musí být splněna všechna příslušná kritéria popsána v této příloze.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 80/181/ES ze dne 20. prosince 1979 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se jednotek měření a o zrušení směrnice 71/354/EHS (Úř. věst. L 39, 15.2.1980, s. 40).

▼B

- 3.2. Schvalovací orgán je oprávněn požadovat od výrobce další příslušné informace, aby prokázal, že určitý typ vozidla musí být zařazen do kategorie vozidel zvláštního určení ve zvláštní skupině („kód SG“).

ČÁST A

Kritéria pro kategorizaci vozidel

1. Kategorie vozidel
- Pro účely EU schválení typu a vnitrostátního schválení typu, jakož i pro účely EU schválení jednotlivého vozidla a vnitrostátního schválení jednotlivého vozidla se vozidla zařadí do kategorií podle klasifikace uvedené v článku 4.
- Schválení lze udělit pouze kategoriím uvedeným v čl. 4 odst. 1.
2. Podkategorie vozidel
- 2.1. Terénní vozidla
- „Terénním vozidlem“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti umožňující jeho použití mimo běžné vozovky.
- V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“.
- Kritéria pro zařazení vozidla do podkategorie „terénních vozidel“ jsou uvedena v bodě 4 této části.
- 2.2. Vozidla zvláštního určení
- 2.2.1. V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „S“.
- Různé typy vozidel zvláštního určení jsou vymezeny a uvedeny v bodě 5.
- 2.3. Terénní vozidlo zvláštního určení
- 2.3.1. „Terénním vozidlem zvláštního určení“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti uvedené v bodech 2.1 a 2.2.
- V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“.
- V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se navíc k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí jako druhá přípona písmeno „S“.
3. Kritéria pro zařazení vozidel do kategorie N
- 3.1. Zařazení typu vozidla do kategorie N je určeno technickými vlastnostmi vozidla uvedenými v bodech 3.2 až 3.6.
- 3.2. Prostor (prostory), kde jsou umístěna místa k sezení, musí být v zásadě zcela oddělen (odděleny) od ložné plochy.

▼B

- 3.3. Odchylně od požadavků uvedených v bodě 3.2 mohou být osoby přepravovány ve stejném prostoru jako náklad pod podmínkou, že je ložná plocha vybavena upevňovacími zařízeními na ochranu přepravovaných osob před pohybem nákladu za jízdy, při prudkém brzdění a zatáčení.
- 3.4. Upevňovací zařízení – uvazovací zařízení – určené k zajištění nákladu v souladu s požadavky uvedenými v bodě 3.3 a oddělovací systémy určené pro vozidla do 7,5 tun musí být konstruovány v souladu s ustanoveními oddílů 3 a 4 mezinárodní normy ISO 27956:2009 „Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and Test methods“.
- 3.4.1. Požadavky uvedené v bodě 3.4 mohou být ověřeny v prohlášení o shodě poskytnutém výrobcem.
- 3.4.2. Alternativně k požadavkům uvedeným v bodě 3.4 může výrobce ke spokojenosti schvalovacího orgánu prokázat, že nainstalovaná upevňovací zařízení vykazují srovnatelnou úroveň ochrany, jako je úroveň stanovená v uvedené normě.
- 3.5. Počet míst k sezení kromě místa k sezení řidiče nesmí být vyšší než:
- a) 6 v případě vozidel kategorie N₁;
- b) 8 v případě vozidel kategorie N₂ nebo N₃.
- 3.6. Kapacita vozidel pro přepravu zboží musí být stejná nebo vyšší než kapacita pro přepravu osob vyjádřená v kilogramech.
- 3.6.1. Pro tyto účely musí být v jakémkoli uspořádání, zejména v případě obsazení všech míst k sezení, splněny tyto rovnice:
- a) když $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- b) když $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) když $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- kde písmena mají tento význam:
- „P“ je maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
- „M“ je provozní hmotnost;
- „N“ je počet míst k sezení kromě místa k sezení řidiče.
- 3.6.2. V hodnotě M musí být započtena hmotnost zařízení namontovaného ve vozidle k uložení nákladu (např. nádrž, karoserie apod.), k manipulaci s nákladem (např. jeřáb, zdviž apod.) a k zajištění nákladu (např. zařízení k upevnění nákladu).

▼ B

3.6.3. Hmotnost zařízení, které není použito pro účely uvedené v bodě 3.6.2 (např. kompresoru, navijáku, generátoru elektrického proudu, vysílačích zařízení apod.), se pro výpočet podle vzorců uvedených v bodě 3.6.1 do hodnoty M nezahrnuje.

3.7. Požadavky uvedené v bodech 3.2 až 3.6 musí být splněny pro všechny varianty a verze v rámci typu vozidla.

3.8. Kritéria pro zařazení vozidel do kategorie N_1 .

3.8.1. Vozidlo se zařadí do kategorie N_1 , pokud splní všechna příslušná kritéria.

Pokud nesplní jedno nebo více kritérií, zařadí se do kategorie M_1 .

3.8.2. Kromě obecných kritérií uvedených v bodech 3.2 až 3.6 musí vozidlo pro zařazení do kategorie vozidel, v níž je prostor pro řidiče a náklad v jednom celku (tj. karoserie typu „BB“), splňovat také kritéria stanovená v tomto bodě.

3.8.2.1. Skutečnost, že mezi řadu sedadel a nákladní prostor je namontována úplná nebo částečná stěna nebo přepážka, nevylučuje povinnost splnit požadovaná kritéria.

3.8.2.2. Jedná se o tato kritéria:

a) náklad musí být možné nakládat zadními dveřmi, zadními výklopnými dveřmi nebo bočními dveřmi, navrženými a konstruovanými pro tyto účely;

b) v případě zadních dveří nebo zadních výklopných dveří musí otvor pro nakládání splňovat tyto požadavky:

i) pokud je vozidlo vybaveno pouze jednou řadou sedadel nebo pouze sedadlem řidiče, musí být minimální výška otvoru pro nakládání činit nejméně 600 mm;

ii) pokud je vozidlo vybaveno dvěma nebo více řadami sedadel, musí být minimální výška otvoru pro nakládání nejméně 800 mm a plocha otvoru nejméně 12 800 cm²;

c) Nákladní prostor musí splňovat tyto požadavky:

„nákladním prostorem“ se rozumí část vozidla za řadou (řadami) sedadel nebo za sedadlem řidiče, pokud je vozidlo vybaveno pouze jedním sedadlem řidiče;

i) ložná plocha nákladního prostoru musí být obecně rovná;

ii) pokud je vozidlo vybaveno pouze jednou řadou sedadel nebo jedním sedadlem, musí minimální délka nákladního prostoru představovat nejméně 40 % rozvoru vozidla;

iii) pokud je vozidlo vybaveno dvěma nebo více řadami sedadel, musí minimální délka nákladního prostoru představovat nejméně 30 % rozvoru vozidla.

Pokud je možné z vozidla snadno vyjmout poslední řadu sedadel bez použití speciálních nástrojů, musí být požadavky na délku nákladního prostoru splněny u všech sedadel namontovaných ve vozidle;

▼B

- iv) požadavky na délku nákladního prostoru musí být splněny, pokud jsou sedadla první řady nebo případně poslední řady vzpřímena v obvyklé poloze pro sezení cestujících ve vozidle.

3.8.2.3. Zvláštní podmínky měření**3.8.2.3.1. Definice**

- a) „výškou otvoru pro nakládání“ se rozumí svislá vzdálenost dvou vodorovných rovin dotýkajících se nejvyššího bodu spodní části dveří a nejnižšího bodu horní části dveří;
- b) „plochou otvoru pro nakládání“ se rozumí největší plocha kolmého průmětu do vertikální roviny kolmá ke střednici vozidla při maximálním otvoru možném v případě úplného otevření zadních dveří nebo zadních výklopných dveří;
- c) „rozvorem“ se pro účely použití výpočtových vzorců uvedených v bodech 3.8.2.2 a 3.8.3.1 rozumí vzdálenost mezi:
- i) střednicí přední nápravy a střednicí druhé nápravy v případě vozidla se dvěma nápravami; nebo
- ii) střednicí přední nápravy a střednicí simulované nápravy stejně vzdálené od druhé a třetí nápravy v případě vozidla se třemi nápravami.

3.8.2.3.2. Nastavení sedadel

- a) sedadla musí být nastavena do nejvzdálenější polohy vzadu;
- b) pokud jsou opěradla sedadla nastavitelná, musí být nastavena tak, aby umožnila usazení trojrozměrného zařízení pro stanovení bodu H při úhlu trupu 25 stupňů;
- c) pokud nejsou opěradla nastavitelná, musí být v poloze konstrukčně dané výrobcem vozidla;
- d) výškově nastavitelné sedadlo musí být nastaveno v nejnižší poloze.

3.8.2.3.3. Stav vozidla

- a) Vozidlo se zatíží na svoji maximální hmotnost.
- b) Vozidlo musí mít kola nastavena do přímého směru.

3.8.2.3.4. Požadavky uvedené v bodě 3.8.2.3.2 neplatí pro vozidla vybavená stěnou nebo přepážkou.**3.8.2.3.5. Měření délky nákladního prostoru**

- a) Pokud vozidlo není vybaveno přepážkou nebo stěnou, měří se délka od vertikální roviny kolmé k nejvzdálenějšímu zadnímu bodu horní části opěradla k zadní vnitřní ploše nebo k zadním dveřím nebo zadním výklopným dveřím v uzavřené poloze.
- b) Pokud je vozidlo vybaveno přepážkou nebo stěnou, měří se délka od vertikální roviny kolmé k nejvzdálenějšímu zadnímu bodu přepážky nebo stěny k zadní vnitřní ploše nebo k zadním dveřím nebo případně zadním výklopným dveřím v uzavřené poloze.

▼B

- c) Požadavky na délku musí být splněny alespoň podél vodorovné přímkou umístěné v podélné svislé rovině procházející střednicí vozidla, na úrovni podlahy ložné plochy.
- 3.8.3. Kromě obecných kritérií uvedených v bodech 3.2 až 3.6 musí vozidlo pro zařazení do kategorie vozidel, v níž je prostor pro řidiče a náklad v jednom celku (tj. karoserie typu „BB“), splňovat také kritéria stanovená v tomto bodě.
- 3.8.3.1. Pokud je vozidlo vybaveno uzavřeným typem karoserie, platí tyto podmínky:
- a) náklad musí být možné nakládat zadními dveřmi, zadními výklopnými dveřmi nebo panelem nebo jinými prostředky;
- b) minimální výška otvoru pro nakládání musí být nejméně 800 mm a plocha otvoru musí být nejméně 12 800 cm²;
- c) minimální délka nákladního prostoru musí představovat nejméně 40 % rozvoru.
- 3.8.3.2. U vozidel s otevřeným nákladním prostorem se použijí pouze ustanovení uvedená v bodě 3.8.3.1 písm. a) a c).
- 3.8.3.3. Definice v bodě 3.8.2.3.1 se vztahují na použití ustanovení uvedených v bodě 3.8.3.
- 3.8.3.4. Požadavky na délku nákladního prostoru musí být však splněny podél vodorovné přímkou umístěné v podélné rovině procházející střednicí vozidla na úrovni podlahy ložné plochy.
4. Kritéria pro zařazení vozidel do podkategorie terénních vozidel
- 4.1. Vozidla kategorie M₁ nebo N₁ se zařadí do podkategorie terénních vozidel, pokud současně splňují tyto podmínky:
- a) nejméně jedna přední náprava a nejméně jedna zadní náprava je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena;
- b) vozidlo je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo jedním zařízením, kterým se dosáhne podobného účinku;
- c) stoupavost samotného vozidla činí nejméně 25 %;
- d) splňují pět z těchto šesti požadavků:
- i) přední nájezdový úhel činí nejméně 25 stupňů;
- ii) zadní nájezdový úhel činí nejméně 20 stupňů;
- iii) přechodový úhel činí nejméně 20 stupňů;
- iv) světlá výška pod přední nápravou činí nejméně 180 mm;
- v) světlá výška pod zadní nápravou činí nejméně 180 mm;
- vi) světlá výška mezi nápravami činí nejméně 200 mm.

▼B

- 4.2. Vozidla kategorie M₂, N₂ nebo M₃ s maximální hmotností nepřevyšující 12 tun se zařadí do podkategorie terénních vozidel, pokud splňují buď podmínku uvedenou v písmeni a), nebo podmínky uvedené v písmenech b) a c):
- a) všechny nápravy jsou poháněny současně, bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava nebo více hnacích náprav odpojeno;
 - b) i) nejméně jedna přední náprava a nejméně jedna zadní náprava je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena;
 - ii) vozidlo je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo jedním zařízením, kterým se dosáhne stejného účinku;
 - iii) stoupavost samotného vozidla činí 25 %;
 - c) splňují alespoň pět z následujících šesti požadavků, pokud jejich maximální hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny, a alespoň čtyři, pokud jejich maximální hmotnost přesahuje 7,5 tuny;
 - i) přední nájezdový úhel činí nejméně 25 stupňů;
 - ii) zadní nájezdový úhel činí nejméně 25 stupňů;
 - iii) přechodový úhel činí nejméně 25 stupňů;
 - iv) světlá výška pod přední nápravou činí nejméně 250 mm;
 - v) světlá výška mezi nápravami činí nejméně 300 mm;
 - vi) světlá výška pod zadní nápravou činí nejméně 250 mm.
- 4.3. Vozidla kategorie M₃ nebo N₃ s maximální hmotností převyšující 12 tun se zařadí do podkategorie terénních vozidel, pokud splňují buď podmínku uvedenou v písmeni a), nebo podmínky uvedené v písmenech b) a c):
- a) všechny nápravy jsou poháněny současně, bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava nebo více hnacích náprav odpojeno;
 - b) i) nejméně polovina náprav (nebo dvě ze tří náprav v případě vozidla se třemi nápravami a tři nápravy u vozidla s pěti nápravami) je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena;
 - ii) vozidlo je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo jedním zařízením, kterým se dosáhne podobného účinku;
 - iii) stoupavost samotného vozidla činí 25 %;
 - c) splňují alespoň čtyři z těchto šesti požadavků:
 - i) přední nájezdový úhel činí nejméně 25 stupňů;
 - ii) zadní nájezdový úhel činí nejméně 25 stupňů;
 - iii) přechodový úhel činí nejméně 25 stupňů;
 - iv) světlá výška pod přední nápravou činí nejméně 250 mm;

▼B

v) světlá výška mezi nápravami činí nejméně 300 mm;

vi) světlá výška pod zadní nápravou činí nejméně 250 mm.

4.4. Postup pro kontrolu splnění geometrických požadavků uvedených v této části je stanoven v dodatku 1.

4.5. Požadavky uvedené v bodech 4.1 písm. a), 4.2 písm. a) a b) a 4.3 písm. a) a b) týkajících se náprav se současným pohonem se považují za splněné, pokud je splněna některá z těchto podmínek:

a) převod tažné síly na všechny nápravy je prováděn pouze mechanicky, což zajišťuje pohon v těžkých terénních podmínkách, nebo

b) každé kolo dané nápravy je řízeno samostatným hydraulickým nebo elektrickým motorem.

Pokud nápravy podle požadavků bodů 4.1 písm. a), 4.2 písm. a) a b) a 4.3 písm. a) a b) týkajících se náprav se současným pohonem nejsou poháněny pouze mechanicky, pohon jednotlivých kol musí být navržen pro provoz v těžkých terénních podmínkách. V takovém případě se zajistí, že alespoň 75 % celkové tažné síly může být převedeno na konkrétní kolo, pokud trakční podmínky pod ostatními koly neumožňují náležitý převod tažné síly jejich prostřednictvím.

Pomocný systém pohonu podle bodu 4.5 písm. b) neumožní, aby byla tažná síla odpojena dříve, než vozidlo dosáhne 75 % maximální konstrukční rychlosti nebo rychlosti 65 km/h.

5. Vozidla zvláštního určení

	Název	Kód	Definice
5.1.	Obytný automobil	SA	Vozidlo kategorie M s obytným prostorem, který obsahuje alespoň toto zařízení: a) sedadla a stůl; b) uspořádání pro spaní, které může být vytvořeno ze sedadel; c) zařízení pro vaření; d) skladové prostory. Toto zařízení musí být trvale upevněno v obytném prostoru. Stůl však může být konstruován tak, aby bylo možné jej snadno odstranit.
5.2.	Pancéřované vozidlo	SB	Vozidlo s pancéřováním na ochranu před střelami určené pro ochranu přepravovaných cestujících nebo nákladů.
5.3.	Sanitní automobil	SC	Vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní výstroj.
5.4.	Pohřební automobil	SD	Vozidlo kategorie M určené k přepravě zemřelých osob, které má pro tento účel zvláštní výstroj.
5.5.	Vozidlo přístupné pro invalidní vozík	SH	Vozidlo kategorie M ₁ vyrobené nebo přestavěné tak, aby mohlo přepravovat jednu nebo více osob na invalidním vozíku při cestování po pozemních komunikacích.
5.6.	Obytný přívěs	SE	Vozidlo kategorie O podle definice v bodě 3.2.1.3 mezinárodní normy ISO 3833:1977.

▼B

	Název	Kód	Definice
5.7.	Autojeřáb	SF	Vozidlo kategorie N ₃ , které není určeno pro převoz nákladů a které je vybaveno jeřábem s klopným momentem rovnajícím se 400 kNm nebo vyšším.
5.8.	Zvláštní skupina	SG	Vozidlo zvláštního určení, které nespadá pod žádnou definici uvedenou v této části.
5.9.	Ojnicový přívěs	SJ	Vozidlo kategorie O vybavené točnicí k podepření návěsu, který má být přestavěn na přípojné vozidlo.
5.10.	Přípojné vozidlo pro přepravu nadměrného nákladu	SK	Vozidlo kategorie O ₄ určené pro přepravu nedělitelných nákladů, pro které kvůli rozměrům platí rychlostní a dopravní omezení. Tato definice zahrnuje rovněž přípojná vozidla s hydraulickými moduly bez ohledu na počet modulů.
5.11.	Motorová vozidla pro přepravu nadměrného nákladu	SL	Silniční tahač nebo tahač pro návěs kategorie N ₃ splňující všechny následující podmínky: a) má více než dvě nápravy a nejméně polovina náprav (nebo dvě ze tří náprav v případě vozidla se třemi nápravami a tři nápravy u vozidla s pěti nápravami) je konstruována pro současný pohon bez ohledu na skutečnost, zda může být jedna hnací náprava odpojena; b) je konstruován pro tažení a tlačení přípojného vozidla k přepravě nadměrného nákladu kategorie O ₄ ; c) minimální výkon jeho motoru je 350 kW a d) lze jej vybavit dalším předním spojovacím zařízením pro těžké přípojné hmotnosti.
5.12.	Nosič různého zařízení	SM	Terénní vozidlo kategorie N (podle definice v bodě 2.3), které je konstruováno a vyrobeno pro tažení, tlačení, přepravu vyměnitelného zařízení a pro manipulaci s nimi a které a) má nejméně dva prostory pro montáž tohoto zařízení; b) má normalizovaná mechanická, hydraulická a/nebo elektrická rozhraní (např. odebíraný výkon motoru) pro pohon a manipulaci s vyměnitelným zařízením a c) splňuje definici mezinárodní normy ISO 3833-1977 bodu 3.1.4 (zvláštní vozidlo). Je-li vozidlo vybaveno pomocnou nákladní plošinou, její maximální délka nesmí překročit: a) 1,4násobek rozchodu přední nebo zadní nápravy vozidla, podle toho, která je v případě vozidel se dvěma nápravami širší; nebo b) 2,0násobek rozchodu přední nebo zadní nápravy vozidla, podle toho, která je v případě vozidel s více než dvěma nápravami širší.

6. Poznámky

6.1. Schválení typu se neudělí:

- a) ojnicovému přívěsu podle definice v bodě 5.9 této části;
- b) přípojnému vozidlu s nevýkyvnou ojí podle definice v bodě 5.4 části C;
- c) přípojnému vozidlu, v němž lze při jízdě na vozovce převážet osoby.

▼B

- 6.2. Ustanovením bodu 6.1 nejsou dotčena ustanovení článku 42 o vnitrostátním schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích.

ČÁST B

Kritéria pro typy, varianty a verze vozidel

1. Kategorie M₁
 - 1.1. Typ vozidla
 - 1.1.1. „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společně všechny tyto vlastnosti:
 - a) název společnosti výrobce.

Změna právní formy vlastnictví společnosti nevyžaduje, aby muselo být uděleno nové schválení;
 - b) konstrukci a montáž hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie.

Totéž platí pro vozidla s karoserií přišroubovanou nebo přivařenou na samostatný rám.
 - 1.1.2. Odchylně od požadavků uvedených v bodě 1.1.1 písm. b), pokud výrobce využije podlahové části karoserie a hlavní stavební prvky tvořící přední část karoserie přímo před výklenkem čelního skla při výrobě různých druhů karoserie (např. sedanu a kupé), je možné tato vozidla považovat za vozidla stejného typu. Důkazy musí poskytnout výrobce.
 - 1.1.3. Typ tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
 - 1.2. Varianta
 - 1.2.1. „Variantou“ v rámci typu vozidla je skupina vozidel, která mají společně všechny tyto konstrukční vlastnosti:
 - a) počet bočních dveří nebo druh karoserie podle definice v bodě 2 části C, pokud výrobce použije kritérium uvedené v bodě 1.1.2;
 - b) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
 - i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný);
 - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný);
 - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L4, V6 nebo jiný);
 - c) počet náprav;
 - d) počet a propojení hnacích náprav;
 - e) počet řízených náprav;
 - f) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné).
 - g) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
 - 1.3. Verze
 - 1.3.1. „Verzí“ v rámci varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společně všechny tyto vlastnosti:

▼ B

- a) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
- b) zdvihový objem v případě spalovacího motoru;
- c) maximální výkon motoru nebo maximální trvalý jmenovitý výkon (elektromotoru);
- d) druh paliva (benzin, nafta, dvoupalivový provoz LPG nebo jiný);
- e) maximální počet míst k sezení;
- f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
- g) hladinu výfukových emisí (např. Euro 5, Euro 6 nebo jinou);
- h) kombinované nebo vážené, kombinované emise CO₂;
- i) spotřebu elektrické energie (váženou, kombinovanou);
- j) kombinovanou nebo váženou, kombinovanou spotřebu paliva;

Alternativně ke kritériím uvedeným v písmenech h), i) a j) musí mít vozidla v rámci jedné verze společně všechny zkoušky pro výpočet emisí CO₂, spotřeby elektrické energie a spotřeby paliva podle dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení Komise (EU) 2017/1151 ⁽¹⁾.

2. Kategorie M₂ a M₃

2.1. Typ vozidla

2.1.1. „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společně všechny tyto vlastnosti:

- a) název společnosti výrobce.

Změna právní formy vlastnictví společnosti nevyžaduje, aby muselo být uděleno nové schválení;

- b) kategorii;

- c) tyto výrobní a konstrukční znaky:

- i) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku;
- ii) konstrukci a výrobu hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;

- d) počet podlaží (jedno nebo dvě);

- e) počet částí (pevných/kloubových);

- f) počet náprav;

- g) režim zásobování energií (interní nebo externí).

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

▼ B

- 2.1.2. Typ vozidla tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 2.2. Varianta
- 2.2.1. „Variantou“ v rámci typu vozidla je skupina vozidel, která mají společně všechny tyto konstrukční vlastnosti:
- a) druh karoserie podle definice v bodě 3 části C;
 - b) třídu nebo kombinaci tříd vozidel podle definice v bodě 2.1.1 předpisu OSN č. 107 (pouze v případě úplných a dokončených vozidel);
 - c) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
 - d) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
 - i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný);
 - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný);
 - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L6, V8 nebo jiný);
 - e) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 2.3. Verze
- 2.3.1. „Verzí“ v rámci varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společně všechny tyto vlastnosti:
- a) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
 - b) způsobilost vozidla k tažení přípojného vozidla;
 - c) zdvihový objem v případě spalovacího motoru;
 - d) maximální výkon motoru nebo maximální trvalý jmenovitý výkon (elektromotoru);
 - e) druh paliva (benzín, nafta, LPG, dvoupalivový provoz nebo jiný);
 - f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
 - g) hladinu výfukových emisí (např. Euro IV, Euro V nebo jinou).
3. Kategorie N₁
- 3.1. Typ vozidla
- 3.1.1. „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společně všechny tyto vlastnosti:
- a) název společnosti výrobce.

Změna právní formy vlastnictví společností nevyžaduje, aby muselo být uděleno nové schválení;

▼ B

- b) konstrukci a montáž hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;
 - c) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku v případě vozidla bez samonosné karoserie.
- 3.1.2. Odchylně od požadavků uvedených v bodě 3.1.1 písm. b), pokud výrobce využije podlahové části karoserie a hlavní stavební prvky tvořící přední část karoserie přímo před výklenkem čelního skla v konstrukci různých druhů karoserie (například skříňového automobilu nebo podvozku s kabinou, různých rozvorů a různých výšek střechy), lze taková vozidla považovat za vozidla stejného typu. Důkazy musí poskytnout výrobce.
- 3.1.3. Typ vozidla tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 3.2. Varianta
- 3.2.1. „Variantou“ v rámci typu vozidla je skupina vozidel, která mají společné všechny tyto konstrukční vlastnosti:
- a) počet bočních dveří nebo druh karoserie podle definice v bodě 4 částí C (v případě úplných a dokončených vozidel), pokud výrobce použije kritérium uvedené v bodě 3.1.2;
 - b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
 - c) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
 - i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný);
 - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný);
 - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L6, V8 nebo jiný);
 - d) počet náprav;
 - e) počet a propojení hnacích náprav;
 - f) počet řízených náprav;
 - g) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 3.3. Verze
- 3.3.1. „Verzí“ v rámci varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:
- a) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
 - b) zdvihový objem v případě spalovacího motoru;
 - c) maximální výkon motoru nebo maximální trvalý jmenovitý výkon (elektromotoru);

▼B

- d) druh paliva (benzin, nafta, LPG, dvoupalivový provoz nebo jiný);
- e) maximální počet míst k sezení;
- f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
- g) hladinu výfukových emisí (např. Euro 5, Euro 6 nebo jinou);
- h) kombinované nebo vážené, kombinované emise CO₂;
- i) spotřebu elektrické energie (váženou, kombinovanou);
- j) kombinovanou nebo váženou spotřebu paliva;
- k) existenci jedinečného souboru inovativních technologií podle článku 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ⁽¹⁾.

Alternativně ke kritériím uvedeným v písmenech h), i) a j) musí mít vozidla v rámci jedné verze společně všechny zkoušky pro výpočet emisí CO₂, spotřeby elektrické energie a spotřeby paliva podle dílčí přílohy 6 k příloze XXI nařízení (EU) 2017/1151.

4. Kategorie N₂ a N₃

4.1. Typ vozidla

4.1.1. „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společně všechny tyto vlastnosti:

- a) název společnosti výrobce.

Změna právní formy vlastnictví společnosti nevyžaduje, aby muselo být uděleno nové schválení;

- b) kategorii;
- c) konstrukci a výrobu podvozku společné pro jednu řadu výrobku;
- d) počet náprav.

4.1.2. Typ vozidla tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.

4.2. Varianta

4.2.1. „Variantou“ v rámci typu vozidla je skupina vozidel, která mají společně všechny tyto konstrukční vlastnosti:

- a) koncepci konstrukce nebo druh karoserie podle definice v bodě 4 části C a v dodatku 2 (pouze v případě úplných a dokončených vozidel);
- b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

▼ B

- c) hnací jednotku s ohledem na tato konstrukční hlediska:
 - i) typ zásobování energií (spalovací motor, elektromotor nebo jiný);
 - ii) pracovní princip (zážehový, vznětový nebo jiný);
 - iii) počet a uspořádání válců v případě spalovacího motoru (L6, V8 nebo jiný);
- d) počet a propojení hnacích náprav;
- e) počet řízených náprav;
- f) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.

4.3. Verze

4.3.1. „Verzí“ v rámci varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

- a) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
- b) způsobilost vozidla k tažení těchto přípojných vozidel:
 - i) nebrzděné přípojné vozidlo;
 - ii) přípojné vozidlo se setrvačnickovým (nebo nájezdovým) brzdovým systémem podle definice v bodě 2.12 předpisu OSN č. 13;
 - iii) přípojné vozidlo s průběžným nebo poloprůběžným brzdovým systémem podle definice v bodech 2.9 a 2.10 předpisu OSN č. 13;
 - iv) přípojné vozidlo kategorie O₄, kdy maximální hmotnost jízdní soupravy nepřevyšuje 44 tun;
 - v) přípojné vozidlo kategorie O₄, kdy maximální hmotnost jízdní soupravy převyšuje 44 tun;
- c) zdvihový objem motoru;
- d) maximální výkon motoru;
- e) druh paliva (benzin, nafta, LPG, dvoupalivový provoz nebo jiný);
- f) hladinu akustického tlaku za jízdy;
- g) hladinu výfukových emisí (např. Euro IV, Euro V nebo jinou).

5. Kategorie O₁ a O₂

5.1. Typ vozidla

5.1.1. „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společné všechny tyto vlastnosti:

- a) název společnosti výrobce.

Změna právní formy vlastnictví společnosti nevyžaduje, aby muselo být uděleno nové schválení;

- b) kategorii;
- c) koncepci podle definice v bodě 5 části C;

▼ B

- d) tyto výrobní a konstrukční znaky:
 - i) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku;
 - ii) konstrukci a výrobu hlavních částí karoserie v případě samonosné karoserie;
 - e) počet náprav.
- 5.1.2. Typ vozidla tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 5.2. Varianta
- 5.2.1. „Variantou“ v rámci typu vozidla je skupina vozidel, která mají společně všechny tyto konstrukční vlastnosti:
- a) druh karoserie uvedený v dodatku 2 (v případě úplných a dokončených vozidel);
 - b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
 - c) druh brzdového systému (např. nebrzděný/setrvačnickový/s posilováním);
 - d) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.
- 5.3. Verze
- 5.3.1. „Verzí“ v rámci varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společně všechny tyto vlastnosti:
- a) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
 - b) princip zavěšení (vzduchové, ocelové nebo gumové zavěšení, torzní tyč nebo jiné);
 - c) koncepci tažné tyče (trojúhelníková, trubková nebo jiná).
6. Kategorie O₃ a O₄
- 6.1. Typ vozidla
- 6.1.1. „Typ vozidla“ je tvořen vozidly, která mají společně všechny tyto vlastnosti:
- a) název společnosti výrobce.

Změna právní formy vlastnictví společnosti nevyžaduje, aby muselo být uděleno nové schválení;
 - b) kategorii;
 - c) koncepci přípojného vozidla s ohledem na definice uvedené v bodě 5 části C;
 - d) tyto výrobní a konstrukční znaky:
 - i) konstrukci a výrobu hlavních částí podvozku;
 - ii) konstrukci a výrobu hlavních částí karoserie v případě přípojných vozidel se samonosnou karosérií;
 - e) počet náprav.
- 6.1.2. Typ vozidla tvoří alespoň jedna varianta a jedna verze.
- 6.2. Varianty
- 6.2.1. „Variantou“ v rámci typu vozidla je skupina vozidel, která mají společně všechny tyto výrobní a konstrukční vlastnosti:

▼ B

- a) druh karoserie uvedený v dodatku 2 (v případě úplných a dokončených vozidel);
- b) stupeň dokončení (např. úplné/neúplné/dokončené);
- c) princip zavěšení (ocelové, vzduchové nebo hydraulické zavěšení);
- d) tyto technické vlastnosti:
 - i) možnost roztažení podvozku;
 - ii) výšku podlaží (běžná, nízká, středně nízká atd.);
- e) výrobce a typ vozidla předchozího stupně v případě vozidel vyráběných ve více stupních.

6.3. Verze

6.3.1. „Verzí“ v rámci varianty se rozumí skupina vozidel, která mají společně všechny tyto vlastnosti:

- a) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla;
- b) další dělení nebo kombinace dalšího dělení uvedené v bodech 3.2 a 3.3 přílohy I směrnice 96/53/ES, do kterých spadá vzdálenost mezi dvěma sousedními nápravami tvořícími skupinu;
- c) definici náprav v těchto ohledech:
 - i) zdvihatelé nápravy (počet a poloha);
 - ii) zatížitelné nápravy (počet a poloha);
 - iii) řízená náprava (počet a poloha).

7. Obecné požadavky pro všechny kategorie vozidel

7.1. Pokud vozidlo maximální hmotností nebo počtem míst k sezení nebo oběma parametry spadá do několika kategorií, může výrobce použít k vymezení variant a verzí kritéria jedné nebo druhé kategorie vozidel.

7.1.1. Příklady:

- a) vozidlo „A“ může získat schválení typu jako vozidlo kategorie N_1 (3,5 tuny) a N_2 (4,2 tuny) v závislosti na své maximální hmotnosti. V takovém případě lze parametry uvedené v kategorii N_1 použít také pro vozidlo spadající do kategorie N_2 (nebo naopak);
- b) vozidlo „B“ může získat schválení typu jako vozidlo kategorie M_1 a M_2 v závislosti na počtu míst k sezení (7 + 1 nebo 10 + 1) a parametry uvedené v kategorii M_1 lze použít také pro vozidlo spadající do kategorie M_2 (nebo naopak).

▼B

- 7.2. Vozidlo kategorie N může získat schválení typu podle požadavků na kategorii M₁ nebo případně M₂, pokud má být přestavěno na vozidlo dané kategorie v některé další fázi schválení typu týkajícího se vozidel vyráběných ve více stupních.
- 7.2.1. Tato možnost se vztahuje pouze na neúplná vozidla.
- Tato vozidla se označují kódem konkrétní varianty daným výrobcem základního vozidla.
- 7.3. Označení typu, varianty a verze
- 7.3.1. Výrobce každému typu, každé variantě a verzi vozidla přidělí alfanumerický kód tvořený tiskacími latinskými písmeny a/nebo arabskými číslicemi.
- Použití závorek a spojovníků je povoleno, pokud nenahrazují písmeno nebo číslici.
- 7.3.2. Celý kód se označuje jako: Typ-Varianta-Verze, neboli „TVV“.
- 7.3.3. TVV jasně a nezaměnitelně označuje jedinečnou kombinaci technických vlastností ve vztahu ke kritériím vymezeným v této části.
- 7.3.4. Tentýž výrobce může použít tentýž kód k vymezení typu vozidla v případě, kdy vozidlo spadá do dvou či více kategorií.
- 7.3.5. Tentýž výrobce nesmí použít tentýž kód k vymezení typu vozidla pro více než jedno schválení typu v rámci téže kategorie vozidel.
- 7.4. Počet znaků v TVV
- 7.4.1. Počet znaků nesmí být vyšší než:
- a) 15 pro kód typu vozidla;
 - b) 25 pro kód jedné varianty;
 - c) 35 pro kód jedné verze.
- 7.4.2. Celý alfanumerický kód „TVV“ nesmí být delší než 75 znaků.
- 7.4.3. Pokud se použije celý kód TVV, ponechávají se mezi typem, variantou a verzí mezery.
- Příklad takového TVV: 159AF[...mezera]0054[...mezera]977K(BE).

ČÁST C

Definice druhů karoserie

1. Obecné informace
 - 1.1. Druh karoserie a kód karoserie se označují kódem.

Soupis kódů se týká především úplných a dokončených vozidel.

 - 1.2. Pro vozidla kategorie M se kód druhu karoserie skládá ze dvou písmen uvedených v bodech 2 a 3.

▼B

- 1.3. Pro vozidla v kategoriích N a O se kód druhu karoserie skládá ze dvou písmen uvedených v bodech 4 a 5.
- 1.4. V případě potřeby (zejména u druhů karoserie uvedených v bodech 4.1 a 4.6 a v bodech 5.1 až 5.4) se doplní dvě číslice.
- 1.4.1. Soupis číselných znaků je uveden v dodatku 2.
- 1.5. U vozidel zvláštního určení se označení druhu karoserie odvozuje od kategorie vozidla.

2. Vozidla patřící do kategorie M₁

Značka	Kód	Název	Definice
2.1.	AA	Sedan	Vozidlo podle definice v bodě 3.1.1.1 mezinárodní normy ISO 3833:1977 s nejméně čtyřmi bočními okny.
2.2.	AB	Hatchback	Sedan podle definice v bodě 2.1 se zkosením v zadní části vozidla.
2.3.	AC	Kombi	Vozidlo podle definice v bodě 3.1.1.4 mezinárodní normy ISO 3833:1977.
2.4.	AD	Kupé	Vozidlo podle definice v bodě 3.1.1.5 mezinárodní normy ISO 3833:1977.
2.5.	AE	Kabriolet	Vozidlo podle definice v bodě 3.1.1.6 mezinárodní normy ISO 3833:1977. Kabriolet však nemusí mít žádné dveře.
2.6.	AF	Víceúčelové vozidlo	Vozidlo určené pro převoz osob a jejich zavazadel nebo příležitostného nákladu v jediném oddělení, jiné než vozidlo uvedené pod AG a AA až AE.
2.7.	AG	Užitkové kombi	Vozidlo podle definice v bodě 3.1.1.4.1 mezinárodní normy ISO 3833:1977. Zavazadlový prostor však musí být zcela oddělen od prostoru pro cestující. Navíc vztažný bod místa sezení řidiče nemusí být nejméně 750 mm nad nosným povrchem vozidla.

3. Vozidla patřící do kategorie M₂ nebo M₃

Značka	Kód	Název	Definice
3.1.	CA	Jednopodlažní vozidlo	Vozidlo s prostorem pro osoby uspořádaným v jedné úrovni nebo tak, že nevznikají dvě úrovně nad sebou.
3.2.	CB	Dvojpodlažní vozidlo	Vozidlo podle definice v bodě 2.1.6 předpisu OSN č. 107.
3.3.	CC	Jednopodlažní kloubové vozidlo	Vozidlo podle definice v bodě 2.1.3 předpisu OSN č. 107 s jedním podlažím.
3.4.	CD	Dvojpodlažní kloubové vozidlo	Vozidlo podle definice v bodě 2.1.3.1 předpisu OSN č. 107.
3.5.	CE	Nízkopodlažní jednopodlažní vozidlo	Vozidlo podle definice v bodě 2.1.4 předpisu OSN č. 107 s jedním podlažím.

▼B

Značka	Kód	Název	Definice
3.6.	CF	Nízkopodlažní dvojpodlažní vozidlo	Vozidlo podle definice v bodě 2.1.4 předpisu OSN č. 107 se dvěma podlažními.
3.7.	CG	Kloubové nízkopodlažní jednopodlažní vozidlo	Vozidlo, které představuje kombinaci technických vlastností uvedených v bodech 3.3 a 3.5 této tabulky.
3.8.	CH	Kloubové nízkopodlažní dvojpodlažní vozidlo	Vozidlo, které představuje kombinaci technických vlastností uvedených v bodech 3.4 a 3.6 této tabulky.
3.9.	CI	Jednopodlažní vozidlo s otevřenou střechou	Vozidlo částečně nebo úplně bez střechy.
3.10.	CJ	Dvojpodlažní vozidlo s otevřenou střechou	Vozidlo částečně nebo úplně bez střechy nad horním podlažím.
3.11.	CX	Podvozek autobusu	Neúplné vozidlo jen s podvozkovým rámem nebo soupravou trubek, hnací jednotkou a nápravami, které je určeno ke kompletaci s karoserií podle potřeb dopravy.

4. Motorová vozidla kategorie N₁, N₂ nebo N₃

Značka	Kód	Název	Definice
4.1.	BA	Nákladní automobil	Vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo převážně pro přepravu zboží. Může rovněž táhnout přípojné vozidlo.
4.2.	BB	Skříňový automobil	Nákladní automobil s prostorem pro řidiče i náklad v jednom celku.
4.3.	BC	Tahač návěsu	Tažné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně nebo převážně pro tažení návěsů.
4.4.	BD	Silniční tahač	Tažné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno výlučně pro tažení jiných přípojných vozidel než návěsů.
4.5.	BE	Lehký nákladní automobil	Vozidlo s maximální hmotností nepřevyšující 3 500 kg, které nemá místa k sezení a nákladní prostor v jediném oddělení.
4.6.	BX	Podvozek s kabinou nebo kryt podvozku	Neúplné vozidlo pouze s kabinou (úplnou nebo částečnou), podvozkovým rámem, hnací jednotkou a nápravami, které je určeno ke kompletaci s karoserií podle potřeb dopravy.

5. Vozidla kategorie O

Značka	Kód	Název	Definice
5.1.	DA	Návěs	Přípojné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo připojeno k tahači nebo ojnicovému přívěsu a aby na tažené vozidlo nebo ojnicový přívěs působilo výrazným svislým zatížením. Do jízdni soupravy se připojuje pomocí návěsového čepu a točnice.

▼ **B**

Značka	Kód	Název	Definice
5.2.	DB	Přípojné vozidlo tažené ojí	Přípojné vozidlo, které má nejméně dvě nápravy, z nichž alespoň jedna je řízená: a) které je opatřeno tažným zařízením, které je pohyblivé ve svislém směru (ve vztahu k přípojnému vozidlu), a b) které přenáší na tažné vozidlo svislé statické zatížení menší než 100 daN.
5.3.	DC	Přípojné vozidlo s nápravami uprostřed	Přípojné vozidlo, u kterého jsou nápravy umístěny blízko těžiště vozidla (je-li náklad rovnoměrně rozložen), takže se na tažné vozidlo přenáší pouze malé statické svislé zatížení, které nepřekračuje 10 % zatížení odpovídajícího maximální hmotnosti přípojného vozidla nebo zatížení 1 000 daN (podle toho, která hodnota je nižší).
5.4.	DE	Přípojné vozidlo s nevýkyvnou ojí	Přípojné vozidlo, u kterého je náprava nebo skupina náprav vybavena ojí, jež přenáší na tažné vozidlo statické zatížení, které nepřekračuje 4 000 daN vzhledem k jeho konstrukci a které neodpovídá definici přípojného vozidla s nápravami uprostřed. Do jízdní soupravy se nepřipojuje pomocí návěsového čepu a točnice.
5.5.	DF	Spojovací návěs	Návěs s točnicí namontovanou vzadu tak, aby spojovací návěs mohl táhnout jiný návěs.
5.6.	DG	Spojovací přípojné vozidlo tažené ojí	Ojí tažené přípojné vozidlo s točnicí namontovanou vzadu tak, aby spojovací přípojné vozidlo mohlo táhnout další návěs.

▼ **M4**

▼B***Dodatek 1***

Postup pro kontrolu, zda je možné vozidlo zařadit do kategorie terénních vozidel

1. Obecné informace

- 1.1. Postup uvedený v tomto dodatku bude použit pro účely klasifikace vozidla jako terénního vozidla.

2. Zkušební podmínky pro geometrická měření

- 2.1. Vozidlo náležející do kategorie M₁ nebo N₁ musí být v nezátíženém stavu, na sedadle řidiče obsazeno figurínou odpovídající 50. percentilu mužské populace a musí být vybaveno chladicí kapalinou, mazivou, palivem, nářadím a rezervním kolem (pokud tvoří součást původního vybavení od výrobce).

Figurína může být nahrazena podobným zařízením se stejnou hmotností.

- 2.2. Jiná vozidla než vozidla uvedená v bodě 2.1 musí být zatížena na maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla.

Rozdělení hmotnosti na nápravy musí představovat nejnepříznivější případ, pokud jde o splnění příslušných kritérií.

- 2.3. Vozidlo představující typ se předá technické zkušebně ve stavu uvedeném v bodě 2.1 nebo 2.2. Vozidlo je ve stojící poloze s koly nastavenými do přímého směru.

Rovina, na které se měření provádí, musí být pokud možno plochá a vodorovná (s maximálním spádem 0,5 %).

3. Měření předního nájezdu, zadního nájezdu a přechodových úhlů

- 3.1. Přední nájezdový úhel se měří podle bodu 6.10 mezinárodní normy ISO 612:1978.

- 3.2. Zadní nájezdový úhel se měří podle bodu 6.11 mezinárodní normy ISO 612:1978.

- 3.3. Přechodový úhel se měří podle bodu 6.9 mezinárodní normy ISO 612:1978.

- 3.4. Při měření zadního nájezdového úhlu mohou být výškově nastavitelná zařízení na ochranu proti podjetí zezadu nastavena do horní polohy.

- 3.5. Podmínka uvedená v bodě 3.4 nesmí být vykládána jako povinnost vybavit základní vozidlo ochranou proti podjetí zezadu v rámci původního vybavení. Výrobce základního vozidla však musí informovat výrobce dalšího stupně, že pokud bude vozidlo vybaveno ochranou proti podjetí zezadu, musí splňovat požadavky na zadní nájezdový úhel.

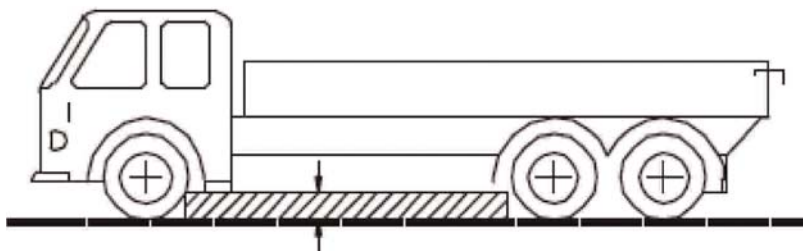
4. Měření světlé výšky

- 4.1. Světlá výška mezi nápravami

- 4.1.1. „Světlou výškou mezi nápravami“ se rozumí nejkratší vzdálenost mezi rovinou vozovky a nejnižším pevným bodem vozidla.

▼ B

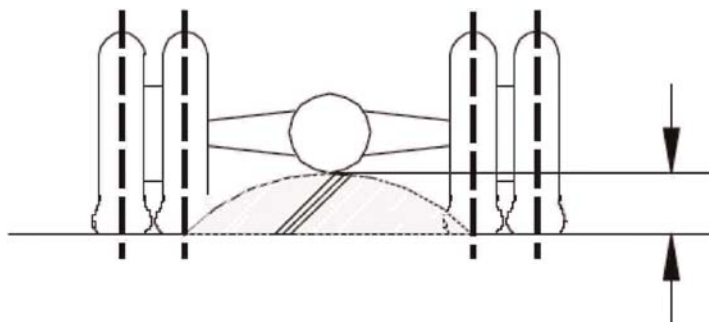
Pro uplatnění této definice se přihlédne ke vzdálenosti mezi poslední nápravou přední skupiny náprav a první nápravou zadní skupiny náprav.



4.1.2. Do šrafovaného pole znázorněného na obrázku nesmí zasahovat žádná pevná část vozidla.

4.2. Světlá výška pod jednou nápravou

4.2.1. „Světlou výškou pod jednou nápravou“ se rozumí výška, kterou má nad základnou vrchol kruhového oblouku procházejícího středem stop kol jedné nápravy na vozovce (při dvojitě montáži kol se uvažují vnitřní kola) a dotýkajícího se nejnižšího bodu vozidla mezi koly.



4.2.2. V případě potřeby se měření světlé výšky provede na každé jednotlivé nápravě skupiny náprav.

5. Stoupavost vozidla

5.1. „Stoupavostí vozidla“ se rozumí schopnost vozidla zdolávat stoupání.

5.2. Pro zjištění stoupavosti jednoho neúplného a jednoho úplného vozidla kategorie M_2 , M_3 , N_2 a N_3 se provede zkouška.

5.3. Tuto zkoušku provede technická zkušebna na vozidle, které představuje typ, jenž má být zkoušen.

5.4. Na žádost výrobce a za podmínek stanovených v příloze VIII může být stoupavost typu vozidla prokázána pomocí zkušební metody se simulací.

6. Zkušební podmínky a kritérium splnění/nesplnění

▼B

- 6.1. Použijí se podmínky stanovené v příloze II nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 ⁽¹⁾.
- 6.2. Vozidlo se musí ve stoupání pohybovat stálou rychlostí bez podélného či příčného prokluzu kol.

⁽¹⁾ 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).

▼B***Dodatek 2***

Číselné znaky k doplnění kódů pro různé druhy karoserií

01. plošina;
 02. bočnice;
 03. skříňová nástavba;
 04. klimatizovaná nástavba s izolovanými stěnami a zařízením na udržování vnitřní teploty;
 05. klimatizovaná nástavba s izolovanými stěnami bez zařízení na udržování vnitřní teploty;
 06. boční shrnovací plachta;
 07. přepravní skříň (výměnná nástavba);
 08. nosič kontejneru;
 09. vozidla s hákovým zdvihacím zařízením;
 10. sklápěcí automobil;
 11. cisterna;
 12. cisterna určená k přepravě nebezpečného nákladu;
 13. přeprava hospodářských zvířat;
 14. přeprava vozidel;
 15. automíchačka betonu;
 16. vozidlo s čerpadlem na beton;
 17. dříví;
 18. vůz na sběr odpadků;
 19. zametací vozidlo, čištění a úklid kanálů;
 20. kompresor;
 21. přeprava lodí;
 22. přeprava kluzáků;
 23. vozidla pro prodejní nebo reklamní účely;
 24. vyprošťovací vozidlo;
 25. vozidlo se žebříkem;
 26. jeřábové vozidlo (jiné než pojízdný jeřáb podle definice v bodě 5.7 části A);
 27. vozidlo s plošinou pro letecké práce;
 28. vozidlo s vrtací soupravou;
 29. nízkopodlažní přípojné vozidlo;
 30. vozidlo pro přepravu skla;
 31. požární vozidlo;
 32. nepromokavá plachta na valníkovou nástavbu;
- ▼B**
99. karoserie neuvedená v tomto soupisu.

▼**B**

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY PRO ÚČELY EU SCHVÁLENÍ TYPU VOZIDEL, SYSTÉMŮ, KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ NEBO SAMOSTATNÝCH TECHNICKÝCH CELKŮ

▼**M4**

ČÁST I

Regulační akty pro EU schválení typu vozidel vyráběných v neomezených sériích

VYSVĚTLIVKY

k tabulce pro vozidla vyráběná v neomezených sériích

X: Platí pro kategorii vozidla, samostatný technický celek nebo konstrukční část v souladu s uvedeným regulačním aktem

PODMÍNKA: Platí pouze v případě, že je do vozidla příslušné kategorie namontován daný systém, samostatný technický celek nebo konstrukční část

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST													
A1	Vnitřní výbava	Nařízení (EU) 2019/2144	X											
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A3	Sedadla pro autobusy	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X									X
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
A7	Oddělovací systémy	Nařízení (EU) 2019/2144											X	
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X						
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nařízení (EU) 2019/2144					X	X					X	X
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A13	Boční ochrana	Nařízení (EU) 2019/2144					X	X			X	X		
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
A15	Bezpečnost zkvapalněného ropného plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A16	Bezpečnost stlačeného a zkvapalněného zemního plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A18	Způsobilost materiálů vodíko- vého systému (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
A20	Čelní náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X							X	
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144											X	
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144				X	X	X						
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
A28	Palubní systémy eCall využí- vající linku tísňového volání 112	Nařízení (EU) 2015/758	X			X							X	X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST													
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
B3	Systém čelní ochrany	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X							X	
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X					X	
B7	Detekce zpětného chodu.	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B8	Výhled směrem dopředu	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X						
B10	Bezpečnostní zasklení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
B12	Ostřikovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	X	X	X	X	X	X						
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ													
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X						
C3	Nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
C4	Brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nařízení (EU) 2019/2144											X	
C6	Asistence při brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
C7	Řízení stability	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X						

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144												X
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
C12	Protektorované pneumatiky	Nařízení (EU) 2019/2144												X
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X			X	X		
C15	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
C16	Náhradní kola	Nařízení (EU) 2019/2144												X
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ													
D1	Zvuková výstraha	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	X	PODM. X	PODM. X	X	PODM. X	PODM. X					X	X
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	X
D5	Rychloměr	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D7	Omezovače rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X						X
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D10	Systémy vytápění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nařízení (EU) 2019/2144												X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nařízení (EU) 2019/2144												X
D13	Retroreflexní zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144												X
D14	Světelné zdroje	Nařízení (EU) 2019/2144												X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
D16	Signál nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						X
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nařízení (EU) 2019/2144	X											
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU													
E1	Usnadnění montáže alkoholového imobilizéru	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E5	Zapisovač údajů o události	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X					X	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládní (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X		X	X						
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F	OBEČNÉ KONSTRUKCE A VLASTNOSTÍ VOZIDLA													
F1	Místo pro registrační tabulku	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F2	Couvání	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F3	Zámky a závěsy dveří	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X								
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nařízení (EU) 2019/2144	X			X	X	X						

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
F5	Vnější výčnělky	Nařízení (EU) 2019/2144	X											
F6	Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144				X	X	X						
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F8	Tažná zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X						
F9	Kryty kol	Nařízení (EU) 2019/2144	X											
F10	Systémy proti rozstříku	Nařízení (EU) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X	X	
F11	Hmotnosti a rozměry	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	X	X	X	X	X	X
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144				X	X	X	X	X	X	X		
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X									
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144		X	X									
F16	Hořlavost v autobusech	Nařízení (EU) 2019/2144			X									X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE													
G1	Hladina akustického tlaku	Nařízení (EU) č. 540/2014	X	X	X	X	X	X					X	
G2	Emise z výfuku vozidla v labo- ratoři	Nařízení (ES) č. 715/2007	X	X		X	X							X
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monito- rování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nařízení (ES) č. 715/2007	X	X		X	X							X
G3	Emise z výfuku motoru v labo- ratoři	Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009			X		X	X						
G3b	Stanovení specifické energie- tické účinnosti přípojného vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009									X	X		

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
G4	Emise z výfuku na silnici	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G6	Emise z klikové skříně	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G7	Emise způsobené vypařováním	Nařízení (ES) č. 715/2007	X	X		X	X							
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nařízení (ES) č. 715/2007	X	X		X	X							
G9	Palubní diagnostický systém	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	SAMO- STATNÝ TECH- NICKÝ CELEK	Konstrukč- ní část
G11	Pomocné emisní strategie	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X					X	
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X						
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	X			X								
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	X			X								X
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE													
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nařízení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
H2	Aktualizace softwaru	Nařízení (EU) 2018/858, příloha IV Předpis OSN č. 156	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

Položky a předměty uvedené v tabulce výše se použijí pro účely informací, které mají být poskytnuty v souladu s přílohou II částí III prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683, od 6. prosince 2022 pro nová schválení typu vozidla jako celku a od 6. prosince 2024 pro stávající schválení.

Soulad s nařízením (EU) 2019/2144 je povinný, avšak samostatné schválení typu podle tohoto nařízení se nepředpokládá, protože se jedná o soubor jednotlivých položek.

Soulad s položkami G2 až G12 je povinný, avšak předpokládá se pouze jedno schválení typu buď podle nařízení (ES) č. 715/2007, nebo podle nařízení (ES) č. 595/2009, podle oblastí působnosti.

▼ **M4****Dodatek 1**

VYSVĚTLIVKY

k tabulkám pro vozidla vyráběná v malých sériích

Požadavky stanovené v tabulce 1 pro „režim malých sérií I“ platí za předpokladu, že:

- typ vozidla není založen na vozidle vyrobeném ve velkých sériích ani z něj nevychází, včetně vozidel určených pro trhy EU nebo třetí země, a
- celkový počet jednotek všech typů vozidel kategorií M a N registrovaných výrobcem, dodaných na trh nebo uvedených do provozu v Unii ročně nepřesahuje 1 500.

Ve všech ostatních případech platí požadavky stanovené v tabulce 1 pro „režim malých sérií II“ a v tabulce 2.

- X: Plné uplatňování regulačního aktu:
- a) je vyžadován certifikát schválení typu;
 - b) zkoušky a kontroly provádí technická zkušebna nebo výrobce za podmínek stanovených v člancích 67 až 81;
 - c) protokol o zkoušce se vypracuje v souladu s přílohou III;
 - d) musí být zajištěna shodnost výroby.
- A: Regulační akt se použije takto:
- a) musí být splněny všechny požadavky regulačního aktu, pokud není stanoveno jinak;
 - b) certifikát schválení typu se nevyžaduje;
 - c) zkoušky a kontroly provádí technická zkušebna nebo výrobce za podmínek stanovených v člancích 67 až 81;
 - d) protokol o zkoušce musí být vypracován v souladu s přílohou III;
 - e) musí být zajištěna shodnost výroby.
- B: Regulační akt se použije takto:
- Stejně jako u vysvětlivky „A“ s tou výjimkou, že zkoušky a kontroly může provádět sám výrobce se souhlasem schvalovacího orgánu.
- C: Regulační akt se použije takto:
- a) musí být splněny technické požadavky z regulačního aktu, ale s odlišným přechodným ustanovením;
 - b) certifikát schválení typu se nevyžaduje;
 - c) zkoušky a kontroly provádí technická zkušebna nebo výrobce za podmínek stanovených v člancích 67 až 81;
 - d) protokol o zkoušce musí být vypracován v souladu s přílohou III;
 - e) musí být zajištěna shodnost výroby.
- PODMÍNKY: Systémy, samostatné technické celky nebo konstrukční části musí splňovat požadavky, pokud jsou namontovány ve vozidle.
- N/A: nepoužije se

Zvláštní ustanovení uvedená v tabulkách 1 a 2 nelze směřovat ani kombinovat.

Tabulka 1

Regulační akty pro EU schválení typu manuálně řízených vozidel vyráběných v malých sériích podle článku 41

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST					
A1	Vnitřní výbava	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>B</p> <p>a) Vnitřní uspořádání</p> <p>i) Požadavky týkající se poloměřů a výčnělků v případě spínačů, knoflíků táhel apod., ovladačů a vnitřní výbavy obecně. Od požadavků bodů 5.1 až 5.6 předpisu OSN č. 21 lze na žádost výrobce upustit.</p> <p>Použijí se požadavky bodu 5.2 předpisu OSN č. 21, s výjimkou bodů 5.2.3.1, 5.2.3.2 a 5.2.4 uvedeného předpisu.</p> <p>ii) Zkoušky pohlcování energie na horní části přístrojové desky. Zkoušky pohlcování energie na horní části přístrojové desky se provádějí pouze tehdy, není-li vozidlo vybaveno alespoň dvěma předními airbagy nebo dvěma statickými čtyřbodovými bezpečnostními pásy.</p> <p>iii) Zkouška pohlcování energie na zadní části sedadel: nepoužije se</p>	nespadají do oblasti působnosti	B	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

			Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			b) Elektrický provoz oken, systémů střešních panelů a systémů přepáček. Použijí se všechny požadavky bodu 5.8 předpisu OSN č. 21.			
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nářízení (EU) 2019/2144	<p>B</p> <p>a) Obecné požadavky</p> <p>i) Použijí se požadavky na specifikace podle bodu 5.2 předpisu OSN č. 17, s výjimkou bodu 5.2.3 uvedeného předpisu.</p> <p>ii) Zkoušky pevnosti opěradla sedadla a opěrek hlavy. Použijí se požadavky bodu 6.2 předpisu OSN č. 17.</p> <p>iii) Zkoušky odblokování a seřízení. Zkouška se provede v souladu s požadavky přílohy 7 předpisu OSN č. 17.</p> <p>b) Opěrky hlavy</p> <p>i) Použijí se požadavky na specifikace podle bodů 5.4, 5.5, 5.6, 5.10, 5.11 a 5.12 předpisu OSN č. 17, s výjimkou bodu 5.5.2 uvedeného předpisu.</p>	B	B	B

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			ii) Zkoušky pevnosti opěrek hlavy. Provede se zkouška předepsaná v bodě 6.4 předpisu OSN č. 17. c) Zvláštní požadavky na ochranu cestujících před pohybem zavazadel. Od požadavků přílohy 9 předpisu OSN č. 17 lze na žádost výrobce upustit.			
A3	Sedadla pro autobusy	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Požadavky na instalaci B	a) Konstrukční části X b) Požadavky na instalaci B	a) Konstrukční části X b) Požadavky na instalaci B	a) Konstrukční části X b) Požadavky na instalaci B
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
A7	Oddělovací systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nariadení (EU) 2019/2144	B	PODM. B	B	PODM. B

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
A13	Boční ochrana	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	B a) nádrže na kapalná paliva b) Montáž ve vozidle	B a) nádrže na kapalná paliva b) Montáž ve vozidle	B a) nádrže na kapalná paliva b) Montáž ve vozidle	B a) nádrže na kapalná paliva b) Montáž ve vozidle
A15	Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B
A16	Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A18	Způsobilost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
A20	Čelní náraz	Nariadení (EU) 2019/2144	B Platí pro vozidla vybavená předními airbagy. Může být místo toho v souladu s požadavky položky A21 Čelní náraz v plné šíři, podle volby výrobce. Vozidla, která nejsou vybavena airbagy, musí splňovat požadavky položky A22 Mechanismus řízení při nárazu (v plném rozsahu)	B Platí pro vozidla vybavená předními airbagy. Může být místo toho v souladu s požadavky položky A21 Čelní náraz v plné šíři, podle volby výrobce. Vozidla, která nejsou vybavena airbagy, musí splňovat požadavky položky A22 Mechanismus řízení při nárazu (v plném rozsahu) Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na čelní náraz, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu, a pokud příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.	B	B Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na čelní náraz, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu, a pokud příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	B Na dobrovolném základě	B Na dobrovolném základě Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na čelní náraz v plné šíři, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu, a pokud příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.	B	B Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na čelní náraz v plné šíři, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu, a pokud příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	B Platí pro vozidla, která nevyhovují požadavkům týkajícím se položek A20 Čelní náraz nebo A21 Čelní náraz v plné šíři	B Platí pro vozidla, která nevyhovují požadavkům týkajícím se položek A20 Čelní náraz nebo A21 Čelní náraz v plné šíři	B	B
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	<p>B</p> <p>Zkouška A se vyžaduje u vozidel s maximální přípustnou hmotností 1 500 kg nebo více, pokud nebylo prokázáno splnění požadavků týkajících se položek A20 Čelní náraz, A21 Čelní náraz v plné šíři nebo A22 Mechanismus řízení při nárazu.</p> <p>Zkouška C se vyžaduje pouze u vozidel, která mají samostatnou kabinu.</p> <p>Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na náraz do kabiny, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.</p>	nespadají do oblasti působnosti	<p>B</p> <p>Zkouška A se považuje za splněnou prostřednictvím položek A20 Čelní náraz, A21 Čelní náraz v plné šíři nebo A22 Mechanismus řízení při nárazu.</p> <p>Zkouška C se vyžaduje pouze u vozidel, která mají samostatnou kabinu.</p> <p>Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na náraz do kabiny, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.</p>
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>B</p> <p>Zkouška nárazem s maketou hlavy</p> <p>Výrobce poskytne technické zkušební vhodné informace týkající se možného nárazu hlavy figuríny do konstrukce vozidla nebo bočního skla, pokud se jedná o vrstvené sklo.</p>	<p>B</p> <p>Zkouška nárazem s maketou hlavy</p> <p>Výrobce poskytne technické zkušební vhodné informace týkající se možného nárazu hlavy figuríny do konstrukce vozidla nebo bočního skla, pokud se jedná o vrstvené sklo.</p>	B	<p>B</p> <p>U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na boční náraz, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu, a pokud příslušné zádržné</p>

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
			<p>Pokud je prokázáno, že k takovému nárazu může dojít, musí být provedena částečná zkouška nárazem s maketou hlavy popsaná v bodě 3.1 přílohy 8 předpisu OSN č. 95 a musí být splněno kritérium uvedené v bodě 5.2.1.1 předpisu OSN č. 95.</p> <p>Po dohodě s technickou zkušebnou lze jako alternativu ke zkoušce podle předpisu OSN č. 95 použít zkušební metodu popsanou v příloze 4 předpisu OSN č. 21.</p> <p>Popřípadě může být provedena plnohodnotná zkouška podle předpisu OSN č. 95.</p>	<p>Pokud je prokázáno, že k takovému nárazu může dojít, musí být provedena částečná zkouška nárazem s maketou hlavy popsaná v bodě 3.1 přílohy 8 předpisu OSN č. 95 a musí být splněno kritérium uvedené v bodě 5.2.1.1 předpisu OSN č. 95.</p> <p>Po dohodě s technickou zkušebnou lze jako alternativu ke zkoušce podle předpisu OSN č. 95 použít zkušební metodu popsanou v příloze 4 předpisu OSN č. 21.</p> <p>Popřípadě může být provedena plnohodnotná zkouška podle předpisu OSN č. 95.</p> <p>U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na boční náraz, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu, a pokud příslušné zádržné systémy nebyly</p>		<p>systemy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.</p>

▼ M4

			Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
				změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.		
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B	B U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na boční náraz na sloupek, pokud byl prokázán soulad alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku s kabinou s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího schválení typu bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu a příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B	B U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na náraz zezadu, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nariadení (EU) 2015/758	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST					
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nariadení (EU) 2019/2144	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034	C Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. ledna 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2034
B3	Systém čelní ochrany	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2028	PODM. B Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2028	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stíníčovými pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými šterbinami umožňujícími pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahový bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úroveň vozovky. Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2028	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stíníčovými pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými šterbinami umožňujícími pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahový bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úroveň vozovky. Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2028
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
B7	Detekce zpětného chodu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B	B
B8	Výhled směrem dopředu	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2028	B	B Datum pro odmítnutí udělení EU schválení typu: 7. července 2026 Datum pro zákaz registrace vozidel: 7. července 2028
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B10	Bezpečnostní zasklení	Nařízení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B	a) Konstrukční části X b) Montáž B
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.
B12	Ostřikovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	B Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B

▼M4

			Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	A	A	A	A
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ					
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C3	Nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	PODM. B	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stínícími pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými štěrbinami umožňujícími pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahový bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úroveň vozovky.	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stínícími pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými štěrbinami umožňujícími pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahový bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úroveň vozovky.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
C4	Brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C6	Asistence při brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	PODM. B	B	B
C7	Řízení stability	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	PODM. B	B	B
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	PODM. B	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stínícími pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými šterbinami umožňujících pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahný bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úrovní vozovky.	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stínícími pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými šterbinami umožňujících pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahný bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úrovní vozovky.

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
C12	Protektorované pneumatiky	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B	B
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C15	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
C16	Náhradní kola	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ					
D1	Zvuková výstraha	Nařízení (EU) 2019/2144	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B	a) Konstrukční části X b) Montáž ve vozidle B

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M _I	N _I	M _I	N _I
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	A Místo bodu 8.3.1.1.2 předpisu OSN č. 116 lze použít ustanovení bodu 8.3.1.1.1 uvedeného předpisu, a to bez ohledu na druh hnacího ústrojí. POPLAŠNÝ SYSTÉM VOZIDEL: a) Konstrukční části X b) Montáž B	A Místo bodu 8.3.1.1.2 předpisu OSN č. 116 lze použít ustanovení bodu 8.3.1.1.1 uvedeného předpisu, a to bez ohledu na druh hnacího ústrojí. POPLAŠNÝ SYSTÉM VOZIDEL: a) Konstrukční části X b) Montáž B	A Místo bodu 8.3.1.1.2 předpisu OSN č. 116 lze použít ustanovení bodu 8.3.1.1.1 uvedeného předpisu, a to bez ohledu na druh hnacího ústrojí. POPLAŠNÝ SYSTÉM VOZIDEL: a) Konstrukční části X b) Montáž B	A Místo bodu 8.3.1.1.2 předpisu OSN č. 116 lze použít ustanovení bodu 8.3.1.1.1 uvedeného předpisu, a to bez ohledu na druh hnacího ústrojí. POPLAŠNÝ SYSTÉM VOZIDEL: a) Konstrukční části X b) Montáž B
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nařízení (EU) 2019/2144	B Pouze pro vozidla vybavená systémem pro udržování vozidla v jízdním pruhu, adaptivním tempomatem nebo jinými podobnými systémy	B Pouze pro vozidla vybavená systémem pro udržování vozidla v jízdním pruhu, adaptivním tempomatem nebo jinými podobnými systémy	B	B
D5	Rychloměr	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nařízení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
D7	Omezovače rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stíníčovými pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými šterbinami umožňujícími pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahový bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úrovní vozovky.	B Nevyžaduje se u vozidel bez čelního skla, se sklopným čelním sklem nebo s čelním sklem, u kterého maximální svislá vzdálenost mezi horním okrajem a nejnižším okrajem průhledného povrchu nepřesahuje 300 mm (posouzeno s výjimkou ploch se stíníčovými pásy s propustností světla méně než 70 %, tečkovaných ploch, ploch s textem, grafickými prvky a průhlednými šterbinami umožňujícími pole výhledu upravené právními předpisy) a u nichž vztahový bod místa sezení řidiče (bod R) není výše než 450 mm nad úrovní vozovky.
D9	Identifikace ovladačů, kontrol a ukazatelů	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A	A	A
D10	Systémy vytápění	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
D13	Retroreflexní zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Světelné zdroje	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nařízení (EU) 2019/2144	B Na nový typ vozidla musí být namontovány denní svítilny (DRL)	B Na nový typ vozidla musí být namontovány denní svítilny (DRL)	B Na nový typ vozidla musí být namontovány denní svítilny (DRL)	B Na nový typ vozidla musí být namontovány denní svítilny (DRL)
D16	Signál nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	B Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	B Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	B	B
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	PODM. B	PODM. B	PODM. B
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU					
E1	Uspřádání montáže alkoholového imobilizéru	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B	B
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	PODM. B	PODM. B	PODM. B
E5	Zapisovač údajů o události	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	B	B
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládní (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	Dosud žádný požadavek	PODM. B	Dosud žádný požadavek
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. B	Dosud žádný požadavek	PODM. B	Dosud žádný požadavek

▼ M4

			Režim malých sérií I		Režim malých sérií II		
Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	N ₁	M ₁	N ₁	
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud	žádný požadavek
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud	žádný požadavek
F							
OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA							
F1	Místo pro registrační tabulku	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B	
F2	Couvání	Nariadení (EU) 2019/2144	B Prohlášení o shodě	B Prohlášení o shodě	B Prohlášení o shodě	B Prohlášení o shodě	
F3	Zámky a závěsy dveří	Nariadení (EU) 2019/2144	B a) Obecné požadavky (bod 5 předpisu OSN č. 11). Všechny požadavky se použijí. b) Požadavky na výkon (bod 6 předpisu OSN č. 11). Použijí se pouze požadavky bodu 6.1.5.4 a bodu 6.3 předpisu OSN č. 11.	B a) Obecné požadavky (bod 5 předpisu OSN č. 11). Všechny požadavky se použijí. b) Požadavky na výkon (bod 6 předpisu OSN č. 11). Použijí se pouze požadavky bodu 6.1.5.4 a bodu 6.3 předpisu OSN č. 11.	B	B	

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
F5	Vnější výčnělky	Nariadení (EU) 2019/2144	B a) Obecné specifikace. Použijí se požadavky bodu 5 předpisu OSN č. 26. b) Zvláštní specifikace. Použijí se požadavky bodu 6 předpisu OSN č. 26.	nepadají do oblasti působnosti	B a) Obecné specifikace. Použijí se požadavky bodu 5 předpisu OSN č. 26. b) Zvláštní specifikace. Použijí se požadavky bodu 6 předpisu OSN č. 26.	nepadají do oblasti působnosti
F6	Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	B a) Obecné specifikace. Použijí se požadavky bodu 5 předpisu OSN č. 61 b) Zvláštní specifikace. Použijí se požadavky bodu 6 předpisu OSN č. 61.	nepadají do oblasti působnosti	B a) Obecné specifikace. Použijí se požadavky bodu 5 předpisu OSN č. 61 b) Zvláštní specifikace. Použijí se požadavky bodu 6 předpisu OSN č. 61.
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B
F8	Tažná zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	B	B	B	B

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
F9	Kryty kol	Nařízení (EU) 2019/2144	B	nespadají do oblasti působnosti	B	nespadají do oblasti působnosti
F10	Systémy proti rozstříku	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	B	nespadají do oblasti působnosti	B
F11	Hmotnosti a rozměry	Nařízení (EU) 2019/2144	B Od zkoušky schopnosti rozjezdu do stoupání podle přílohy XIII části 2 oddílu B bodu 5 nařízení (EU) 2021/535 může být na žádost výrobce upuštěno.	B Od zkoušky schopnosti rozjezdu do stoupání podle přílohy XIII části 2 oddílu B bodu 5 nařízení (EU) 2021/535 může být na žádost výrobce upuštěno.	B	B
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA a) Konstrukční části X b) Montáž B	PODMÍNKA a) Konstrukční části X b) Montáž B	PODMÍNKA a) Konstrukční části X b) Montáž B	PODMÍNKA a) Konstrukční části X b) Montáž B
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	A	nespadají do oblasti působnosti	A
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
F16	Hořlavost v autobusech	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE					
G1	Hladina akustického tlaku	Nariadení (EU) č. 540/2014	A	A	A	A
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nariadení (ES) č. 715/2007	A Pokud výrobce vozidla používá motor od jiného výrobce, údaje ze zkušebního stavu od výrobce motoru se přijímají za předpokladu, že je systém řízení motoru identický (tj. s alespoň stejnou elektronickou řídicí jednotkou (ECU)). Zkouška výkonu motoru může být provedena na vozidlovém dynamometru se zohledněním ztráty energie při přenosu.	A Pokud výrobce vozidla používá motor od jiného výrobce, údaje ze zkušebního stavu od výrobce motoru se přijímají za předpokladu, že je systém řízení motoru identický (tj. s alespoň stejnou elektronickou řídicí jednotkou (ECU)). Zkouška výkonu motoru může být provedena na vozidlovém dynamometru se zohledněním ztráty energie při přenosu.	A	A
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nariadení (ES) č. 715/2007	A	A	A	A

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G3	Emise z výfuku motoru v laboratoři	Nařízení (ES) č. 595/2009	A Pokud výrobce vozidla používá motor od jiného výrobce, údaje ze zkušebního stavu od výrobce motoru se přijímají za předpokladu, že je systém řízení motoru identický (tj. s alespoň stejnou elektronickou řídicí jednotkou (ECU)). Zkouška výkonu motoru může být provedena na vozidlovém dynamometru se zohledněním ztráty energie při přenosu.	A Pokud výrobce vozidla používá motor od jiného výrobce, údaje ze zkušebního stavu od výrobce motoru se přijímají za předpokladu, že je systém řízení motoru identický (tj. s alespoň stejnou elektronickou řídicí jednotkou (ECU)). Zkouška výkonu motoru může být provedena na vozidlovém dynamometru se zohledněním ztráty energie při přenosu.	A	A
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G4	Emise z výfuku na silnici	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nářízení (ES) č. 715/2007 Nářízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A
G6	Emise z klikové skříně	Nářízení (ES) č. 715/2007 Nářízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A
G7	Emise způsobené vypařováním	Nářízení (ES) č. 715/2007	A	A	A	A
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nářízení (ES) č. 715/2007	A	A	A	A
G9	Palubní diagnostický systém	Nářízení (ES) č. 715/2007 Nářízení (ES) č. 595/2009	Vozidlo musí být vybaveno palubním diagnostickým systémem (OBD), který musí být navržen, vyroben a instalován tak, aby umožňoval identifikovat typy zhoršení nebo chybné funkce po celou dobu životnosti vozidla a zaznamenat alespoň chybnou funkci systému řízení motoru. Rozhraní OBD musí být schopné komunikovat s běžně dostupnými diagnostickými nástroji.	Vozidlo musí být vybaveno palubním diagnostickým systémem (OBD), který musí být navržen, vyroben a instalován tak, aby umožňoval identifikovat typy zhoršení nebo chybné funkce po celou dobu životnosti vozidla a zaznamenat alespoň chybnou funkci systému řízení motoru. Rozhraní OBD musí být schopné komunikovat s běžně dostupnými diagnostickými nástroji.	A	A
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nářízení (ES) č. 715/2007 Nářízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	Režim malých sérií I		Režim malých sérií II	
			M ₁	N ₁	M ₁	N ₁
G11	Pomocné emisní strategie	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	A	A
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	A	A	A	A
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE					
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nařízení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X	X	X
H2	Aktualizace softwaru	Nařízení (EU) 2018/858 Předpis OSN č. 156	X	X	X	X

Tabulka 2

Regulační akty pro EU schválení typu plně automatizovaných vozidel (podle definice v čl. 3 bodě 22 nařízení (EU) 2019/2144) vyráběných v malých sériích podle článku 41

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST					
A1	Vnitřní výbava	Nařízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti	A	X pro režim ručního řízení A pro plně automatizovaný režim řízení	Všechna okna, střešní panely a přepážky pro použití cestujícími musí být vybaveny zařízením pro automatický zpětný chod, aby se řidičem ovládaný spínač stal nadbytečným. U obousměrných vozidel (tj. vozidel, která nemají rozlišitelnou zadní/přední část a která lze řídit v obou směrech) musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A3	Sedadla pro autobusy	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A	X	U vozidla bez sedadla řidiče se jakékoli sedadlo v první řadě sedadel považuje za přední sedadlo pro cestující. Body 5.1.6.2.1 a 5.1.6.2.2 předpisu OSN č. 14 se nepoužijí.
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A	X	U vozidel bez sedadla řidiče se jakékoli sedadlo v první řadě sedadel považuje za přední sedadlo pro cestující.
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A	X	U vozidel bez sedadla řidiče se jakékoli sedadlo v první řadě sedadel považuje za přední sedadlo pro cestující. Signál nezapnutí bezpečnostního pásu se přenáší do automatizovaného systému řízení (ADS) a případně operátorovi zásahu na dálku podle definice v ►C1 prováděcím nařízení (EU) 2022/1426 ⁽¹⁾ ◄.
A7	Oddělovací systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	

(¹) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1426 ze dne 5. srpna 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení (ADS) plně automatizovaných vozidel (Úř. věst. L 221, 26.8.2022, s. 1)

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X	X	
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X	X	
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X	X	
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nářízení (EU) 2019/2144	X A (pro obousměrná vozidla)	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nářízení (EU) 2019/2144	X A (pro obousměrná vozidla)	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A13	Boční ochrana	Nařízení (EU) 2019/2144	X A (pro obousměrná vozidla)	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
A15	Bezpečnost zkvapalněného ropného plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Požadovaná indikace chybné funkce nebo poruchy se nahradí signálem přenášeným do automatizovaného systému řízení a případně operátorovi zásahu na dálku.
A16	Bezpečnost stlačeného a zkvapalněného zemního plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
A18	Způsobilost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Požadavky na prostor pro cestující se nevztahují na vozidla kategorie N bez cestujících. Údaje obvykle poskytované řidiči se zašlou do systému ADS a případně operátorovi zásahu na dálku.
A20	Čelní náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A nepoužije se u vozidel s rychlostí nižší než 30 km/h	X	Za bod „R“ řidiče se považuje bod „R“ cestujícího, který je nejvíc vpředu. Nemá-li vozidlo volant ani pedály, poloha volantu a pedálů se nebere v úvahu. Pokud vozidlo nemá řidiče nebo/nebo sedadlo druhého řidiče, neměly by se tyto polohy zkoušet. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A nepoužije se u vozidel s rychlostí nižší než 30 km/h	X	Za bod „R“ řidiče se považuje bod „R“ cestujícího, který je nejvíc vpředu. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X	
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	zařízení	zařízení	
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A nepoužije se u vozidel s rychlostí nižší než 30 km/h	X	Nárazová zkouška se provede po dohodě mezi výrobcem a schvalovacím orgánem na straně nebo na stranách. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A nepoužije se u vozidel s rychlostí nižší než 30 km/h	X	Za bod „R“ sedadla řidiče se považuje bod „R“ sedadla spolujezdce, které je nejvíc vpředu. Dynamická zkouška bočním nárazem na sloup se provede po dohodě mezi výrobcem a schvalovacím orgánem na straně nebo na stranách. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nařízení (EU) 2015/758	nepoužije se	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	U plně automatizovaného režimu řízení ADS zajišťuje funkčnost.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST					
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nařízení (EU) 2019/2144	X A (pro obousměrná vozidla)	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	X A (pro obousměrná vozidla)	X A (pro obousměrná vozidla)	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
B3	Systém čelní ochrany	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	
B7	Detekce zpětného chodu	Nařízení (EU) 2019/2144	není k dispozici (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	
B8	Výhled směrem dopředu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	
B10	Bezpečnostní zasklení	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A	X	Bod 4.1.3 přílohy 24 se nepoužije (při montáži čelního skla není k dispozici žádný bod R). Veškerá čelní vnější zasklení směřující dopředu se považují za čelní sklo. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	
B12	Ostříkovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	X	X	X	
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ					
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Platí však základní (mechanické) požadavky na řízení: — požadavky vztahující se na ovládací prvek řízení (např. maximální řídicí síly) se nepoužijí, — ustanovení o poruše a výsledky podle bodu 5.3 nejsou při absenci řidiče relevantní, ale oznámení o poruše by mělo být (digitálně) zpřístupněno systému ADS a případně operátorovi zásahu na dálku. — musí být splněna ustanovení přílohy 6 o komplexních elektronických systémech a mohou být zahrnuta do bezpečnostní koncepce systému ADS. Systém ADS musí obsluhovat úkony svěřené řidiči a asistenčnímu systému řízení řidiče.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	
C3	Nouzové udržení v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	
C4	Brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim)	Aktivace brzd spravovaných pomocným poplašným systémem jako náhrada za řidiče a asistenční systémy řidiče. Každé vozidlo musí být případně vybaveno — systémem provozního brzdění, — systémem nouzového brzdění, — systémem parkovacího brzdění, — systémem odlehčovacího brzdění. (pro kategorie vozidel, na něž se vztahuje předpis OSN č. 13) Všechny přílohy předpisu OSN č. 13 s výjimkou přílohy 5 (Doplňková ustanovení použitelná pro určitá vozidla, jak je specifikováno v ADR) zůstávají v platnosti.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
						<p>Všechny výkony vytvářené svalovou energií (např. nouzové brzdění) se nahradí alternativním napájením (bude provádět ADS – potřeba zvláštního zkušební režimu). Problém nezajištění (žádný záložní řidič).</p> <p>Všechny sdělovače, indikátory, výstrahy a informace v souladu s předpisem OSN č. 13 nebo předpisem OSN č. 13-H (v závislosti na kategorii vozidla) se zasílají do systému ADS a případně operátorovi zásahu na dálku.</p> <p>Vyžaduje-li předpis OSN č. 13 více než jednu kontrolu, nahradí se dvěma nezávislými zdroji energie, např. aktivační provozní brzdění a parkovací brzdění musí být aktivovány brzdami s oddělenými zásobami energie, ovladači a logikou.</p> <p>Koncepce bezpečnosti ADS musí zahrnovat elektronické systémy brzdového systému (včetně rozhraní a interakcí s jinými dotčenými elektronickými systémy vozidla).</p> <p>ADS se stará o úkoly svěřené řidiči a asistenčním systémům při brzdění.</p>
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
C6	Asistence při brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	
C7	Řízení stability	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkčnost, na kterou se vztahuje soubor doplňkových údajů)	
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	není k dispozici (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	nepoužije se (funkčnost, na kterou se vztahuje ADS)	X pro režim ručního řízení Nepoužije se pro plně automatizovaný jízdní režim (funkce, na kterou se vztahuje ADS)	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nářízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim)	V případě vozidel vybavených výstražným systémem k signalizaci jízdy bez vzduchu v pneumatice se varovný signál a signál chybné funkce jízdy bez vzduchu v pneumatice nahradí signály přenášenými do systému ADS a případně operátorovi vzdáleného zásahu.
C12	Protektorované pneumatiky	Nářízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Výstražný signál musí být zaslán do systému ADS a případně operátorovi dálkového zásahu.
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Výstražný signál musí být zaslán do systému ADS a případně operátorovi dálkového zásahu.
C15	Montáž pneumatik	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X	Výstražný štítek s maximální rychlostí (ve vozidle) se nevyžaduje. Systém ADS nesmí překročit maximální rychlostní kapacitu pneumatik předepsanou výrobcem vozidla.
C16	Náhradní kola	Nářízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ					
D1	Zvuková výstraha	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Je zapotřebí zkušební režim. Kromě požadavků na zkoušky elektromagnetické kompatibility automobilů (EMC) popsanych v přílohách 4 až 22 předpisu OSN č. 10 se před počátečními zkouškami EMC a během nich použije tento postup: 1. Je-li plně automatizované vozidlo s ADS podrobena zkouškám elektromagnetické kompatibility (EMC), měly by být funkce ADS zapnuty a rovněž by měly fungovat v aktivním režimu. Lze však pozorovat určitá omezení v případě použití. Proto je třeba před provedením zkoušky EMC konzultovat zkušební program se schvalovacím orgánem, zda souhlasí s návrhem kritérií vyhovění/nevyhovění, který vypracovala laboratoř EMC podle bodu 6.1.2 předpisu OSN č. 10. Před začátkem zkoušení musí technická zkušebna ve spolupráci s výrobcem připravit plán zkoušek, který obsahuje alespoň provozní režim, stimulovanou funkci (funkce), monitorovanou funkci (funkce), kritérium (kritéria) vyhovění/nevyhovění a zamýšlené emise.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
						<p>2. Výrobce vozidla nebo elektronické/elektrické součásti nebo sestavy součástí (ESA) vyplní informace podle přílohy 2 A nebo 2B předpisu OSN č. 10. Laboratoř EMC tyto informace zpřístupní jako přílohu zkušebního protokolu.</p> <p>3. V případě, že je použit zásah na dálku a mohl by ovlivnit chování vozidla, měl by být dálkový zásah součástí plánu zkoušek EMC.</p> <p>4. Je-li třeba při počáteční zkoušce instalovat na několik prvků feritové bloky nebo hliníkovou fólii, aby vyhověly zkouškám EMC, dokazuje to, že koncepce EMC byla nedostačující a potenciálně náchylná k odchylkám.</p> <p>Počáteční zkoušky proto nemohou být nikdy použity pro další revizi nebo rozšíření na další vozidla nebo pro přidání/změnu podskupin ESA (elektronické montážní podskupiny) k vozidlu/zkoušenému předmětu.</p>
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
D5	Rychloměr	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Požadavky se nepoužijí s tou výjimkou, že signál rychlosti musí být odeslán do systému ADS.
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Signál z počítadla ujetých kilometrů musí být odeslán do systému ADS
D7	Omezovače rychlosti	Nářízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Je zapotřebí zkušební režim. Řízení a omezení rychlosti musí zajišťovat ADS.
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) nepoužije se (pro plně automatizovaný režim řízení) (funkce, na kterou se vztahuje ADS)	
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
D10	Systémy vytápění	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	V případě části nebo částí systému vytápění v prostoru pro cestující a v případě přehřátí nesmí teplota částí překročit 110 °C (70 °C u M ₂ a 80 °C u M ₃). Aktivaci a seřízení systému vytápění může řídit ADS a/ nebo cestující nebo případně operátor vzdáleného zásahu.
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D13	Retroreflexní zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D14	Světelné zdroje	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Požadavky musí zůstat stejné, ale v případě poruchy se informace zašlou do systému ADS a případně operátorovi zásahu na dálku. Aktivaci světel řídí systém ADS. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech, pokud to není neslučitelné s použitím, které bylo schváleno schvalovacím orgánem.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
D16	Signál nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Ovladač stěrače světlometu musí být řízen systémem ADS.
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) nepoužije se (pro plně automatizovaný režim)	nespádají do oblasti působnosti
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU					
E1	Uspřádání montáže alkoholového imobilizéru	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X (pro režim ručního řízení) není k dispozici (pro plně automatizovaný režim řízení)	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	X	
E5	Zapisovač údajů o události	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A pro plně automatizovaný režim řízení X pro režim ručního řízení	Konkrétní datové prvky systému ADS jsou uvedeny v ► C1 prováděcím nařízení (EU) 2022/1426 ◀.
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládní (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	Na něž se vztahuje ► C1 prováděcím nařízením (EU) 2022/1426 ◀
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	Na něž se vztahuje ► C1 prováděcím nařízením (EU) 2022/1426 ◀

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek	Dosud žádný požadavek
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	Na něž se vztahuje ► C1 prováděcím nařízením (EU) 2022/1426 ◀
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA					
F1	Místo pro registrační tabulku	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech, pokud to není neslučitelné s použitím, které bylo schváleno schvalovacím orgánem.
F2	Couvání	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	U systému ADS se rovněž zkouší jeho manévrovací schopnost (zpětný rychlostní stupeň). Systém ADS musí obsluhovat funkce přidělené řidiči (např. aktivaci zpětného chodu).

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
F3	Zámky a závěsy dveří	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Vizuální signál systému varování při zavírání dveří se nahradí signálem přenášeným do systému ADS a případně operátorovi zásahu na dálku. Vybavení bočních dveří zajišťovacími zařízeními závisí na uvážení výrobce. Primární ovladače dveří, které by byly běžně přístupné řidiči, by musely být přístupné buď z případného hlavního místa k sezení, nebo v blízkosti jednotlivých dveří. Systém ADS musí zajistit, že pohyb vozidla bude umožněn pouze tehdy, jsou-li dveře zavřené.
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nařízení (EU) 2019/2144	A	X	X	Požadavky na přístup do vozidla se nepoužijí, pokud vozidlo nemá kabinu.
F5	Vnější výčnělky	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	A	A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Snímače namontované ve vozidle se systémem ADS, které jsou nezbytné k provádění úkonů potřebných k ovládnání vozidla v provozu (Dynamic Driving Task, DDT), mohou být vyloučeny podobným způsobem jako zařízení kamerových monitorovacích systémů, pokud splňují obecné požadavky na kamerové monitory uvedené v bodě 6.2.2.1 předpisu OSN č. 46. V případě absence sedadla řidiče se za bod „R“ řidiče považuje bod „R“ spolujezdce, který je nejvíc vpředu.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
						U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
F6	Vnější výčelnky kabin užitkových vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	Snímače namontované ve vozidle se systémem ADS, které jsou nezbytné k provádění úkonů potřebných k ovládní vozidla v provozu (Dynamic Driving Task, DDT), mohou být vyloučeny podobným způsobem jako zařízení kamerových monitorovacích systémů, pokud splňují obecné požadavky na kamerové monitory uvedené v bodě 6.2.2.1 předpisu OSN č. 46. V případě absence sedadla řidiče se za bod „R“ řidiče považuje bod „R“ spolujezdce, který je nejvíc vpředu. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nařízení (EU) 2019/2144	X A pro obousměrná vozidla	X A pro obousměrná vozidla	X	U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
F8	Tažná zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
F9	Kryty kol	Nařízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim)	Plně použitelné. U obousměrných vozidel musí být požadavky splněny v obou směrech. Alternativní požadavky vedoucí k rovnocenné úrovni bezpečnosti, kterou uzná schvalovací orgán udělující schválení typu, jsou povoleny, pokud je splnění všech požadavků v obou směrech neslučitelné s obousměrným použitím.
F10	Systémy proti rozstříku	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	
F11	Hmotnosti a rozměry	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A.	A (pro plně automatizovaný režim) X (pro režim ručního řízení)	Pokud na palubě není žádná palubní obsluha, hmotnost v provozním stavu nezahrnuje hmotnost řidiče. Snímače systému ADS umístěné nad úrovní 2 metry nejsou zahrnuty do maximálních rozměrů v souladu s ustanoveními přílohy XIII nařízení (EU) 2021/535.
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Upozornění řidiče, že mechanické spojovací zařízení je uzamčeno/odblokováno, musí být zasláno do systému ADS a případně operátorovi zásahu na dálku.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	Plně automatizovaná vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí nemohou být schválena.
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim)	Autobusy bez střechy a trolejbusy nespadají do oblasti působnosti. Obecně musí bezpečnostní koncepce systému ADS zahrnovat úkony, které řidič běžně předpokládá, v souladu s předpisem OSN č. 107. Požadavky bodů 7.2.2.1.1, 7.2.2.1.2 a 7.2.2.1.3 definované v příloze 3 předpisu OSN č. 107 se nepoužijí. Všechny požadované informace, které se obvykle zobrazují řidiči nebo na které je řidič upozorněn, nebo informace pro cestující v případě nouze musí být předány do systému ADS, obsluze na palubě a operátorovi zásahu na dálku (např. hasicímu systému). Systém ADS musí obsluhovat dveře ovládané servomotorem. Systém ADS musí v rámci bezpečnostní koncepce systému ADS zajistit reakci na oheň (např. nouzový manévr a přesun do bezpečného stavu) a dveře ponechat automaticky odemknuté, je-li to bezpečné.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
						<p>V případě nouze musí systém ADS v rámci koncepce bezpečnosti systému ADS obsloužit systém nouzového osvětlení. Po aktivaci musí nouzový osvětlovací systém zůstat aktivní po dobu nejméně 30 minut. Tato aktivní funkce musí být zobrazena také operátorovi zásahu na dálku, který může systém nouzového osvětlení deaktivovat.</p> <p>Systém snížení výšky nástupní hrany musí být v systému ADS uveden v činnost automaticky tak, aby bylo dosaženo požadované výšky stupátka. Součástí bezpečnostní koncepce systému ADS musí být také systém prevence, který má zabránit tomu, aby chodidla/nohy cestujících, kteří nastupují do vozidla, neuvízly při spuštění pod vozidlem.</p>
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	X	X	
F16	Hořlavost v autobusech	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	X	X	
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE					
G1	Hladina akustického tlaku	Nařízení (EU) č. 540/2014	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Zkušební režim je nezbytný. Výrobce po dohodě s technickou zkušební definuje způsob provedení zkoušky v souladu s technickým odůvodněním. Pro schválení typu se uvažuje nejvyšší hodnota naměřená v manuálním nebo/a autonomním režimu.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespadají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
						<p>Vozidla s celkovou hladinou akustického tlaku splňující požadavky bodu 6.2.8 předpisu EHK OSN č. 138(1) s odchylkou +3 dB(A) nemusí být vybavena akustickým varovným systémem vozidla (AVAS). Požadavky stanovené v bodě 6.2.8 uvedeného předpisu pro třetiooktávová pásma a požadavky stanovené v bodě 6.2.3 uvedeného předpisu pro změnu frekvence definovanou v bodě 2.4 („změna frekvence“) uvedeného předpisu se na tato vozidla k určení potřeby systému AVAS nevztahují, nehledě na to, zda řízení vozidla při zkoušce probíhá ručně nebo autonomně.</p> <p>Za bod R sedadla řidiče se považuje nejnižší bod R sedadel pro spolujezdcy v první řadě sedadel.</p> <p>Použitý zkušební postup/zvláštní uspořádání se zaznamená do zkušebního protokolu.</p>
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nařízení (ES) č. 715/2007	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	<p>Výrobce stanoví zkušební režim, který umožní zkoušení na vozidlovém dynamometru, a sdělí tuto metodu příslušným schvalovacím orgánům.</p> <p>Požadovaný systém varování a upozornění řidiče se nahradí signály přenášenými do automatizovaného systému řízení a případně operátorovi zásahu na dálku. Operátorovi zásahu na dálku musí být jasně sděleno, kdy bude upozornění aktivováno.</p>

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nařízení (ES) č. 715/2007	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro plně automatizovaný režim řízení)	Výrobce stanoví zkušební režim, který umožní zkoušení na vozidlovém dynamometru, a sdělí tuto metodu příslušným schvalovacím orgánům.
G3	Emise z výfuku motoru v laboroři	Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro automatizovaný režim řízení)	Požadovaný systém varování a upozornění řidiče musí být nahrazen signály přenášenými automatizovanému systému řízení a případně operátorovi zásahu na dálku. Operátorovi zásahu na dálku musí být jasně sděleno, kdy bude upozornění aktivováno.
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro automatizovaný režim řízení)	Výrobce stanoví zkušební režim pro účely provedení ověřovací zkoušky a sdělí tuto metodu příslušným schvalovacím orgánům.
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržena a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
G4	Emise z výfuku na silnici	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro automatizovaný režim řízení)	Výrobce stanoví zkušební režim, který umožní zkoušení na silnici, a sdělí tuto metodu příslušným schvalovacím orgánům. Požadovaný systém varování a upozornění řidiče se nahradí signály přenášenými do automatizovaného systému řízení a případně operátorovi zásahu na dálku. Operátorovi zásahu na dálku musí být jasně sděleno, kdy bude upozornění aktivováno.
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	X (pro režim ručního řízení)	Výrobce stanoví zkušební režim, který umožní zkoušení na silnici, a sdělí tuto metodu příslušným schvalovacím orgánům.
G6	Emise z klikové skříně	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	
G7	Emise způsobené vypařováním	Nařízení (ES) č. 715/2007	X	X	X	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nařízení (ES) č. 715/2007	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro automatizovaný režim řízení)	Výrobce stanoví zkušební režim, který umožní zkoušení na vozidlovém dynamometru, a sdělí tuto metodu příslušným schvalovacím orgánům. Požadovaný systém varování a upozornění řidiče musí být nahrazen signály přenášenými automatizovanému systému řízení a případně operátorovi zásahu na dálku. Operátorovi zásahu na dálku musí být jasně sděleno, kdy bude upozornění aktivováno.
G9	Palubní diagnostický systém	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	A	A	X (pro režim ručního řízení) A (pro automatizovaný režim řízení)	Požadované světlo indikátoru chybné funkce (MIL) se nahradí signálem přenášeným do automatizovaného systému řízení a případně operátorovi zásahu na dálku.
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	
G11	Pomocné emisní strategie	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt (oblast působnosti regulačního aktu zůstává nezměněna)	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ a N ₃ bez sedadla řidiče a bez cestujících	Plně automatizovaná vozidla kategorií N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃ bez sedadla řidiče, s cestujícími	Vozidla dvojího režimu: vozidla se sedadlem řidiče navržená a vyrobená tak, aby je řidič řídil v „režimu ručního řízení“ a aby byla řízena automatizovaným systémem řízení (ADS) bez jakéhokoli dohledu řidiče v „plně automatizovaném režimu řízení“	Zvláštní ustanovení, která se použijí v případě použití písmene A (tj. schválení není podle regulačního aktu možné, protože dosud neobsahuje zvláštní požadavky na plně automatizovaná vozidla) Žádné ustanovení se nepoužije, pokud kategorie vozidel nespádají do oblasti působnosti základního regulačního aktu.
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	X	X	X	
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	nepoužije se	X	X	
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE					
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nariadení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X	X	
H2	Aktualizace softwaru	Nariadení (EU) 2018/858. Předpis OSN č. 156	X	X	X	

▼ B***Dodatek 2***

Požadavky na EU schválení jednotlivého vozidla podle článku 44

1. ŽÁDOST

Pro účely použití tohoto dodatku se vozidlo považuje za nové, pokud:

- a) nebylo doposud registrováno; nebo
- b) bylo v době podání žádosti o schválení jednotlivého vozidla registrováno po dobu kratší než šest měsíců.

Vozidlo se považuje za registrované, pokud obdrželo trvalé, dočasné nebo krátkodobé správní oprávnění k provozu v silniční dopravě, včetně jeho identifikace a vydání registrační značky ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Pokud neexistuje doklad o registraci, může příslušný orgán odkázat na dostupný průkazný doklad data výroby nebo průkazný doklad první koupě.

2. SPRÁVNÍ USTANOVENÍ**2.1. Kategorizace vozidla**

Vozidla jsou kategorizována podle kritérií stanovených v příloze I tímto způsobem:

- a) přihlédne se ke skutečnému počtu míst k sezení a
- b) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla musí být maximální hmotnost podle výrobce v zemi původu a uvedena v jeho úřední dokumentaci.

Pokud z důvodu konstrukce karoserie není možné snadno určit kategorii vozidla, použijí se podmínky stanovené v příloze I.

2.2. Žádost o schválení jednotlivého vozidla

- a) Žadatel podá schvalovacímu orgánu žádost o schválení doplněnou veškerou příslušnou dokumentací potřebnou pro postup schvalování.

Pokud je podaná dokumentace neúplná, padělaná nebo pozměněná, žádost o schválení bude odmítnuta.

- b) Pro konkrétní vozidlo lze podat pouze jednu žádost pouze v jednom členském státě. Schvalovací orgán může od žadatele požadovat písemný závazek v tom smyslu, že v členském státě schvalovacího orgánu bude předložena pouze jedna žádost.

Za konkrétní vozidlo se považuje skutečné vozidlo, jehož číslo VIN je jednoznačně identifikováno.

Žadatel však může požádat o EU schválení jednotlivého vozidla v jiném členském státě, pokud jde o jiné konkrétní vozidlo, jehož technické charakteristiky jsou totožné nebo podobné charakteristikám vozidla, jemuž bylo uděleno EU schválení jednotlivého vozidla.

- c) Vzor formuláře žádosti a uspořádání složky stanoví schvalovací orgán.

Požadované údaje o vozidle smí představovat pouze příslušný výběr informací uvedených v příloze I.

- d) Technické požadavky, jež musí být splněny, jsou stanoveny v bodě 4.

▼ B

Technické požadavky jsou požadavky použitelné na vozidla, která spadají pod typ vozidla, jenž je ke dni předložení žádosti právě ve výrobě.

- e) Pokud jde o zkoušky vyžadované podle regulačních aktů uvedených v této příloze, žadatel předloží prohlášení o shodě s uznávanými mezinárodními normami či předpisy. Dané prohlášení může vydat pouze výrobce vozidla.

„Prohlášením o shodě“ se rozumí prohlášení vydané kanceláří nebo oddělením společnosti výrobce, které je vedením řádně oprávněno k tomu, aby plně zastávalo právní odpovědnost výrobce, pokud jde o návržení a konstrukci vozidla.

Regulační akty, pro které se takové prohlášení musí dodat, jsou uvedené v bodě 4.

Pokud určité prohlášení o shodě vyvolává pochybnosti, žadatel může být vyzván, aby od výrobce získal důkaz, včetně zkušebního protokolu, který by pravdivost prohlášení doložil.

2.3. Technické zkušebny pověřené schvalováním jednotlivých vozidel

- a) Technické zkušebny, kterým je svěřeno schvalování jednotlivých vozidel, jsou zkušebny kategorie A podle čl. 68 odst. 1.
- b) Odchylně od požadavku prokázat soulad s normami uvedenými v dodatku 1 k příloze III musí technické zkušebny splňovat tyto normy:
- i) EN ISO/IEC 17025:2005, pokud zkoušky provádějí samy;
 - ii) EN ISO/IEC 17020:2012, pokud ověřují soulad vozidla s požadavky obsaženými v tomto dodatku;
- c) pokud je třeba na žádost žadatele provést zkoušky vyžadující zvláštní kvalifikaci, tyto zkoušky musí být provedeny jednou z technických zkušeben oznámených Komisi podle volby žadatele.

2.4. Zkušební protokoly

- a) Zkušební protokoly se vypracovávají v souladu s bodem 5.10.2 normy EN ISO/IEC 17025:2005.
- b) Zkušební protokoly se vypracovávají v jednom z jazyků Unie stanoveným schvalovacím orgánem.

Pokud byl v souladu s bodem 2.3 písm. c) zkušební protokol vydán v jiném členském státě, než kterému je svěřeno schvalování jednotlivých vozidel, schvalovací orgán může požadovat, aby žadatel předložil věrný překlad zkušebního protokolu.

- c) Zkušební protokoly zahrnují popis zkoušeného vozidla včetně jeho identifikace. Popisují se části, které hrají významnou roli s ohledem na výsledky zkoušek, a uvádějí se jejich identifikační čísla.
- d) Na žádost žadatele může být pro účely schválení jiného jednotlivého vozidla zkušební protokol vydaný pro systém související s určitým vozidlem předložen týměž nebo jiným žadatelem opakovaně.

▼ B

V takovém případě schvalovací orgán zajistí, aby technická charakteristika vozidla byla řádně přezkoumána v porovnání se zkušebními protokoly.

Na základě kontroly vozidla a dokumentace přiložené ke zkušebnímu protokolu musí být prokázáno, že vozidlo, u kterého se žádá o jednotlivé schválení, má stejné charakteristiky jako vozidlo popsané v protokolu.

- e) Lze předkládat pouze ověřené kopie zkušebních protokolů.
- f) Zkušební protokoly uvedené v písmenu d) nezahrnují protokoly vytvořené za účelem udělení schválení jednotlivého vozidla.

2.5. Během postupu schvalování jednotlivého vozidla zkoumá technická zkušebna fyzicky každé konkrétní vozidlo.

Z této zásady se nepovolují žádné výjimky.

2.6. Pokud schvalovací orgán uzná, že vozidlo splňuje technické požadavky vymezené v tomto dodatku a odpovídá popisu uvedenému v žádosti, udělí schválení v souladu s článkem 44.

2.7. Certifikát o schválení se vytváří podle článku 44.

2.8. Schvalovací orgán uchovává záznamy o všech schváleních udělených podle článku 44.

3. REVIZE TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ

Seznam technických požadavků uvedených v bodě 4 musí být pravidelně revidován, aby se zohlednily výsledky snahy o harmonizaci, která probíhá na Světovém fóru pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel („WP.29“) v Ženevě, a vývoj právních předpisů ve třetích zemích.

4. TECHNICKÉ POŽADAVKY

Část I: Vozidla patřící do kategorie M₁

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
1	Směrnice Rady 70/157/EHS ⁽¹⁾ (přípustná hladina akustického tlaku)	<p>Zkouška za jízdy</p> <p>a) Zkouška se provede v souladu s „metodou A“ uvedenou v příloze 3 předpisu OSN č. 51.</p> <p>Mezní hodnoty jsou specifikovány v bodě 2.1 přílohy I směrnice 70/157/EHS. Připouští se jeden decibel nad povolené mezní hodnoty.</p> <p>b) Zkušební trať musí splňovat ustanovení přílohy 8 předpisu OSN č. 51. Zkušební trať s jinými charakteristikami lze použít za podmínky, že technická zkušebna provedla korelační zkoušku. V případě potřeby se použije korekční faktor.</p> <p>c) Výfukové systémy obsahující vláknité materiály nemusí být uvedeny do stavu předepsaného v příloze 5 předpisu OSN č. 51.</p> <p>Zkouška se stojícím vozidlem</p> <p>Provede se zkouška podle ustanovení bodu 3.2 přílohy 3 předpisu OSN č. 51.</p>

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
2 A	<p>Nařízení (ES) č. 715/2007</p> <p>(emise Euro 5 a Euro 6 lehká užitková vozidla/přístup k informacím)</p>	<p>Emise z výfuku</p> <p>a) V souladu s přílohou III nařízení (ES) č. 692/2008 se provede zkouška typu I za použití faktorů zhoršení uvedených v bodě 1.4 přílohy VII nařízení (ES) č. 692/2008. Použijí se mezní hodnoty uvedené v tabulkách I a II v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007.</p> <p>b) Nevyžaduje se, aby vozidlo mělo najeto 3 000 km, jak je uvedeno v bodě 3.1.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 83.</p> <p>c) Při zkoušce musí být použito referenční palivo předepsané v příloze IX nařízení (ES) č. 692/2008.</p> <p>d) Dynamometr musí být nastaven v souladu s technickými požadavky stanovenými v bodě 3.2 přílohy 4 předpisu OSN č. 83.</p> <p>e) Zkouška uvedená v písmeni a) se neprovádí, pokud lze prokázat, že vozidlo splňuje kalifornskou sbírku nařízení zmíněnou v bodě 2.1.1 přílohy I nařízení (ES) č. 692/2008.</p> <p>Emise způsobené vypařováním</p> <p>V případě motoru poháněného benzinem se vyžaduje systém pro regulaci emisí způsobených vypařováním (např. uhlíková nádrž).</p> <p>Emise z klikové skříně</p> <p>Vyžaduje se zařízení pro recyklaci plynů z klikové skříně.</p> <p>Palubní diagnostický systém (OBD)</p> <p>a) Vozidlo musí být vybaveno systémem OBD.</p> <p>b) Rozhraní OBD musí být schopné komunikovat s běžnými diagnostickými nástroji používanými pro pravidelné technické kontroly.</p> <p>Opacita kouře</p> <p>a) Vozidla s motorem poháněným motorovou naftou se zkouší zkušebními metodami uvedenými v dodatku 2 k příloze IV nařízení (ES) č. 692/2008.</p> <p>b) Korigovaná hodnota koeficientu absorpce musí být uvedena na dobře viditelném a snadno přístupném místě.</p> <p>Emise CO₂ a spotřeba paliva</p> <p>a) Zkouška se provede v souladu s ustanoveními přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008.</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>b) Nevyžaduje se, aby vozidlo mělo najeto 3 000 km, jak je požadováno v bodě 3.1.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 83.</p> <p>c) Pokud vozidlo splňuje kalifornskou sbírku nařízení zmíněnou v bodě 2.1.1 přílohy I nařízení (ES) č. 692/2008, a není tedy vyžadována zkouška výfukových emisí, členské státy vypočítají emise CO₂ a spotřebu paliva podle vzorců stanovených ve vysvětlivkách ^(b) a ^(c).</p> <p>Přístup k informacím</p> <p>Ustanovení týkající se přístupu k informacím se nepoužijí.</p> <p>Měření výkonu</p> <p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, ve kterém bude uveden maximální výkon motoru v kW i odpovídající otáčky motoru v otáčkách za minutu.</p> <p>b) Žadatel může případně uvést křivku výkonu motoru, která poskytuje tutéž informaci.</p>
3	<p>Předpis OSN č. 34</p> <p>(palivové nádrže – ochrana proti podjetí zezadu)</p>	<p>Palivové nádrže</p> <p>a) Palivové nádrže musí splňovat ustanovení bodu 5 předpisu OSN č. 34 s výjimkou bodů 5.1, 5.2 a 5.12. Zejména musí splňovat body 5.9 a 5.9.1, ale neprovádí se zkoušky odkapávání paliva.</p> <p>b) Nádrže na LPG nebo CNG musí mít schválení typu v souladu s předpisem OSN č. 67, sérií změn 01, nebo s předpisem OSN č. 110 ^(a).</p> <p>Specifická ustanovení pro palivové nádrže vyrobené z plastových materiálů</p> <p>Žadatel předloží prohlášení výrobce, že palivová nádrž daného vozidla, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <p>— FMVSS č. 301 (celistvost palivového systému), nebo</p> <p>— příloha 5 předpisu OSN č. 34.</p> <p>Ochrana proti podjetí zezadu</p> <p>Zadní část vozidla musí být konstruována v souladu s body 8 a 9 předpisu OSN č. 4.</p>
3B	<p>Předpis OSN č. 58</p> <p>(ochrana proti podjetí zezadu)</p>	<p>Zadní část vozidla musí být konstruována v souladu s bodem 2 předpisu OSN č. 58. Postačuje splnit požadavky stanovené v bodě 2.3.</p>
4 A	<p>Nařízení (EU) č. 1003/2010</p> <p>(umístění zadní registrační tabulky)</p>	<p>Místo, sklon, úhly viditelnosti a umístění registrační tabulky musí splňovat požadavky nařízení (EU) č. 1003/2010.</p>

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
5 A	Předpis OSN č. 79 (mechanismus řízení)	<p>Mechanické systémy</p> <p>a) Mechanismus řízení musí být vyroben tak, aby docházelo k samostředění. Shoda s tímto ustanovením se ověřuje zkouškou podle bodů 6.1.2 a 6.2.1 předpisu OSN č. 79.</p> <p>b) Selhání mechanismu strojního řízení nesmí vést k úplné ztrátě ovladatelnosti vozidla.</p> <p>Komplexní elektronický řídicí systém vozidla (zařízení „drive-by wire“)</p> <p>Komplexní elektronický řídicí systém se povoluje pouze tehdy, pokud splňuje ustanovení přílohy 6 předpisu OSN č. 79.</p>
6 A	Předpis OSN č. 11 (zámky a závěsy dveří)	Soulad s bodem 6.1.5.4 předpisu OSN č. 11.
7 A	Předpis OSN č. 28 (zvuková výstražná zařízení)	<p>Konstrukční části</p> <p>Zvuková výstražná zařízení nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 28. Musí však vysílat ustálený zvuk podle požadavků bodu 6.1.1 předpisu OSN č. 28.</p> <p>Montáž na vozidle</p> <p>a) Zkouška se provede podle ustanovení bodu 6.2 předpisu OSN č. 28.</p> <p>b) Maximální hladina akustického tlaku musí být v souladu s bodem 6.2.7.</p>
8 A	Předpis OSN č. 46 (zařízení pro nepřímý výhled)	<p>Konstrukční části</p> <p>a) Na vozidle musí být namontována zpětná zrcátka předepsaná podle bodu 15.2 předpisu OSN č. 46.</p> <p>b) Nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 46.</p> <p>c) Poloměry zaoblení zrcátek nesmí způsobovat významné zkreslení obrazu. Poloměry zaoblení se podle uvážení technické zkušebny ověřují metodou popsanou v příloze 7 předpisu OSN č. 46. Poloměry zaoblení nesmí být menší než poloměry požadované v bodě 6.1.2.2.4 předpisu OSN č. 46.</p> <p>Montáž na vozidle</p> <p>Provede se měření, aby se zajistilo, že pole výhledu splňují ustanovení bodu 15.2.4 předpisu OSN č. 46.</p>

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
9 A	<p>Předpis OSN č. 13-H (brzdění)</p>	<p>Obecná ustanovení</p> <p>a) Brzdový systém musí být vyroben podle ustanovení bodu 5 předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>b) Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola.</p> <p>c) Vlastnosti brzdového systému musí splňovat ustanovení přílohy III předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>d) Pro tyto účely se silniční zkoušky provádějí na trati, která má povrch s vysokým součinitelem adheze. Zkouška parkovací brzdy se provádí na 18 % stoupání (směrem nahoru a dolů).</p> <p>Provedou se pouze zkoušky uvedené níže v oddílech „Provozní brzda“ a „Parkovací brzda“. V každém případě musí být vozidlo plně naloženo.</p> <p>e) Silniční zkouška zmíněná v písmeni d) se neprovádí, pokud žadatel může předložit prohlášení výrobce, že vozidlo odpovídá předpisu OSN č. 13-H včetně doplňku 5 nebo FMVSS č. 135.</p> <p>Provozní brzda</p> <p>a) Provede se zkouška typu 0 předepsaná v bodech 1.4.2 a 1.4.3 přílohy 3 předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>b) Kromě toho se provede zkouška typu I předepsaná v bodě 1.5 přílohy 3 předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>Parkovací brzda</p> <p>Provede se zkouška podle ustanovení bodu 2.3 přílohy 3 předpisu OSN č. 13-H.</p>
10 A	<p>Předpis OSN č. 10 (vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita))</p>	<p>Konstrukční části</p> <p>a) Elektrické/elektronické montážní podskupiny nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 10.</p> <p>b) Dodatečně namontovaná elektrická/elektronická zařízení však musí být v souladu s předpisem OSN č. 10.</p> <p>Vysílané elektromagnetické záření</p> <p>Žadatel předloží prohlášení výrobce, že vozidlo odpovídá předpisu OSN č. 10 nebo těmto alternativním normám:</p> <p>— Širokopásmové elektromagnetické záření: CISPR 12 nebo SAE J551-2, nebo</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>— Úzkopásmové elektromagnetické záření: CISPR 12 (mimo vozidlo) nebo 25 (ve vozidle) nebo SAE J551-4 a SAE J1113-41.</p> <p>Zkoušky odolnosti</p> <p>Od zkoušek odolnosti se upouští.</p>
12 A	<p>Předpis OSN č. 21 (vnitřní výbava)</p>	<p>Vnitřní uspořádání</p> <p>a) S ohledem na požadavky na pohlcování energie je vozidlo považováno za odpovídající předpisu OSN č. 21, pokud je vybaveno alespoň dvěma předními airbagy, jedním umístěným ve volantu a jedním v palubní desce.</p> <p>b) Je-li vozidlo vybaveno pouze jedním předním airbagem umístěným ve volantu, palubní deska musí být vyrobena z materiálů pohlcujících energii.</p> <p>c) Technická zkušebna ověří, že v oblastech vymezených v bodech 5.1 až 5.7 předpisu OSN č. 21 se nevyskytují žádné ostré hrany.</p> <p>Elektrické ovládání</p> <p>a) Elektricky ovládaná okna, systémy střešních panelů a systémy přepážek se zkouší v souladu s bodem 5.8 předpisu OSN č. 21.</p> <p>Citlivost systémů samočinného zpětného chodu zmíněná v bodě 5.8.3 se smí lišit od požadavků stanovených v bodě 5.8.3.1.1 předpisu OSN č. 21.</p> <p>b) Požadavky týkající se systémů samočinného zpětného chodu se nevztahují na elektrická okna, která nelze zavřít, když je zapalování vypnuté.</p>
13 A	<p>Předpis OSN č. 18 (zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla a imobilizér)</p>	<p>a) Aby se zabránilo neoprávněnému použití, musí být vozidlo vybaveno:</p> <ul style="list-style-type: none"> — blokovacím zařízením podle definice v bodě 2.3 předpisu OSN č. 18, a — imobilizérem, který splňuje technické požadavky bodu 5 předpisu OSN č. 18; <p>b) pokud je třeba v souladu s písmenem a) imobilizér namontovat dodatečně, musí se jednat o typ schválený podle předpisů OSN č. 18, 97 nebo 116.</p>
14 A	<p>Předpis OSN č. 12 (mechanismus řízení při nárazu)</p>	<p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <ul style="list-style-type: none"> — předpis OSN č. 12, — FMVSS č. 203 (ochrana řidiče před nárazem do ovládacího systému řízení) včetně FMVSS č. 204 (posun ovládacího prvku řízení směrem dozadu), — článek 11 JSRRV.

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky	
		<p>b) Pokud o to žadatel požádá, lze provést zkoušku na vozidle ze sériové výroby v souladu s přílohou 3 předpisu OSN č. 12.</p> <p>Zkoušku provede technická zkušebna, jež byla k provedení této zkoušky určena. Uvedená technická zkušebna vydá podrobný protokol pro žadatele.</p>	
15 A	<p>Předpis OSN č. 17 (pevnost sedadel – opěrky hlavy)</p>	<p>Sedadla, ukotvení sedadel a seřizovací systémy</p> <p>Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <ul style="list-style-type: none"> — předpis OSN č. 17, nebo — FMVSS č. 207 (systémy míst k sezení). <p>Opěrky hlavy</p> <p>a) Pokud se prohlášení zakládá na FMVSS č. 207, musí opěrky hlavy kromě toho splňovat i požadavky bodu 5 a přílohy 4 předpisu OSN č. 17.</p> <p>b) Provedou se pouze zkoušky popsané v bodech 5.12, 6.5, 6.6 a 6.7 předpisu OSN č. 17.</p> <p>c) Pokud se zmíněné prohlášení zakládá na prvním předpisu, žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje ustanovení FMVSS č. 202a (opěrky hlavy).</p>	
▼ M3	16 A	<p>Předpis OSN č. 26 (Vnější výčnělky)</p>	<p>a) Vnější povrch karoserie musí splňovat obecné požadavky uvedené v bodě 5 předpisu OSN č. 26.</p> <p>b) Podle uvážení technické zkušebny se kontroluje shoda s ustanoveními bodů 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 a 6.11 předpisu OSN č. 26.</p>
▼ B	17 A, 17B	<p>Předpis OSN č. 39 (rychloměrné zařízení – zpětný chod)</p>	<p>Rychloměrné zařízení</p> <p>a) Číselník musí splňovat ustanovení bodů 5.1 až 5.1.4 předpisu OSN č. 39.</p> <p>b) Pokud chce technická zkušebna ověřit, že rychloměrné zařízení je kalibrováno s dostatečnou přesností, může požadovat zkoušky podle bodu 5.2 předpisu OSN č. 39.</p> <p>Zpětný chod</p> <p>Mechanismus převodů musí obsahovat zpětný chod.</p>
18 A	<p>Nařízení (EU) č. 19/2011 (povinné štítky)</p>	<p>Identifikační číslo vozidla (VIN)</p> <p>a) Vozidlo musí být opatřeno VIN obsahujícím minimálně 8 a maximálně 17 znaků. VIN obsahující 17 znaků musí splňovat požadavky stanovené v mezinárodních normách ISO 3779:1983 a 3780:1983.</p>	

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>b) VIN musí být umístěno na dobře viditelném a přístupném místě tak, aby se nemohlo smazat nebo poškodit.</p> <p>c) Pokud na podvozku nebo karoserii vozidla není vyraženo žádné VIN, členský stát může podle svého vnitrostátního práva po žadateli požadovat, aby bylo VIN dodatečně doplněno. V takovém případě bude na provedení tohoto úkonu dohlížet příslušný orgán členského státu.</p> <p>Povinný štítek</p> <p>Vozidlo musí mít identifikační štítek, který na něj umístil výrobce vozidla.</p> <p>Po udělení schválení schvalovacím orgánem se již nebude vyžadovat žádný další štítek.</p>
19 A	<p>Předpis OSN č. 14</p> <p>(kotevní úchyty bezpečnostních pásů)</p>	<p>Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <ul style="list-style-type: none"> — předpis OSN č. 14, — FMVSS č. 210 (kotevní úchyty sestavy pásů sedadel), nebo — článek 22-3 JSRRV.
20 A	<p>Předpis OSN č. 48</p> <p>(montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci)</p>	<p>a) Montáž zařízení pro osvětlení musí splňovat požadavky předpisu OSN č. 48 série změn 03 s výjimkou požadavků příloh 5 a 6 uvedeného předpisu.</p> <p>b) Nejsou povoleny žádné výjimky, pokud jde o počet, nezbytné vlastnosti konstrukce, elektrické spoje a barvu světla vydávaného nebo odráženého zařízeními pro osvětlení a světelnou signalizaci uvedených v bodech 21 až 26 a v bodech 28 až 30.</p> <p>c) Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci, která musí být pro účely splnění požadavků písmene a) namontována dodatečně, musí být opatřena značkou EU schválení typu.</p> <p>d) Svítilny nebo světlomety s výbojkovým zdrojem světla jsou povoleny pouze tehdy, pokud je současně namontováno zařízení pro čištění světlometů a případně automatický korektor sklonu světlometů.</p> <p>e) Potkávací světlomety musí být uzpůsobeny směru provozu platnému podle právních předpisů v zemi, kde je vozidlu uděleno schválení.</p>
21 A	<p>Předpis OSN č. 3</p> <p>(odrazky)</p>	<p>Tam, kde je to nezbytné, doplní se na zád' dvě další odrazky nesoucí značku schválení „EU“, jejichž umístění musí odpovídat předpisu OSN č. 48.</p>

▼ **B**

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
22 A	Předpisy OSN č. 7, 87 a 91 (svítilny doplňkové obrysové, přední obrysové, zadní obrysové, brzdové, boční obrysové, denní svítilny)	Požadavky stanovené v předpisech OSN č. 7, 87 a 91 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
23 A	Předpis OSN č. 6 (směrové svítilny)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 6 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
24 A	Předpis OSN č. 4 (svítilny zadní registrační tabulky)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 4 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
25C, 25E, 25F	Předpisy OSN č. 98, 112 a 123 (světlomety (včetně žárovek))	a) Osvětlení potkávacím světlem světlometů zabudovaných ve vozidle se kontroluje podle ustanovení bodu 6 předpisu OSN č. 112 o světlometech vyzařujících asymetrické potkávací světlo. Pro tyto účely lze použít tolerance uvedené v příloze 5 uvedeného předpisu. b) Tentýž požadavek musí být splněn pro potkávací světlo světlometů, na něž se vztahuje předpis OSN č. 98 nebo 123.
26 A	Předpis OSN č. 19 (přední mlhové světlomety)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 19 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel, pokud jsou namontována.
27 A	Nařízení (EU) č. 1005/2010 (odtahové úchyty)	Požadavky stanovené v nařízení (EU) č. 1005/2010 se nepoužijí.
28 A	Předpis OSN č. 38 (zadní mlhové světlomety)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 38 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
29 A	Předpis OSN č. 23 (zpětné světlomety)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 23 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel, pokud jsou namontována.
30 A	Předpis OSN č. 77 (parkovací svítilny)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 77 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel, pokud jsou namontována.
31 A	Předpis OSN č. 16 (bezpečnostní pásy a zádržné systémy)	Konstrukční části a) Bezpečnostní pásy nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 16.

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>b) Každý bezpečnostní pás však musí být opatřen identifikačním štítkem.</p> <p>c) Údaje na štítku musí být v souladu s rozhodnutím o kotevních úchytech bezpečnostních pásů (viz bod 19).</p> <p>Požadavky na montáž</p> <p>a) Vozidlo musí být vybaveno bezpečnostními pásy v souladu s požadavky uvedenými v příloze XVI předpisu OSN č. 16.</p> <p>b) Pokud je nutné dodatečně namontovat některá sedadla v souladu s písmenem a), musí se jednat o typ schválený podle předpisu OSN č. 16.</p>
32 A	Předpis OSN č. 125 (pole výhledu)	<p>a) Nepovoluje se žádná překážka v 180° poli výhledu řidiče směrem dopředu, jak je vymezeno v bodě 5.1.3 předpisu OSN č. 125.</p> <p>b) Odchylně od písmene a) se za překážku nepovažují „sloupky A“ a zařízení uvedené v bodě 5.1.3 předpisu OSN č. 125.</p> <p>c) Počet „sloupků A“ nesmí překročit 2.</p>
33 A	Předpis OSN č. 121 (identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů)	<p>a) Symboly včetně barvy jejich odpovídajících kontrolků, jejichž přítomnost je podle předpisu OSN č. 121 povinná, musí splňovat požadavky uvedeného předpisu OSN.</p> <p>b) Kde tomu tak není, technická zkušebna ověří, zda symboly, kontrolky a ukazatele instalované ve vozidle poskytují řidiči srozumitelné informace o fungování příslušných ovladačů.</p>
34 A	Nařízení (EU) č. 672/2010 (odmrazování/odmrazování)	<p>Vozidlo musí být vybaveno odpovídajícími zařízeními pro odmrazování a odmrazování čelního skla.</p> <p>Za „odpovídající“ se považuje jakékoli zařízení pro odmrazování čelního skla, které splňuje přinejmenším ustanovení bodu 1.1.1 přílohy II nařízení (EU) č. 672/2010.</p> <p>Za „odpovídající“ se považuje jakékoli zařízení pro odmrazování čelního skla, které splňuje přinejmenším ustanovení bodu 1.2.1 přílohy II nařízení (EU) č. 672/2010.</p>
35 A	Nařízení (EU) č. 1008/2010 (ostřikovače/stírače)	<p>Vozidlo musí být vybaveno odpovídajícími zařízeními pro ostřikování a stírání čelního skla.</p> <p>Za „odpovídající“ se považuje jakékoli zařízení pro ostřikování a stírání čelního skla, které splňuje přinejmenším ustanovení bodu 1.1.5 přílohy III nařízení (EU) č. 1008/2010.</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
36 A	Předpis OSN č. 122 (systémy vytápění)	<ul style="list-style-type: none"> a) Prostor pro cestující musí být vybaven systémem vytápění. b) Spalovací topení a jejich montáž musí splňovat ustanovení přílohy 7 předpisu OSN č. 122. Kromě toho musí spalovací topení LPG a systémy vytápění LPG splňovat požadavky stanovené v příloze 8 předpisu OSN č. 122. c) Další dodatečně namontované systémy vytápění musí splňovat požadavky předpisu OSN č. 122.
37 A	Nařízení (EU) č. 1009/2010 (kryty kol)	<ul style="list-style-type: none"> a) Vozidlo musí být konstruováno tak, aby chránilo ostatní účastníky silničního provozu před odhazovanými kameny, blátem, ledem, sněhem a vodou a aby snižovalo nebezpečí vyplývající z kontaktu s pohyblivými se koly. b) Technická zkušebna může ověřit soulad s technickými požadavky stanovenými v příloze II nařízení (EU) č. 1009/2010. c) Oddíl 3 přílohy I uvedeného nařízení se nepoužijí.
38 A	Předpis OSN č. 25 (opěrky hlavy)	Požadavky předpisu OSN č. 25 se nepoužijí.
44 A	Nařízení (EU) č. 1230/2012 (hmotnosti a rozměry)	<ul style="list-style-type: none"> a) Musí být splněny požadavky bodu 1 části A přílohy I nařízení (EU) č. 1230/2012. b) Pro účely písmene a) musí být přihlédnuto k těmto hmotnostem: <ul style="list-style-type: none"> — hmotnost vozidla v provozním stavu vymezená v čl. 2 bodě 4 nařízení (EU) č. 1230/2012 změřená technickou zkušebnou, a — hmotnost naloženého vozidla uvedená výrobcem vozidla nebo vyznačená na štítku výrobce včetně nálepek nebo v informacích dostupných v příručce majitele. Tyto hmotnosti se považují za maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla. c) Nejsou povoleny žádné výjimky, pokud jde o maximální přípustné rozměry.
45 A	Předpis OSN č. 43 (bezpečnostní zasklení)	<p>Konstrukční části</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Zasklení musí být vyrobeno buď z tvrzeného, nebo vrstveného bezpečnostního skla. b) Vybavení plastovým zasklením se povoluje pouze v částech umístěných za sloupkem „B“. c) Nevyžaduje se, aby zasklení bylo schváleno podle předpisu OSN č. 43.

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>Montáž</p> <p>a) Použijí se požadavky na montáž stanovené v příloze 21 předpisu OSN č. 43.</p> <p>b) Na čelním skle ani na zasklení situovaném před sloupkem „B“ nejsou povoleny žádné zabarvené filmy, které snižují běžný průchod světla pod požadované minimum.</p>
46	Směrnice 92/23/EHS (pneumatiky)	<p>Konstrukční části</p> <p>Pneumatiky musí být opatřeny značkou ES schválení typu včetně znaku „s“ (z anglického „sound“ – „akustický tlak“).</p> <p>Montáž</p> <p>a) Rozměry, index únosnosti a rychlostní kategorie pneumatik musí splňovat požadavky přílohy IV směrnice 92/23/EHS.</p> <p>b) Značka rychlostní kategorie pneumatiky musí být slučitelná s maximální konstrukční rychlostí vozidla. Tento požadavek se použije bez ohledu na přítomnost omezovače rychlosti.</p> <p>c) Maximální rychlost vozidla uvede výrobce vozidla. Technická zkušebna však může vyhodnotit maximální konstrukční rychlost vozidla na základě maximálního výkonu motoru, maximálního počtu otáček za minutu a údajů o kinematickém řetězci.</p>
50 A	Předpis OSN č. 55 (spojovací zařízení)	<p>Samostatné technické celky</p> <p>a) Spojovací zařízení OEM určená pro tažení přípojného vozidla, jehož maximální hmotnost nepřesahuje 1 500 kg, nemusí mít schválení typu podle předpisu OSN č. 55. Spojovací zařízení se považuje za OEM, pokud je popsáno v příručce majitele nebo v obdobném pomocném dokladu, který výrobce vozidla poskytl kupujícímu. Pokud je takové spojovací zařízení schváleno spolu s vozidlem, v certifikátu schválení se uvede příslušná informace o tom, že majitel musí zajistit slučitelnost se spojovacím zařízením instalovaným v přípojném vozidle.</p> <p>b) Spojovací zařízení jiná než zařízení zmíněná v písmeni a) a spojovací zařízení dodatečně namontovaná do vozidla musí mít schválení typu v souladu s předpisem OSN č. 55.</p>

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky	
		<p>Montáž na vozidle</p> <p>Technická zkušebna ověří, že montáž spojovacích zařízení je v souladu s bodem 6 předpisu OSN č. 55.</p>	
53 A	Předpis OSN č. 94 (čelní náraz) (°)	<p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <ul style="list-style-type: none"> — předpis OSN č. 94, — FMVSS č. 208 (ochrana cestujících v případě nehody), — článek 18 JSRRV. <p>b) Pokud o to žadatel požádá, lze provést zkoušku na vozidle ze sériové výroby v souladu s bodem 5 předpisu OSN č. 94.</p> <p>Zkoušku provede technická zkušebna, jež byla k provedení této zkoušky určena. Uvedená technická zkušebna vydá podrobný protokol pro žadatele.</p>	
54 A	Předpis OSN č. 95 (boční náraz)	<p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <ul style="list-style-type: none"> — předpis OSN č. 95, — FMVSS č. 214 (ochrana před bočním nárazem), — článek 18 JSRRV. <p>b) Pokud o to žadatel požádá, lze provést zkoušku na vozidle ze sériové výroby v souladu s oddílem 5 předpisu OSN č. 95.</p> <p>Zkoušku provede technická zkušebna, jež byla k provedení této zkoušky určena. Uvedená technická zkušebna vydá podrobný protokol pro žadatele.</p>	
▼ M1	58	Předpis OSN č. 127 Nařízení (EU) 2019/2144 (Ochrana chodců)	<p>Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola.</p> <p>Platí požadavky předpisu OSN č. 127.</p> <p>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.</p>
	▼ B	59	Směrnice 2005/64/ES (recyklovatelnost)
61		Směrnice 2006/40/ES (klimatizační systém)	Požadavky uvedené směrnice se použijí.

▼ **B**

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
▼ M1 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;;
▼ B 72	Nařízení (EU) 2015/758 (Systém eCall)	Požadavky uvedeného nařízení se nepoužijí.

(¹) Směrnice Rady 70/157/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel (Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 16).

Část II: Vozidla patřící do kategorie N₁

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
2 A	Nařízení (ES) č. 715/2007 (Emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6)/ přístup k informacím)	Emise z výfuku a) V souladu s přílohou III nařízení (ES) č. 692/2008 se provede zkouška typu 1 za použití faktorů zhoršení uvedených v bodě 1.4 přílohy VII uvedeného nařízení. Použijí se emisní hodnoty uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007. b) Nevyžaduje se, aby vozidlo mělo najeto 3 000 km, jak je uvedeno v bodě 3.1.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 83. c) Při zkoušce musí být použito referenční palivo stanovené v příloze IX nařízení (ES) č. 692/2008. d) Dynamometr musí být nastaven v souladu s technickými požadavky stanovenými v bodě 3.2 přílohy 4 předpisu OSN č. 83. e) Zkouška uvedená v písmeni a) se neprovádí, pokud lze prokázat, že vozidlo splňuje kalifornskou sbírku nařízení zmíněnou v bodě 2 přílohy I nařízení (ES) č. 692/2008. Emise způsobené vypařováním V případě motoru poháněného benzinem se vyžaduje systém pro regulaci emisí způsobených vypařováním (např. uhlíková nádrž).

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>Emise z klikové skříně</p> <p>Vyžaduje se zařízení pro recyklaci plynů z klikové skříně.</p> <p>Palubní diagnostický systém (OBD)</p> <p>Vozidlo musí být vybaveno systémem OBD.</p> <p>Rozhraní OBD musí být schopné komunikovat s běžnými diagnostickými nástroji používanými pro pravidelné technické kontroly.</p> <p>Opacita kouře</p> <p>a) Vozidla s motorem poháněným motorovou naftou se zkouší zkušebními metodami uvedenými v dodatku 2 k příloze IV nařízení (ES) č. 692/2008.</p> <p>b) Korigovaná hodnota koeficientu absorpce musí být uvedena na dobře viditelném a snadno přístupném místě.</p> <p>Emise CO₂ a spotřeba paliva</p> <p>a) Zkouška se provede v souladu s ustanoveními přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008.</p> <p>b) Nevyžaduje se, aby vozidlo mělo najeto 3 000 km, jak je požadováno v bodě 3.1.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 83.</p> <p>c) Pokud vozidlo splňuje kalifornskou sbírku nařízení zmíněnou v bodě 2.1.1 přílohy I nařízení Komise (ES) č. 692/2008, a není tedy vyžadována zkouška výfukových emisí, členské státy vypočítají emise CO₂ a spotřebu paliva podle vzorců stanovených ve vysvětlivkách ^(b) a ^(c).</p> <p>Přístup k informacím</p> <p>Ustanovení týkající se přístupu k informacím se nepoužijí.</p> <p>Měření výkonu</p> <p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, ve kterém je uveden maximální výkon motoru v kW i odpovídající režim v otáčkách za minutu.</p> <p>b) Žadatel může případně uvést křivku výkonu motoru, která poskytuje tutéž informaci.</p>
3 A	<p>Předpis OSN č. 34</p> <p>(palivové nádrže – ochrana proti podjetí zezadu)</p>	<p>Palivové nádrže</p> <p>a) Palivové nádrže musí splňovat ustanovení bodu 5 předpisu OSN č. 34 s výjimkou bodů 5.1, 5.2 a 5.12. Zejména musí splňovat body 5.9 a 5.9.1, ale neprovádí se zkoušky odkapávání paliva.</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>b) Nádrže na LPG nebo CNG musí mít schválení typu v souladu s předpisem OSN č. 67, sérií změn 01, nebo s předpisem OSN č. 110 ^(a).</p> <p>Specifická ustanovení pro palivové nádrže vyrobené z plastových materiálů</p> <p>Žadatel předloží prohlášení výrobce, že palivová nádrž daného vozidla, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <p>— FMVSS č. 301 (celistvost palivového systému),</p> <p>— přílohy 5 předpisu OSN č. 34.</p> <p>Ochrana proti podjetí zezadu</p> <p>a) Zadní část vozidla musí být konstruována v souladu s body 8 a 9 předpisu OSN č. 34.</p>
4 A	Nařízení (EU) č. 1003/2010 (umístění zadní registrační tabulky)	Místo, sklon, úhly viditelnosti a umístění registrační tabulky musí splňovat požadavky nařízení (EU) č. 1003/2010.
5 A	Předpis OSN č. 79 (ovládací síla řízení)	<p>Mechanické systémy</p> <p>a) Mechanismus řízení musí být vyroben tak, aby docházelo k samostředění. Shoda s tímto ustanovením se ověřuje zkouškou podle bodů 6.1.2 a 6.2.1 předpisu OSN č. 79.</p> <p>b) Selhání mechanismu strojního řízení nesmí vést k úplné ztrátě ovladatelnosti vozidla.</p> <p>Komplexní elektronický řídicí systém vozidla (zařízení „drive-by wire“)</p> <p>Komplexní elektronický řídicí systém se povoluje pouze tehdy, pokud splňuje ustanovení přílohy 6 předpisu OSN č. 79.</p>
6 A	Předpis OSN č. 11 (zámky a závěsy dveří)	Soulad s bodem 6.1.5.4 předpisu OSN č. 11.
7 A	Předpis OSN č. 28 (zvukové výstražné zařízení)	<p>Konstrukční části</p> <p>Zvuková výstražná zařízení nemusí mít schválení typu v souladu s předpisem OSN č. 28. Musí však vysílat ustálený zvuk podle požadavků bodu 6.1.1 předpisu OSN č. 28.</p>

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>Montáž na vozidle</p> <p>a) Zkouška se provede podle ustanovení bodu 6.2 předpisu OSN č. 28.</p> <p>b) Maximální hladina akustického tlaku musí být v souladu s bodem 6.2.7.</p>
8 A	<p>Předpis OSN č. 46 (zařízení pro nepřímý výhled)</p>	<p>Konstrukční části</p> <p>a) Na vozidle musí být namontována zpětná zrcátka předepsaná podle bodu 15.2 předpisu OSN č. 46.</p> <p>b) Nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 46.</p> <p>c) Poloměry zaoblení zrcátek nesmí způsobovat významné zkreslení obrazu. Poloměry zaoblení se podle uvážení technické zkušebny ověřují metodou popsanou v dodatku 1 k příloze 7 předpisu OSN č. 46. Poloměry zaoblení nesmí být menší než poloměry požadované v bodě 6.1.2.2.4 předpisu OSN č. 46.</p> <p>Montáž na vozidle</p> <p>Provede se měření, aby se zajistilo, že pole výhledu splňují ustanovení bodu 15.2.4 předpisu OSN č. 46.</p>
9B	<p>Předpis OSN č. 13-H (brzdění)</p>	<p>Obecná ustanovení</p> <p>a) Brzdový systém musí být vyroben podle ustanovení bodu 5 předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>b) Vozidla musí být vybavena elektronickým protiblokovacím brzdovým systémem působícím na všechna kola.</p> <p>c) Vlastnosti brzdového systému musí splňovat ustanovení přílohy III předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>d) Pro tyto účely se silniční zkoušky provádějí na trati, která má povrch s vysokým součinitelem adheze. Zkouška parkovací brzdy se provádí na 18 % stoupání (směrem nahoru a dolů).</p> <p>Provedou se pouze zkoušky uvedené níže v oddílech „Provozní brzda“ a „Parkovací brzda“. V každém případě musí být vozidlo plně naloženo.</p> <p>e) Silniční zkouška zmíněná v písmeni c) se neprovádí, pokud zadatel může předložit prohlášení výrobce, že vozidlo odpovídá předpisu OSN č. 13-H včetně doplňku 5 nebo FMVSS č. 135.</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>Provozní brzda</p> <p>a) Provede se zkouška typu 0 předepsaná v bodech 1.4.2 a 1.4.3 přílohy 3 předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>b) Kromě toho se provede zkouška typu I předepsaná v bodě 1.5 přílohy 3 předpisu OSN č. 13-H.</p> <p>Parkovací brzda</p> <p>Zkouška se provede podle ustanovení bodu 2.3 přílohy 3 předpisu OSN č. 13-H.</p>
10 A	<p>Předpis OSN č. 10</p> <p>(vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita))</p>	<p>Konstrukční části</p> <p>a) Elektrické/elektronické montážní podskupiny nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 10.</p> <p>b) Dodatečně namontovaná elektrická/elektronická zařízení však musí být v souladu s předpisem OSN č. 10.</p> <p>Vysílané elektromagnetické záření</p> <p>Žadatel předloží prohlášení výrobce, že vozidlo odpovídá předpisu OSN č. 10 nebo těmto alternativním normám:</p> <p>— Širokopásmové elektromagnetické záření: CISPR 12 nebo SAE J551-2,</p> <p>— Úzkopásmové elektromagnetické záření: CISPR 12 (mimo vozidlo) nebo 25 (ve vozidle) nebo SAE J551-4 a SAE J1113-41.</p> <p>Zkoušky odolnosti</p> <p>Od zkoušek odolnosti se upouští.</p>
13B	<p>Předpis OSN č. 116</p> <p>(zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla a imobilizér)</p>	<p>a) Aby se zabránilo neoprávněnému použití, musí být vozidlo vybaveno blokovacím zařízením podle definice v bodě 5.1.2 předpisu OSN č. 116.</p> <p>b) Je-li namontován imobilizér, musí být v souladu s technickými požadavky bodu 8.1.1 předpisu OSN č. 116.</p>
14 A	<p>Předpis OSN č. 12</p> <p>(mechanismus řízení při nárazu)</p>	<p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <p>— předpis OSN č. 12,</p> <p>— FMVSS č. 203 (ochrana řidiče před nárazem do ovládacího systému řízení) včetně FMVSS č. 204 (posun ovládacího prvku řízení směrem dozadu),</p> <p>— článek 11 JSRRV.</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>b) Pokud o to žadatel požádá, lze provést zkoušku na vozidle ze sériové výroby v souladu s přílohou 3 předpisu OSN č. 12. Zkoušku provede technická zkušebna, jež byla k provedení této zkoušky určena. Uvedená technická zkušebna vydá podrobný protokol pro žadatele.</p>
15 A	<p>Předpis OSN č. 17 (pevnost sedadel – opěrky hlavy)</p>	<p>Sedadla, ukotvení sedadel a seřizovací systémy</p> <p>Sedadla a jejich seřizovací systémy musí být v souladu s bodem 5.3 předpisu OSN č. 17.</p> <p>Opěrky hlavy</p> <p>a) Opěrky hlavy musí splňovat požadavky oddílu 5 předpisu OSN č. 17 a přílohy 4 předpisu OSN č. 17.</p> <p>b) Provedou se pouze zkoušky popsané v bodech 5.12, 6.5, 6.6 a 6.7 předpisu OSN č. 17.</p>
17 A	<p>Předpis OSN č. 39 (rychloměrné zařízení – zpětný chod)</p>	<p>Rychloměrné zařízení</p> <p>a) Číselník musí splňovat ustanovení bodů 5.1 až 5.1.4 předpisu OSN č. 39.</p> <p>b) Pokud se technická zkušebna odůvodněně domnívá, že rychloměrné zařízení není kalibrováno s dostatečnou přesností, může požadovat provedení zkoušek podle bodu 5.2 předpisu OSN č. 39.</p> <p>Zpětný chod</p> <p>Mechanismus převodů musí obsahovat zpětný chod.</p>
18 A	<p>Nařízení (EU) č. 19/2011 (povinné štítky)</p>	<p>Identifikační číslo vozidla (VIN)</p> <p>a) Vozidlo musí být opatřeno VIN obsahujícím minimálně 8 a maximálně 17 znaků. VIN obsahující 17 znaků musí splňovat požadavky stanovené v mezinárodních normách ISO 3779:1983 a 3780:1983.</p> <p>b) VIN musí být umístěno na dobře viditelném a přístupném místě tak, aby se nemohlo smazat nebo poškodit.</p> <p>c) Pokud na podvozku nebo karoserii vozidla není vyraženo žádné VIN, členský stát může podle svého vnitrostátního práva po žadateli požadovat, aby bylo dodatečně doplněno. V takovém případě bude na provedení tohoto úkonu dohlížet příslušný orgán členského státu.</p> <p>Povinný štítek</p> <p>Vozidlo musí mít identifikační štítek, který na něj umístil výrobce vozidla.</p>

▼ **B**

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		Po udělení schválení se již nebude vyžadovat žádný další štítek.
19 A	Předpis OSN č. 14 (kotevní úchyty pásů sedadel)	Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů: — předpis OSN č. 14, — FMVSS č. 210 (kotevní úchyty sestavy pásů sedadel), — článek 22-3 JSRRV.
20 A	Předpis OSN č. 48 (montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci)	a) Montáž zařízení pro osvětlení musí splňovat hlavní požadavky série změn 03 předpisu OSN č. 48 s výjimkou požadavků příloh 5 a 6 předpisu OSN č. 48. b) Nejsou povoleny žádné výjimky, pokud jde o počet, nezbytné vlastnosti konstrukce, elektrické spoje a barvu světla vydávaného nebo odráženého zařízeními pro osvětlení a světelnou signalizaci uvedených v bodech 21 až 26 a v bodech 28 až 30. c) Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci, která musí být pro účely splnění požadavků písmene a) namontována dodatečně, musí být opatřena značkou EU schválení typu. d) Svítilny nebo světlomety s výbojkovým zdrojem světla jsou povoleny pouze tehdy, pokud je současně namontováno zařízení pro čištění světlometů a případně automatický korektor sklonu světlometů. e) Potkávácí světlomety musí být uzpůsobeny směru provozu platnému podle právních předpisů v zemi, kde je vozidlu uděleno schválení.
21 A	Předpis OSN č. 3 (odrazky)	Tam, kde je to nezbytné, doplní se na zad' dvě další odrazky nesoucí značku schválení „ES“, jejichž umístění musí odpovídat předpisu OSN č. 48.
22 A	Předpisy OSN č. 7, 87 a 91 (svítilny doplňkové obrysové, přední obrysové, zadní obrysové, brzdové, boční obrysové, denní svítilny)	Požadavky stanovené v předpisech OSN č. 7, 87 a 91 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
23 A	Předpis OSN č. 6 (směrové svítilny)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 6 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
24 A	Předpis OSN č. 4 (svítilny zadní registrační tabulky)	Požadavky stanovené v předpise OSN č. 4 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
25C, 25E, 25F	Předpisy OSN č. 98, 112 a 123 (světlomety (včetně žárovek))	a) Osvětlení potkávacím světlem světlometů zabudovaných ve vozidle se kontroluje podle ustanovení bodu 6 předpisu OSN č. 112 o světlometech vyzařujících asymetrické potkávací světlo. Pro tyto účely lze použít tolerance uvedené v příloze 5 uvedeného předpisu. b) Tytéž požadavky se použijí na potkávací světlo světlometů, na něž se vztahuje předpis OSN č. 98 nebo 123.
26 A	Předpis OSN č. 19 (přední mlhové světlomety)	Ustanovení předpisu OSN č. 19 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel, pokud jsou namontována.
27 A	Nařízení (EU) č. 1005/2010 (tažné háky)	Požadavky nařízení (ES) č. 1005/2010 se nepoužijí.
28 A	Předpis OSN č. 38 (zadní mlhové světlomety)	Ustanovení předpisu OSN č. 38 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel.
29 A	Předpis OSN č. 23 (zpětné světlomety)	Ustanovení předpisu OSN č. 23 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel, pokud jsou namontována.
30 A	Předpis OSN č. 77 (parkovací svítilny)	Ustanovení předpisu OSN č. 77 se nepoužijí. Technická zkušebna však kontroluje správné fungování světel, pokud jsou namontována.
31 A	Předpis OSN č. 16 (bezpečnostní pásy a zádržné systémy)	Konstrukční části a) Bezpečnostní pásy nemusí mít schválení typu v souladu předpisem OSN č. 16. b) Každý bezpečnostní pás však musí být opatřen identifikačním štítkem. c) Údaje na štítku musí být v souladu s rozhodnutím o kotevních úchytech bezpečnostních pásů (viz bod 19).

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>Požadavky na montáž</p> <p>a) Vozidlo musí být vybaveno bezpečnostními pásy v souladu s požadavky uvedenými v příloze XVI předpisu OSN č. 16.</p> <p>b) Pokud je nutné dodatečně namontovat některá sedadla v souladu s písmenem a), musí se jednat o typ schválený podle předpisu OSN č. 16.</p>
33 A	<p>Předpis OSN č. 121</p> <p>(identifikace ovladačů, kontrolky a ukazatelů)</p>	<p>a) Symboly včetně barvy jejich odpovídajících kontrolky, jejichž přítomnost je podle předpisu OSN č. 121 povinná, musí splňovat požadavky uvedeného předpisu OSN.</p> <p>b) Kde tomu tak není, technická zkušebna ověří, zda symboly, kontrolky a ukazatele instalované ve vozidle poskytují řidiči srozumitelné informace o fungování příslušných ovladačů.</p>
34 A	<p>Nařízení (EU) č. 672/2010</p> <p>(odmrazování/odmlžování)</p>	<p>Vozidlo musí být vybaveno odpovídajícími zařízeními pro odmrazování a odmlžování čelního skla.</p>
35 A	<p>Nařízení (EU) č. 1008/2010</p> <p>(ostřikovače/stírače)</p>	<p>Vozidlo musí být vybaveno odpovídajícími zařízeními pro ostřikování a stírání čelního skla.</p>
36 A	<p>Předpis OSN č. 122</p> <p>(systémy vytápění)</p>	<p>a) Prostor pro cestující musí být vybaven systémem vytápění.</p> <p>b) Spalovací topení a jejich montáž musí splňovat ustanovení přílohy 7 předpisu OSN č. 122. Kromě toho musí spalovací topení LPG a systémy vytápění LPG splňovat požadavky stanovené v příloze 8 předpisu OSN č. 122.</p> <p>c) Další dodatečně namontované systémy vytápění musí splňovat požadavky předpisu OSN č. 122.</p>
41 A	<p>Nařízení (ES) č. 595/2009</p> <p>emise (Euro VI) těžká nákladní vozidla – OBD</p>	<p>Emise z výfuku</p> <p>a) V souladu s přílohou III nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ⁽¹⁾ se provede zkouška za použití faktorů zhoršení uvedených v bodě 3.6.1 přílohy VI nařízení (EU) č. 582/2011.</p> <p>b) Použijí se mezní hodnoty uvedené v tabulce v příloze I nařízení (ES) č. 595/2009.</p> <p>c) Při zkoušce musí být použito referenční palivo stanovené v příloze IX nařízení (EU) č. 582/2011.</p>

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1).

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>Emise CO₂</p> <p>Emise CO₂ a spotřeba paliva se stanoví v souladu s přílohou VIII nařízení (EU) č. 582/2011.</p> <p>Palubní diagnostický systém (OBD)</p> <p>a) Vozidlo musí být vybaveno systémem OBD.</p> <p>b) Rozhraní OBD musí být schopné komunikovat s externím čtecím nástrojem OBD uvedeným v příloze X nařízení (EU) č. 582/2011.</p> <p>Požadavky na zajištění správné funkce opatření k regulaci emisí NO_x</p> <p>Vozidlo musí být vybaveno systémem zajišťujícím správnou funkci opatření k regulaci emisí NO_x v souladu s přílohou XIII nařízení (EU) č. 582/2011.</p> <p>Měření výkonu</p> <p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, ve kterém bude uveden maximální výkon motoru v kW i odpovídající režim.</p> <p>b) Žadatel může případně uvést křivku výkonu motoru, která poskytuje tutéž informaci.</p>
45 A	Předpis OSN č. 43	<p>Konstrukční části</p> <p>a) Zasklení musí být vyrobeno buď z tvrzeného, nebo vrstveného bezpečnostního skla.</p> <p>b) Vybavení plastovým zasklením se povoluje pouze v částech umístěných za sloupkem „B“.</p> <p>c) Nevyžaduje se, aby zasklení bylo schváleno podle předpisu OSN č. 43.</p> <p>Montáž</p> <p>a) Použijí se požadavky na montáž stanovené v příloze 21 předpisu OSN č. 43.</p> <p>b) Na čelním skle ani na zasklení situovaném před sloupkem „B“ nejsou povoleny žádné zabarvené filmy, které snižují běžný průchod světla pod požadované minimum.</p>
46 A	Nařízení Komise (EU) č. 458/2011 (montáž pneumatik)	<p>Montáž</p> <p>a) Rozměry, index únosnosti a rychlostní kategorie pneumatik musí splňovat požadavky nařízení Komise (EU) č. 458/2011.</p>

▼ **B**

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>b) Značka rychlostní kategorie pneumatiky musí být slučitelná s maximální konstrukční rychlostí vozidla.</p> <p>c) Tento požadavek se použije bez ohledu na přítomnost omezovače rychlosti.</p> <p>d) Maximální rychlost vozidla uvede výrobce vozidla. Technická zkušebna však může vyhodnotit maximální konstrukční rychlost vozidla na základě maximálního výkonu motoru, maximálního počtu otáček za minutu a údajů o kinematickém řetězci.</p>
46B	<p>Předpis OSN č. 30 (pneumatiky C₁)</p>	<p>Konstrukční části</p> <p>Pneumatiky musí být opatřeny značkou schválení typu.</p>
46D	<p>Předpis OSN č. 117 (hluk odvalování pneumatik, přilnavost na mokřím povrchu a valivý odpor)</p>	<p>Konstrukční části</p> <p>Pneumatiky musí být opatřeny značkou schválení typu.</p>
46E	<p>► M1 Nařízení (EU) 2019/2144 ◀ Předpis OSN č. 64 (náhradní celek pro dočasné užití, pneumatiky schopné jízdy bez vzduchu v pneumatice, hluk odvalování pneumatik, přilnavost na mokřím povrchu a valivý odpor)</p>	<p>Konstrukční části</p> <p>Pneumatiky musí být opatřeny značkou EU schválení typu.</p> <p>Montáž TPMS se nevyžaduje.</p>
48 A	<p>Nařízení (EU) č. 1230/2012 (hmotnosti a rozměry)</p>	<p>a) Požadavky části A přílohy I nařízení (EU) č. 1230/2012 musí být splněny.</p> <p>Nemusí však být splněny požadavky stanovené v bodě 5 části A přílohy I.</p> <p>b) Pro účely písmene a) musí být přihlédnuto k těmto hmotnostem:</p> <ul style="list-style-type: none"> — hmotnost vozidla v provozním stavu vymezená v čl. 2 bodě 4 nařízení (EU) č. 1230/2012 změřená technickou zkušebnou, a — maximální hmotnost naloženého vozidla uvedená výrobcem vozidla nebo vyznačená na štítku výrobce včetně nálepek nebo v informacích dostupných v příručce majitele. Tyto hmotnosti se považují za maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla.

▼ B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		<p>c) Nepovolují se technické změny provedené žadatelem za účelem snížení maximální technicky přípustné hmotnosti naloženého vozidla na 3,5 tuny či méně, aby mohlo být jednotlivému vozidlu uděleno schválení.</p> <p>d) Nejsou povoleny žádné výjimky, pokud jde o maximální přípustné rozměry.</p>
49 A	<p>Předpis OSN č. 61 (vnější výčnělky kabin)</p>	<p>a) Musí být splněny obecné požadavky stanovené v oddíle 5 předpisu OSN č. 17.</p> <p>b) Podle uvážení technické zkušebny musí být splněny požadavky bodů 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 a 6.11 předpisu OSN č. 17.</p>
50 A	<p>Předpis OSN č. 55 (spojovací zařízení)</p>	<p>Samostatné technické celky</p> <p>a) Spojovací zařízení OEM určená pro tažení přípojného vozidla, jehož maximální hmotnost nepřesahuje 1 500 kg, nemusí mít schválení typu podle předpisu OSN č. 55.</p> <p>b) Spojovací zařízení se považuje za OEM, pokud je popsáno v příručce majitele nebo v obdobném pomocném dokladu, který výrobce vozidla poskytl kupujícímu.</p> <p>c) Pokud je takové spojovací zařízení schváleno spolu s vozidlem, v certifikátu schválení se uvede příslušná informace o tom, že majitel musí zajistit slučitelnost se spojovacími zařízeními instalovanými v přípojném vozidle.</p> <p>d) Spojovací zařízení jiná než zařízení zmíněná v písmeni a) a spojovací zařízení dodatečně namontovaná do vozidla musí mít schválení typu v souladu s předpisem OSN č. 55.</p> <p>Montáž na vozidle</p> <p>Technická zkušebna ověří, že montáž spojovacích zařízení je v souladu s bodem 6 předpisu OSN č. 55.</p>
54	<p>Předpis OSN č. 95 (boční náraz)</p>	<p>a) Žadatel předloží prohlášení výrobce, že dané vozidlo, jehož číslo VIN musí být specifikováno, splňuje alespoň jeden z těchto předpisů:</p> <ul style="list-style-type: none"> — předpis OSN č. 95, — FMVSS č. 214 (ochrana před bočním nárazem), — článek 18 JSRRV. <p>b) Pokud o to žadatel požádá, lze provést zkoušku na vozidle ze sériové výroby v souladu s oddílem 5 předpisu OSN č. 95.</p>

▼B

Položka	Odkaz na regulační akt	Alternativní požadavky
		c) Zkoušku provede technická zkušebna, jež byla k provedení této zkoušky určena. Uvedená technická zkušebna vydá podrobný protokol pro žadatele.
56 A	Předpis OSN č. 105 Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí	Vozidla pro přepravu nebezpečných věcí musí být v souladu s předpisem OSN č. 105.

▼M1

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
----	---	--

▼B

59	Směrnice 2005/64/ES (recyklovatelnost)	Požadavky uvedené směrnice se nepoužijí.
61	Směrnice 2006/40/ES (klimatizační systém)	Požadavky uvedené směrnice se použijí.

▼M1

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
----	--	--

▼B

72	Nařízení (EU) 2015/758 (Systém eCall)	Požadavky uvedeného nařízení se nepoužijí.
----	--	--

▼ B

Vysvětlivky k dodatku 2

1. Zkratky použité v tomto dodatku:

„OEM“: původní zařízení dodané výrobcem (original equipment provided by the manufacturer)

„FMVSS“: Federální norma bezpečnosti motorových vozidel Ministerstva dopravy USA (Federal Motor Vehicle Safety Standard of the U.S Department of Transportation).

„JSRRV“: Japonské bezpečnostní předpisy pro silniční vozidla (Japan Safety Regulations for Road Vehicles).

„SAE“: Společnost automobilových inženýrů (Society of Automotive Engineers).

„CISPR“: Mezinárodní výbor pro vysokofrekvenční rušení (Comité international spécial des perturbations radioélectriques).

2. Poznámky:

a) v případě potřeby se kontroluje, zda celková montáž LPG či CNG odpovídá předpisům OSN č. 67, 110 nebo 115;

b) pro posouzení emisí CO₂ se použije tento vzorec:

Benzinový motor a manuální převodovka:

$$\text{CO}_2 = 0,047 \text{ m} + 0,561 \text{ p} + 56,621$$

Benzinový motor a automatická převodovka:

$$\text{CO}_2 = 0,102 \text{ m} + 0,328 \text{ p} + 9,481$$

Benzinový motor a hybridní elektrický pohon:

$$\text{CO}_2 = 0,116 \text{ m} - 57,147$$

Vznětový motor a manuální převodovka:

$$\text{CO}_2 = 0,108 \text{ m} - 11,371$$

Vznětový motor a automatická převodovka:

$$\text{CO}_2 = 0,116 \text{ m} - 6,432$$

kde: CO₂ je kombinovaná hmotnost emisí CO₂ v g/km, „m“ je hmotnost vozidla v provozním stavu v kg a „p“ maximální výkon motoru v kW.

Kombinovaná hmotnost CO₂ se počítá s jedním desetinným místem, a poté se zaokrouhlí na nejbližší celé číslo takto:

i) pokud je číslo za desetinnou čárkou nižší než 5, výsledek se zaokrouhlí dolů;

ii) pokud je číslo za desetinnou čárkou rovné nebo vyšší než 5, výsledek se zaokrouhlí nahoru;

c) pro vyhodnocení spotřeby paliva se použijí tyto vzorce:

$$\text{CFC} = \text{CO}_2 \times k^{-1}$$

kde: CFC je kombinovaná spotřeba paliva v l/100 km, CO₂ je kombinovaná hmotnost emisí CO₂ v g/km zaokrouhlená podle pravidla uvedeného v poznámce (2 b), „k“ koeficient odpovídající:

23,81 v případě benzinového motoru;

26,49 v případě vznětového motoru.

Kombinovaná spotřeba paliva se vypočte na dvě desetinná místa a poté se zaokrouhlí takto:

▼B

- i) pokud je číslo za prvním desetinným číslem nižší než 5, výsledek se zaokrouhlí dolů;
- ii) pokud je číslo za prvním desetinným číslem rovné nebo vyšší než 5, výsledek se zaokrouhlí nahoru.

ČÁST II

Seznam předpisů OSN uznávaných jako alternativy směrnic nebo nařízení uvedených v části I

▼M3

Tam, kde se odkazuje na samostatnou směrnici nebo nařízení v tabulce v části I, se schválení typu vydaná podle následujících předpisů OSN nebo mezinárodní schválení typu vozidla jako celku vydané podle předpisu OSN č. 0 ⁽¹⁾, které zahrnuje schválení typu příslušné položky podle následujících předpisů OSN, ke kterým Unie přistoupila jako účastník „revidované dohody z roku 1958“ Evropské hospodářské komory OSN prostřednictvím rozhodnutí Rady 97/836/ES ⁽²⁾ nebo pozdějších rozhodnutí Rady uvedených v čl. 3 odst. 3 zmíněného rozhodnutí, považují za rovnocenná EU schválení typu udělenému v rámci příslušné samostatné směrnice nebo nařízení.

▼B

Veškeré další změny předpisů OSN uvedených v následující tabulce ⁽³⁾ se rovněž považují za rovnocenné EU schválení typu a jsou předmětem rozhodnutí uvedeného v čl. 4 odst. 2 rozhodnutí 97/836/ES.

▼M4

Požadavky na montáž stanovené směrnicí nebo předpisem v tabulce uvedené v části I se vztahují také na konstrukční části a samostatné technické celky schválené podle předpisů OSN uvedených v následující tabulce.

Položka	Předmět	Předpis OSN	Série změn
B14	Akustické varovné systémy vozidla	138	01
G1	Hladina akustického tlaku	51 59	03 01
G13	Recyklovatelnost ⁽¹⁾	133	00

⁽¹⁾ Použijí se požadavky stanovené v příloze I směrnice 2005/64/ES.

ČÁST III

Seznam regulačních aktů, které stanoví požadavky pro účely EU schválení typu vozidel zvláštního určení

VYSVĚTLIVKY

k tabulkám v dodatcích 1 až 6

X: Soulad s regulačním aktem se vyžaduje podle kategorie vozidla, pro kterou se žádá o schválení typu. Zohlední se veškerá zvláštní ustanovení uvedená navíc k této vysvětlivce.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 135, 31.5.2018, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 346, 17.12.1997, s. 78.

⁽³⁾ Následné změny viz dokument EHK OSN TRANS/WP.29/343.

▼ M4

- G: V případě víceetapového schválení se akceptuje soulad s regulačním aktem, podle kterého byl schválen typ základního vozidla (např. jehož podvozek byl použit k výrobě vozidla zvláštního určení). V tomto případě mohou být všechny systémy vozidla, jejich vlastnosti, části, zařízení, konstrukční části a samostatné technické celky, které výrobce upravil nebo doplnil, posouzeny podle požadavků týkajících se základního vozidla. Zohlední se veškerá zvláštní ustanovení uvedená navíc k této vysvětlivce.
- A: Schvalovací orgán může souhlasit s úplným nebo částečným udělením výjimek pod podmínkou, že výrobce technické zkušebně uspokojivě prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke svému zvláštnímu účelu splnit celý soubor požadavků. Výrobce se však vynasnaží splnit požadavky v co největší možné míře s přihlédnutím k proporcionalitě. Tyto výjimky se popíší v části 2 certifikátu EU schválení typu vozidla a v „poznámkách“ v prohlášení o shodě. Zohlední se veškerá zvláštní ustanovení uvedená navíc k této vysvětlivce.

Dodatek 1

Karavany, vozidla záchranné služby a pohřební vozy

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST					
A1	Vnitřní výbava	Nariadení (EU) 2019/2144	<p>G</p> <p>Použití je omezeno na prostor pro cestující před příčnou rovinou procházející vztaznou čarou trupu zařízení 3-D H umístěného na nejzadnějším sedadle určeném pro běžné použití při jízdě vozidla na veřejných komunikacích, jakož i na příslušné referenční oblasti každého místa k sezení určeného pro běžné použití, jak je definováno v regulačním aktu, pokud se na typ vozidla vztahují požadavky platné pro vozidla kategorie M_1. Nevztahuje se na prostor pro pacienty ve vozidlech záchranné služby.</p> <p>Dodatečné požadavky na nové typy vozidel záchranné služby: Prostor pro pacienty ve vozidlech záchranné služby musí splňovat požadavky normy EN 1789:2020 o zdravotnických dopravních prostředcích a jejich vybavení – Silničních ambulancích, s výjimkou oddílu 6.5, seznam zařízení. Doklad o shodě se předkládá se zkušebním protokolem technické zkušebny a může být založen na posouzení provedeném subdodavatelem nebo</p>	<p>G</p> <p>Použití je omezeno na prostor pro cestující před příčnou rovinou procházející vztaznou čarou trupu zařízení 3-D H umístěného na nejzadnějším sedadle určeném pro běžné použití při jízdě vozidla na veřejných komunikacích, jakož i na příslušné referenční oblasti každého místa k sezení určeného pro běžné použití, jak je definováno v regulačním aktu, pokud se na typ vozidla vztahují požadavky platné pro vozidla kategorie M_1. Nevztahuje se na prostor pro pacienty ve vozidlech záchranné služby.</p> <p>Dodatečné požadavky na nové typy vozidel záchranné služby: Prostor pro pacienty ve vozidlech záchranné služby musí splňovat požadavky normy EN 1789:2020 o zdravotnických dopravních prostředcích a jejich vybavení – Silničních ambulancích, s výjimkou oddílu 6.5, seznam zařízení. Doklad o shodě se předkládá se zkušebním protokolem technické zkušebny a může být založen na posouzení provedeném subdodavatelem nebo</p>	<p>nepoužije se na prostor pro cestující nebo pro pacienty</p> <p>Dodatečné požadavky na nové typy vozidel záchranné služby: Prostor pro pacienty ve vozidlech záchranné služby musí splňovat požadavky normy EN 1789:2020 o zdravotnických dopravních prostředcích a jejich vybavení – Silničních ambulancích, s výjimkou oddílu 6.5, seznam zařízení. Doklad o shodě se předkládá se zkušebním protokolem technické zkušebny a může být založen na posouzení provedeném subdodavatelem nebo pobočkami technické zkušebny v souladu s ustanoveními článku 71. Pokud se počítá s prostorem pro invalidní vozíky, použijí se rovněž požadavky na vozidla přístupná pro invalidní vozíky (kód SH) týkající se zádržných systémů invalidního vozíku a zádržných systémů pro cestující.</p>	<p>nepoužije se na prostor pro cestující nebo pro pacienty</p> <p>Dodatečné požadavky na nové typy vozidel záchranné služby: Prostor pro pacienty ve vozidlech záchranné služby musí splňovat požadavky normy EN 1789:2020 o zdravotnických dopravních prostředcích a jejich vybavení – Silničních ambulancích, s výjimkou oddílu 6.5, seznam zařízení. Doklad o shodě se předkládá se zkušebním protokolem technické zkušebny a může být založen na posouzení provedeném subdodavatelem nebo pobočkami technické zkušebny v souladu s ustanoveními článku 71. Pokud se počítá s prostorem pro invalidní vozíky, použijí se rovněž požadavky na vozidla přístupná pro invalidní vozíky (kód SH) týkající se zádržných systémů invalidního vozíku a zádržných systémů pro cestující.</p>

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁ ≤ 2 500 kg	M ₁ > 2 500 kg	M ₂	M ₃
			pobočkami technické zkušebny v souladu s ustanoveními článku 71. Pokud se počítá s prostorem pro invalidní vozíky, použijí se rovněž požadavky na vozidla přístupná pro invalidní vozíky (kód SH) týkající se zádržných systémů invalidního vozíku a zádržných systémů pro cestující.	pobočkami technické zkušebny v souladu s ustanoveními článku 71. Pokud se počítá s prostorem pro invalidní vozíky, použijí se rovněž požadavky na vozidla přístupná pro invalidní vozíky (kód SH) týkající se zádržných systémů invalidního vozíku a zádržných systémů pro cestující.		
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	<p>G</p> <p>Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.</p> <p>Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.</p> <p>Požadavky na pohlcování energie a poloměry se ověřují podle bodů 5.2.3/5.2.4.2 a 5.2.4 předpisu OSN č. 17 v případech, kdy typ vozidla podléhá požadavkům platným pro vozidla kategorie M₁.</p> <p>Požadavky na zařízení k ochraně cestujících proti pohybu zavazadel podle předpisu OSN č. 17 (bod 1, písmeno c) a příloha 9) se nepoužijí.</p>	<p>G</p> <p>Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.</p> <p>Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.</p> <p>Požadavky na pohlcování energie a poloměry se ověřují podle bodů 5.2.3/5.2.4.2 a 5.2.4 předpisu OSN č. 17 v případech, kdy typ vozidla podléhá požadavkům platným pro vozidla kategorie M₁.</p> <p>Požadavky na zařízení k ochraně cestujících proti pohybu zavazadel podle předpisu OSN č. 17 (bod 1, písmeno c) a příloha 9) se nepoužijí.</p>	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
A3	Sedadla pro autobusy	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	G Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení se požadují alespoň kotevní místa pro břišní pásy.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení se požadují alespoň kotevní místa pro břišní pásy.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení se požadují alespoň kotevní místa pro břišní pásy.
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	G Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení jsou vyžadovány alespoň břišní pásy.	G Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení jsou vyžadovány alespoň břišní pásy.	G Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Na zadních místech k sezení jsou vyžadovány alespoň břišní pásy.
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nařízení (EU) 2019/2144	X Nevyžaduje se u zadních sedadel.	X Nevyžaduje se u zadních sedadel.	X Nevyžaduje se u zadních sedadel.	X Nevyžaduje se u zadních sedadel.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
A7	Oddělovací systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nariadení (EU) 2019/2144	G ISOFIX se nevyžaduje u vozidel záchranné služby a pohřebních vozů.	G ISOFIX se nevyžaduje u vozidel záchranné služby a pohřebních vozů.	PODMÍNKA	PODMÍNKA
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
A13	Boční ochrana	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A15	Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	G	X
A16	Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	G	X
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	G	X
A18	Způsobilost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	X	X
A20	Čelní náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na čelní náraz, pokud byl prokázán soulad alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku s kabinou s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího schválení typu bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu a příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
				<p>Dokončená vozidla vycházející z typově schválené neúplné konfigurace podvozku s kabinou jsou z plnohodnotné nárazové zkoušky vyňata. Technické zkušební však musí být uspokojivě prokázáno, že po čelním nárazu neexistuje žádné nepřijatelné riziko selhání celistvosti palivového systému ani žádné nepřijatelné riziko přímého dotyku s živými částmi vysokonapěťových pohonných systémů.</p> <p>Zkušební metody se simulací lze použít v souladu s přílohou VIII nařízení (EU) 2018/858.</p>		
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	G	<p>G</p> <p>U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na čelní náraz v plné šíři, pokud byl prokázán soulad alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku s kabinou s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího schválení typu bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu a příslušné zádržné systémy nebyly změněny do té míry, že by to vedlo ke snížení úrovně bezpečnosti schválené technickou zkušebnou.</p>	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
				Dokončená vozidla vycházející z typově schválené neúplné konfigurace podvozku s kabinou jsou z plnohodnotné nárazové zkoušky vyňata. Technické zkušební však musí být uspokojivě prokázáno, že po čelním nárazu neexistuje žádné nepřijatelné riziko selhání celistvosti palivového systému ani žádné nepřijatelné riziko přímého dotyku s živými částmi vysokonapěťových pohonných systémů. Zkušební metody se simulací lze použít v souladu s přílohou VIII nařízení (EU) 2018/858.		
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A25	Boční náraz	Nariadení (EU) 2019/2144	X	<p>G</p> <p>U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na boční náraz, pokud byl prokázán soulad alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku s kabinou s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího schválení typu bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.</p> <p>Dokončená vozidla vycházející z typově schválené neúplné konfigurace podvozku s kabinou jsou z plnohodnotné nárazové zkoušky vyňata. Technické zkušební však musí být uspokojivě prokázáno, že po bočním nárazu neexistuje žádné nepřijatelné riziko selhání celistvosti palivového systému ani žádné nepřijatelné riziko přímého dotyku s živými částmi vysoko- napěťových pohonných systémů.</p> <p>Zkušební metody se simulací lze použít v souladu s přílohou VIII nařízení (EU) 2018/858.</p>	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A26	Boční náraz na sloupek	Nariadení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
A27	Náraz zezadu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na náraz zezadu, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nariadení (EU) 2015/758	G	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST					
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G Změny vnitřní výbavy přímo za čelním sklem se nemusí brát v úvahu.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
B3	Systém čelní ochrany	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X	X
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X	X
B7	Detekce zpětného chodu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
B8	Výhled směrem dopředu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	zatím žádné požadavky	zatím žádné požadavky
B10	Bezpečnostní zasklení	Nariadení (EU) 2019/2144	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	G	G	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.
B12	Ostříkovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	G	G	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostříkování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostříkování a stírání čelního skla.
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	G	G
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	X	X	X	X
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ					
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G	G	G
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se
C3	Nouzové udržení v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	G Může se jednat o systém varování při vybočení z jízdního pruhu C2, pokud se použil u základního vozidla.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
C4	Brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	G	G	G	G
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C6	Asistence při brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C7	Řízení stability	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G V případě změn systému řízení stability, které jsou součástí předchozího schválení typu a které by mohly ovlivnit funkci systému řízení stability základního vozidla, musí být prokázáno, že se vozidlo nestalo nebezpečným nebo nestabilním. To musí být prokázáno zkouškami, např. provedením rychlých přejezdů z jednoho jízdního pruhu do druhého v každém směru v rychlosti 80 km/h s dostatečnou razancí k tomu, aby došlo k aktivaci systému kontroly stability. Tyto zásahy musí být dobře řízené a musí zlepšovat stabilitu vozidla za těchto jízdních podmínek ve srovnání se stabilitou vozidla s deaktivovaným systémem kontroly stability. Všechny zkoušky podléhají dohodě mezi výrobcem a technickou zkušebnou.	nepoužije se	nepoužije se

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	G	G
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C12	Protektorované pneumatiky	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X
C15	Montáž pneumatik	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	G	G
C16	Náhradní kola	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ					
D1	Zvuková výstraha	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	PODM. G	PODM. G
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D5	Rychloměr	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D7	Omezovače rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D10	Systémy vytápění	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D13	Retroreflexní zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D14	Světelné zdroje	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nariadení (EU) 2019/2144	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A + G pro kabinu A pro zbytek vozidla Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A + G pro kabinu A pro zbytek vozidla Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A + G pro kabinu A pro zbytek vozidla Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost
D16	Signál nouzového brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nariadení (EU) 2019/2144	G	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU					
E1	Uspadnění montáže alkoholového imobilizéru	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E5	Zapisovač údajů o události	Nariadení (EU) 2019/2144	X	G	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládnání (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA					
F1	Místo pro registrační tabulku	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
F2	Couvání	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
F3	Zámky a závěsy dveří	Nariadení (EU) 2019/2144	X Použití je omezeno na dveře umožňující přístup k sedadlům určeným pro běžné použití při jízdě vozidla na veřejných komunikacích, kde vzdálenost mezi bodem R sedadla a střední rovinou povrchu dveří, měřeno kolmo na střední podélnou rovinu vozidla, nepřesahuje 500 mm.	G Použití je omezeno na dveře umožňující přístup k sedadlům určeným pro běžné použití při jízdě vozidla na veřejných komunikacích, kde vzdálenost mezi bodem R sedadla a střední rovinou povrchu dveří, měřeno kolmo na střední podélnou rovinu vozidla, nepřesahuje 500 mm. Vozidla dokončená z typově schválené neúplné konfigurace podvozku s kabinou jsou z obecných požadavků a požadavků na výkon vyňata.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F5	Vnější výčnělky	Nariadení (EU) 2019/2144	G pro kabinu A pro zbytek vozidla Požadavky týkající se přesahu u otevřených oken se nepoužijí na obytný prostor.	G pro kabinu A pro zbytek vozidla Požadavky týkající se přesahu u otevřených oken se nepoužijí na obytný prostor.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F6	Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nářízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
F8	Tažná zařízení	Nářízení (EU) 2019/2144	X Požadováno pouze pro přední část, zkoušet, je-li namontováno vzadu	X Požadováno pouze pro přední část, zkoušet, je-li namontováno vzadu	X Požadováno pouze pro přední část, zkoušet, je-li namontováno vzadu	X Požadováno pouze pro přední část, zkoušet, je-li namontováno vzadu
F9	Kryty kol	Nářízení (EU) 2019/2144	G	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F10	Systémy proti rozstříku	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F11	Hmotnosti a rozměry	Nářízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nářízení (EU) 2019/2144	PODM. X	PODM. G	PODM. G	PODM. G
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	A
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	A
F16	Hořlavost v autobusech	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	G pro kabinu X pro ostatní

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE					
G1	Hladina akustického tlaku	Nariadení (EU) č. 540/2014	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nariadení (ES) č. 715/2007	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m. V případě vozidel záchranné služby zůstává EU schválení typu udělené nejrepresentativnějšímu základnímu vozidlu v platnosti bez ohledu na změnu referenční hmotnosti. Karavany a pohřební vozy: V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceúrovňového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěné vozidlo vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. Je povoleno, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m. V případě vozidel záchranné služby zůstává EU schválení typu udělené nejrepresentativnějšímu základnímu vozidlu v platnosti bez ohledu na změnu referenční hmotnosti. Karavany a pohřební vozy: V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceúrovňového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěné vozidlo vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. Je povoleno, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m. V případě vozidel záchranné služby zůstává EU schválení typu udělené nejrepresentativnějšímu základnímu vozidlu v platnosti bez ohledu na změnu referenční hmotnosti. Karavany a pohřební vozy: V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceúrovňového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěné vozidlo vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. Je povoleno, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nařízení (ES) č. 715/2007	G V případě vícestupňového schválení typu se nová hodnota CO ₂ vypočte v souladu s metodou interpolace CO ₂ s použitím příslušných údajů dokončeného vozidla. Alternativně se nová hodnota CO ₂ vypočte na základě parametrů dokončeného vozidla uvedených v bodě 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 a pomocí nástroje pro matici jízdního zatížení dodaného výrobcem základního vozidla. Není-li nástroj k dispozici nebo je-li interpolace CO ₂ neproveditelná, použije se na žádost výrobce odpovědného za přestavbu a se souhlasem schvalovacího orgánu hodnota CO ₂ pro vysokou úroveň (Vehicle High) ze základního vozidla.	G V případě vícestupňového schválení typu se nová hodnota CO ₂ vypočte v souladu s metodou interpolace CO ₂ s použitím příslušných údajů dokončeného vozidla. Alternativně se nová hodnota CO ₂ vypočte na základě parametrů dokončeného vozidla uvedených v bodě 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 a pomocí nástroje pro matici jízdního zatížení dodaného výrobcem základního vozidla. Není-li nástroj k dispozici nebo je-li interpolace CO ₂ neproveditelná, použije se na žádost výrobce odpovědného za přestavbu a se souhlasem schvalovacího orgánu hodnota CO ₂ pro vysokou úroveň (Vehicle High) ze základního vozidla.	G V případě vícestupňového schválení typu se nová hodnota CO ₂ vypočte v souladu s metodou interpolace CO ₂ s použitím příslušných údajů dokončeného vozidla. Alternativně se nová hodnota CO ₂ vypočte na základě parametrů dokončeného vozidla uvedených v bodě 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 a pomocí nástroje pro matici jízdního zatížení dodaného výrobcem základního vozidla. Není-li nástroj k dispozici nebo je-li interpolace CO ₂ neproveditelná, použije se na žádost výrobce odpovědného za přestavbu a se souhlasem schvalovacího orgánu hodnota CO ₂ pro vysokou úroveň (Vehicle High) ze základního vozidla.	nespadají do oblasti působnosti
G3	Emise z výfuku motoru v laboratoři	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500$ kg	$M_1 > 2\,500$ kg	M_2	M_3
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nariadení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G4	Emise z výfuku na silnici	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	<p>G</p> <p>Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.</p> <p>V případě vozidel záchranné služby zůstává EU schválení typu udělené nejrepresentativnějšímu základnímu vozidlu v platnosti bez ohledu na změnu referenční hmotnosti.</p> <p>Karavany a pohřební vozy:</p> <p>V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceúrovňového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěné vozidlo vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. Je povoleno, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.</p>	<p>G</p> <p>Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.</p> <p>V případě vozidel záchranné služby zůstává EU schválení typu udělené nejrepresentativnějšímu základnímu vozidlu v platnosti bez ohledu na změnu referenční hmotnosti.</p> <p>Karavany a pohřební vozy:</p> <p>V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceúrovňového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěné vozidlo vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. Je povoleno, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.</p>	G	G

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G5	Životnost emisí z výfuku	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	G	G	G	G
G6	Emise z klikové skříně	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	G	G	G	G
G7	Emise způsobené vypařováním	Nariadení (ES) č. 715/2007	G	G	G	nepadají do oblasti působnosti
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nariadení (ES) č. 715/2007	G	G	G	nepadají do oblasti působnosti
G9	Palubní diagnostický systém	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	G	G	G	G
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	G	G	G	G
G11	Pomocné emisní strategie	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	G	G	G	G

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	$M_1 \leq 2\,500\text{ kg}$	$M_1 > 2\,500\text{ kg}$	M_2	M_3
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	G	G	G	G
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	G	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE					
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nariadení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X	X	X
H2	Aktualizace softwaru	Nariadení (EU) 2018/858. Předpis OSN č. 156	X	X	X	X

Dodatek 2

Pancéřovaná vozidla

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST												
A1	Vnitřní výbava	Nařízení (EU) 2019/2144	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A3	Sedadla pro autobusy	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A7	Oddělovací systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nařízení (EU) 2019/2144	A	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	A	A	X	X	X	X
A13	Boční ochrana	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A15	Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A16	Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A18	Způsobilost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A20	Čelní náraz	Nariadení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nařízení (EU) 2015/758	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST											
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B3	Systém čelní ochrany	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plně šíři splnit,	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plně šíři splnit,	nepadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plně šíři splnit,	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plně šíři splnit,	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
				a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.		a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.				
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B7	Detekce zpětného chodu	Nařízení (EU) 2019/2144	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňata, pokud nezbytná zařízení nemohou být umístěna do optimální polohy zamezující jejich poškození, a z toho důvodu nelze požadavky v plné šíři splnit, a může být plně vyňata, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B8	Výhled směrem dopředu	Nařízení (EU) 2019/2144	G Činitel propustnosti světla je nejméně 60 %, úhel zakrytí výhledu sloupkem „A“ není větší než 10°.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	G Činitel propustnosti světla je nejméně 60 %, úhel zakrytí výhledu sloupkem „A“ není větší než 10°.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	zatím žádné požadavky	zatím žádné požadavky	nepadají do oblasti působnosti	zatím žádné požadavky	zatím žádné požadavky	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B10	Bezpečnostní zasklení	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	A	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B12	Ostříkovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	A	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ											
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C3	Nouzové udržení v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C4	Brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	G	G	G	G	G	G	X	X	X	X
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C6	Asistence při brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C7	Řízení stability	Nařízení (EU) 2019/2144	X	nepoužije se	nepoužije se	X	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C8	Vypělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C9	Vypělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C12	Protetorované pneumatiky	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se
C15	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
C16	Náhradní kola	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ											
D1	Zvuková výstraha	Nařízení (EU) 2019/2144	A Přípustná jsou přídavná poplašná zařízení	A Přípustná jsou přídavná poplašná zařízení	A Přípustná jsou přídavná poplašná zařízení	A Přípustná jsou přídavná poplašná zařízení	A Přípustná jsou přídavná poplašná zařízení	A Přípustná jsou přídavná poplašná zařízení	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	X	PODM. G	PODM. G	X	PODM. G	PODM. G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D5	Rychloměr	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D7	Omezovače rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
D10	Systémy vytápění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Retroreflexní zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Světelné zdroje	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nařízení (EU) 2019/2144	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D16	Signál nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X Pouze pro vozidla vybavená elektronikou řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronikou řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X	X Pouze pro vozidla vybavená elektronikou řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronikou řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D17	Stěrače světlo- metů (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nařízení (EU) 2019/2144	G	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU											
E1	Uspádnění montáže alkoholového imobilizéru	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E2	Upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E3	Vyspělé upozornování na rozptýlenost řidiče	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E5	Zapisovač údajů o události	Nariadení (EU) 2019/2144	A	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	A	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládání (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA											
F1	Místo pro registrační tabulku	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F2	Couvání	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F3	Zámky a závěsy dveří	Nařízení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nařízení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F5	Vnější výčelnky	Nařízení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F6	Vnější výčelnky kabin užitkových vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Tažná zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F9	Kryty kol	Nařízení (EU) 2019/2144	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F10	Systémy proti rozstříku	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	X	X	X	X	X
F11	Hmotnosti a rozměry	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	X	X	X	X
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	X	X	X	X	X
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F16	Hořlavost v autobusech	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE											
G1	Hladina akustického tlaku	Nariadení (EU) č. 540/2014	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratorii	Nariadení (ES) č. 715/2007	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	nepadají do oblasti působnosti	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.	být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.		být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.	být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.					
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nařízení (ES) č. 715/2007	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	nespadají do oblasti působnosti	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	X Na žádost výrobce se může nařízení (ES) č. 715/2007 použít na vozidla s referenční hmotností přesahující 2 840 kg. Schvalovací orgán smí udělit výjimku (výjimky), pouze pokud výrobce prokáže, že vozidlo nemůže vzhledem ke zvláštnímu určení požadavky splnit. Udělené výjimky musí	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.	být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.		být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.	být popsány v certifikátu schválení typu vozidla a v prohlášení o shodě.					
G3	Emise z výfuku motoru v laboratoři	Nářízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nářízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti připojeného vozidla	Nářízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G4	Emise z výfuku na silnici	Nářízení (ES) č. 715/2007 Nářízení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G6	Emise z klikové skříně	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G7	Emise způsobené vypařováním	Nariadení (ES) č. 715/2007	X	X	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nariadení (ES) č. 715/2007	X	X	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G9	Palubní diagnostický systém	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G11	Pomocné emisní strategie	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE											
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nářízení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
H2	Aktualizace softwaru	Nářízení (EU) 2018/858 Předpis OSN č. 156	X	X	X	X	X	X	X	X		

▼ M4

Dodatek 3

Vozidla přístupná pro invalidní vozík

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST		
A1	Vnitřní výbava	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>G</p> <p>Poznámka G se může vztahovat na tu výbavu uvnitř vozidla, která není významně ovlivněna úpravou, avšak jakákoli přidaná nebo upravená výbava ve vnitřním prostoru musí splňovat požadavky platné pro vozidla kategorie M₁.</p> <p>Použití je omezeno na prostor pro cestující před příčnou rovinou procházející vztahnou čarou trupu zařízení 3-D bodu H umístěného na nejzadnějším sedadle určeném pro běžné použití při jízdě vozidla na veřejných komunikacích, jakož i na příslušné referenční oblasti každého místa k sezení určeného pro běžné použití, jak je definováno v regulačním aktu, pokud se na typ vozidla vztahují požadavky platné pro vozidla kategorie M₁.</p>
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>G</p> <p>Poznámka G se může vztahovat na sedadla a opěrky hlavy vozidla, které nejsou změnou významně ovlivněny, avšak jakékoli přidané nebo upravené příslušenství týkající se sedadel a opěrek hlavy musí splňovat požadavky platné pro vozidla kategorie M₁.</p> <p>Požadavky na pohlcování energie a poloměry sedadel a opěrek hlavy se ověřují podle bodů 5.2.3/5.2.4.2 a 5.2.4 předpisu OSN č. 17, jestliže se na typ vozidla vztahují požadavky platné pro vozidla kategorie M₁.</p> <p>Podélná rovina zamýšlené cestovní polohy invalidního vozíku je rovnoběžná s podélnou rovinou vozidla.</p> <p>Majiteli vozidla musí být poskytnuty náležitě informace o tom, že se pro použití ve vozidle doporučuje invalidní vozík, jehož struktura splňuje příslušnou část normy ISO 7176-19:2008/změna 1:2015 (nebo pozdější revize), aby vydržel síly přenášené upevňovacím mechanismem za různých podmínek jízdy.</p> <p>Sedadla vozidla lze upravit bez dalších zkoušek za předpokladu, že lze ke spokojenosti technické zkušebny prokázat, že jejich ukotvení, mechanismy a opěrky hlavy mají odpovídající úroveň výkonnosti.</p> <p>Požadavky na zařízení k ochraně cestujících proti pohybu zavazadel podle předpisu OSN č. 17 (bod 1, písmeno c) a příloha 9) se nepoužijí.</p>
A3	Sedadla pro autobusy	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>X</p> <p>Každé místo pro invalidní vozík musí být vybaveno kotevními úchyty, k nimž se připevní zádržný systém pro invalidní vozík a zádržný systém pro uživatele (WTORS) a které splňují níže uvedená dodatečná ustanovení pro zkoušení systému invalidního vozíku a zádržného systému pro jeho uživatele.</p> <p>1. Definice</p> <p>1.1 Náhradním invalidním vozíkem se rozumí pevný, opakovaně použitelný invalidní vozík popsany v oddílu 3 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012.</p> <p>1.2 Bodem P se rozumí místo, kde se nachází kyčel uživatele sedícího na náhradním invalidním vozíku popsany v oddílu 3 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012. Na žádost výrobce lze použít těžší náhradní invalidní vozík za předpokladu, že má stejné rozměrové vlastnosti a polohu těžiště jako předepsaná verze. Pneumatiky mohou být nahrazeny pevnými nebo pěnovými verzemi stejné velikosti.</p> <p>1.3 Systémem WTORS se rozumí systém zajištění invalidního vozíku a zádržný systém pro jeho uživatele.</p> <p>2. Obecné požadavky</p> <p>2.1 Každé místo invalidního vozíku musí být vybaveno kotevními úchyty, k nimž se může připevnit systém WTORS.</p> <p>2.2 Dolní kotevní úchyty pásů pro uživatele invalidního vozíku musí být umístěny v souladu s bodem 5.4.2.2 předpisu OSN č. 14 vzhledem k bodu P na náhradním invalidním vozíku, který se nachází v cestovní pozici určené výrobcem. Vlastní horní kotevní úchyt (úchyty) musí být umístěn(y) alespoň 100 mm nad vodorovnou rovinou procházející body styku zadních pneumatik náhradního invalidního vozíku a podlahy vozidla. Tato podmínka musí být splněna i po zkoušce provedené v souladu s bodem 3 nebo 4 níže.</p> <p>Použijí se body 3 nebo 4.</p> <p>3. Statické zkoušení uvnitř vozidla</p> <p>3.1 Zádržné systémy pro uživatele invalidního vozíku</p> <p>3.1.1 Kotevní úchyty zádržného systému pro uživatele invalidního vozíku musí odolat statickým silám předepsaným pro kotevní úchyty zádržného systému pro uživatele invalidního vozíku v předpisu OSN č. 14 současně se statickými silami, které působí na kotevní úchyty invalidního vozíku, jak je uvedeno v bodě 3.2.</p> <p>3.2 Kotevní úchyty systému zajištění invalidního vozíku</p> <p>Kotevní úchyty systému zajištění invalidního vozíku musí po dobu nejméně 0,2 s odolávat následujícím silám působícím prostřednictvím náhradního invalidního vozíku (nebo vhodného náhradního invalidního vozíku, jehož rozvor nápravy, výška sedadla a body upevnění pro systém zajištění jsou v souladu se specifikací pro náhradní invalidní vozík) ve výšce 300 ± 100 mm nad plochou, na níž spočívá náhradní invalidní vozík:</p>

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
			<p>3.2.1 V případě invalidního vozíku orientovaného směrem vpřed souběžné síle působící současně se silou na kotevní úchyty zádržného systému pro uživatele invalidního vozíku dosahující 24,5 kN a</p> <p>3.2.2 druhé zkoušce působení statickou silou 8,2 kN směřující do zadní části vozidla.</p> <p>3.2.3 V případě invalidního vozíku orientovaného směrem vzad souběžné síle působící současně se silou na kotevní úchyty zádržného systému pro uživatele invalidního vozíku dosahující 8,2 kN a</p> <p>3.2.4 druhé zkoušce působení statickou silou 24,5 kN směřující do přední části vozidla.</p> <p>4. Dynamické zkoušení uvnitř vozidla</p> <p>4.1 Úplná sestava systému WTORS musí být podrobena dynamické zkoušce v souladu s body 5.2.2 a 5.2.3 a s přílohou A mezinárodní normy ISO 10542-1:2012, která zkouší současně všechny konstrukční části/všechna ukotvení úplné základní karoserie vozidla (body-in-white) nebo odpovídajícího modelu.</p>
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>X</p> <p>Každé místo pro invalidní vozík musí být vybaveno zádržným pásem pro uživatele, který splňuje níže uvedená dodatečná ustanovení pro zkoušení systému invalidního vozíku a zádržného systému pro jeho uživatele.</p> <p>Pokud je v důsledku přestavby nutné posunout kotevní úchyty bezpečnostních pásů mimo toleranci stanovenou v bodě 7.7.1 předpisu OSN č. 16, zkontroluje technická zkušebna, zda změna představuje nejhorší případ, či nikoli. Je-li tomu tak, provede se zkouška podle bodu 7.7.1 předpisu OSN č. 16. Zkouška může být provedena s použitím konstrukčních částí, které nebyly podrobeny zkoušce kondicionování předepsané předpisem OSN č. 16.</p> <p>1. Definice</p> <p>1.1 Náhradním invalidním vozíkem se rozumí pevný, opakovaně použitelný invalidní vozík popsaný v oddílu 3 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012.</p> <p>1.2 Bodem P se rozumí místo, kde se nachází kyčel uživatele sedícího na náhradním invalidním vozíku popsaném v oddílu 3 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012. Na žádost výrobce lze použít těžší náhradní invalidní vozík za předpokladu, že má stejné rozměrové vlastnosti a polohu těžiště jako předepsaná verze. Pneumatiky mohou být nahrazeny pevnými nebo pěnovými verzemi stejné velikosti.</p> <p>1.3 Systémem WTORS se rozumí systém zajištění invalidního vozíku a zádržný systém pro jeho uživatele.</p>

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
			<p>2. Obecné požadavky</p> <p>2.1 Pro zajištění souladu s body 8.2.2 až 8.2.2.4 a 8.3.1 až 8.3.4 předpisu OSN č. 16 se provede posouzení pásu systému zajištění invalidního vozíku a zádržného systému jeho uživatele.</p> <p>Použijí se body 3 nebo 4.</p> <p>3. Statické zkoušení uvnitř vozidla</p> <p>3.1 Konstrukční části systému</p> <p>3.1.1 Pokud byly kotevní úchyty systému zajištění invalidního vozíku a zádržného systému pro jeho uživatele zkoušeny ve vozidle staticky, musí všechny konstrukční části tohoto systému splňovat požadavky mezinárodní normy ISO 10542-1:2012. Dynamická zkouška specifikovaná v příloze A a v bodech 5.2.2 a 5.2.3 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012 se však provede na úplném systému zajištění invalidního vozíku a zádržném systému s použitím geometrie kotevního úchyty vozidla místo zkušební geometrie specifikované v příloze A mezinárodní normy ISO 10542-1:2012. To lze provádět v rámci struktury vozidla nebo na náhradním modelu, který odpovídá geometrii ukotvení systému zajištění invalidního vozíku a zádržnému systému pro jeho uživatele daného vozidla. Umístění každého kotevního úchyty použitého pro zkoušku musí ležet v mezích přípustné odchylky stanovené v bodě 7.7.1 předpisu OSN č. 16, pokud jde o jeho skutečnou polohu vzhledem k bodu P.</p> <p>3.1.2 Je-li zádržná část systému WTORS schválena podle předpisu OSN č. 16, musí být podrobena dynamické zkoušce jako součást úplného systému WTORS specifikované v bodě 3.1.1, avšak požadavky bodů 5.1, 5.3 a 5.4 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012 se považují za splněné.</p> <p>4. Dynamické zkoušení uvnitř vozidla</p> <p>4.1 Pokud byly kotevní úchyty systému zajištění invalidního vozíku a zádržného systému pro jeho uživatele (WTORS) zkoušeny dynamicky ve vozidle, musí konstrukční části tohoto systému splňovat požadavky bodů 5.1, 5.3 a 5.4 mezinárodní normy ISO 10542-1:2012. Tyto požadavky se u zádržného systému pro uživatele invalidního vozíku považují za splněné, pokud je schválen podle předpisu OSN č. 16.</p>
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
A7	Oddělovací systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nařízení (EU) 2019/2144	<p>PODMÍNKA</p> <p>Minimální počet kotevních úchyťů pro dětskou sedačku ISOFIX nemusí být stanoven. V případě vícestupňového schválení typu, kdy byl přestavbou ovlivněn systém kotevních úchyťů ISOFIX, se buď systém přezkouší, nebo se kotevní úchyty učiní nepoužitelnými. V druhém případě musí být štítky ISOFIX odstraněny a příslušné informace musí být uvedeny v návodu k obsluze dokončeného vozidla.</p>

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nariadení (EU) 2019/2144	X
A13	Boční ochrana	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X Úprava průběhu, délky plnicího potrubí, palivových hadic a palivových odpařovacích trubek, jakož i přemístění původní nádrže a zařízení pro regulaci vypařování daných výrobcem základního vozidla je přípustná bez dalších zkoušek za předpokladu, že jsou splněny požadavky na montáž podle bodů 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 a 5.11 předpisu OSN č. 34, a za předpokladu, že je technická zkušebna po vizuální kontrole přesvědčena, že jsou splněny základní požadavky bodu 5.10 uvedeného předpisu. V případech, kdy se původní plastová nádrž přemístí, se další zkoušení v souladu s přílohou 5 předpisu OSN č. 34 nevyžaduje.
A15	Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	G
A16	Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	G
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	G
A18	Způsobnost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	G

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
A20	Čelní náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	G Případně vhodná zkouška torzní tuhosti, při níž se na vozidlo, jehož všechny dveře, poklopy a kapota jsou otevřené, působí točivým momentem co nejbližší bodům upevnění pružin, musí prokázat, že torzní tuhost je v rozmezí ± 75 % torzní tuhosti nemodifikované karoserie vozidla předchozího stupně. Kromě toho se provede zkouška tuhosti v ohybu s vozidlem na rovině, při níž je vozidlo naloženo na svou maximální technicky přípustnou hmotnost a všechny boční a zadní dveře a poklopy se otevřou běžným způsobem.
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	G Případně vhodná zkouška torzní tuhosti, při níž se na vozidlo, jehož všechny dveře, poklopy a kapota jsou otevřené, působí točivým momentem co nejbližší bodům upevnění pružin, musí prokázat, že torzní tuhost je v rozmezí ± 75 % torzní tuhosti nemodifikované karoserie vozidla předchozího stupně. Kromě toho se provede zkouška tuhosti v ohybu s vozidlem na rovině, při níž je vozidlo naloženo na svou maximální technicky přípustnou hmotnost a všechny boční a zadní dveře a poklopy se otevřou běžným způsobem.
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	G nepoužije se v případě upravených systémů řízení pro řidiče se speciálními potřebami
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	G Případně vhodná zkouška torzní tuhosti, při níž se na vozidlo, jehož všechny dveře, poklopy a kapota jsou otevřené, působí točivým momentem co nejbližší bodům upevnění pružin, musí prokázat, že torzní tuhost je v rozmezí ± 75 % torzní tuhosti nemodifikované karoserie vozidla předchozího stupně. Kromě toho se provede zkouška tuhosti v ohybu s vozidlem na rovině, při níž je vozidlo naloženo na svou maximální technicky přípustnou hmotnost a všechny boční a zadní dveře a poklopy se otevřou běžným způsobem.
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nařízení (EU) 2015/758	G

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST		
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nariadení (EU) 2019/2144	G
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	G Změny vnitřní výbavy přímo za čelním sklem se nemusí brát v úvahu.
B3	Systém čelní ochrany	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nariadení (EU) 2019/2144	G nepoužije se v případě upravených brzdových systémů pro řidiče se zvláštními potřebami
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B7	Detekce zpětného chodu	Nariadení (EU) 2019/2144	A Může být částečně vyňato, pokud vybavení pro cestující se zvláštními potřebami brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.
B8	Výhled směrem dopředu	Nariadení (EU) 2019/2144	G
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B10	Bezpečnostní zasklení	Nariadení (EU) 2019/2144	G
B11	Odmrazování/odmlžování	Nariadení (EU) 2019/2144	G
B12	Ostřikovače/stírače	Nariadení (EU) 2019/2144	G
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nariadení (EU) 2019/2144	X
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nariadení (EU) č. 540/2014	X

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ		
C1	Mechanismus řízení	Nariadení (EU) 2019/2144	G
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
C3	Nouzové udržení v jízdním pruhu	Nariadení (EU) 2019/2144	G nepoužije se v případě upravených systémů řízení pro řidiče se zvláštními potřebami nebo v případě změněného brzdového systému, pokud systém ELKS základního vozidla působí namísto toho na brzdový systém
C4	Brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	G
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
C6	Asistence při brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	G nepoužije se v případě upravených brzdových systémů pro řidiče se zvláštními potřebami
C7	Řízení stability	Nariadení (EU) 2019/2144	G V případě změny systému řízení stability zahrnutých jako součást schválení typu předchozího stupně, které by mohly ovlivnit funkci systému řízení stability základního vozidla, musí být prokázáno, že se vozidlo nestalo nebezpečným nebo nestabilním. To musí být prokázáno zkouškami, např. provedením rychlých přejezdů z jednoho jízdního pruhu do druhého v každém směru v rychlosti 80 km/h s dostatečnou razancí k tomu, aby došlo k aktivaci systému kontroly stability. Tyto zásahy musí být dobře řízené a musí zlepšovat stabilitu vozidla za těchto jízdních podmínek ve srovnání se stabilitou vozidla s deaktivovaným systémem kontroly stability tam, kde je to možné. Všechny zkoušky podléhají dohodě mezi výrobcem a technickou zkušebnou.
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	G nepoužije se v případě upravených brzdových systémů pro řidiče se zvláštními potřebami
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nariadení (EU) 2019/2144	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X
C12	Protetorované pneumatiky	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	G
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
C15	Montáž pneumatik	Nariadení (EU) 2019/2144	X
C16	Náhradní kola	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ		
D1	Zvuková výstraha	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D5	Rychloměr	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D7	Omezovače rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	A Může být částečně vyňato, pokud vybavení pro cestující se zvláštními potřebami brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
D9	Identifikace ovladačů, kontrol a ukazatelů	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D10	Systémy vytápění	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D13	Retroreflexní zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D14	Světelné zdroje	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nariadení (EU) 2019/2144	X
D16	Signál nouzového brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nariadení (EU) 2019/2144	G
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU		
E1	Uspadnění montáže alkoholového imobilizéru	Nariadení (EU) 2019/2144	A
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nariadení (EU) 2019/2144	A Může být částečně vyňato, pokud vybavení pro cestující se zvláštními potřebami brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA
E5	Zapisovač údajů o události	Nařízení (EU) 2019/2144	A Může být částečně vyňato, pokud vybavení pro cestující se zvláštními potřebami brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládní (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA		
F1	Místo pro registrační tabulku	Nařízení (EU) 2019/2144	X
F2	Couvání	Nařízení (EU) 2019/2144	X
F3	Zámky a závěsy dveří	Nařízení (EU) 2019/2144	X
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nařízení (EU) 2019/2144	X

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
F5	Vnější výčnělky	Nariadení (EU) 2019/2144	G Jakékoli pomůcky pro nastupování jsou brány v úvahu pouze ve složené poloze
F6	Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nariadení (EU) 2019/2144	X
F8	Tažná zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	X Požadováno pouze pro přední část, zkoušet, je-li namontováno vzadu
F9	Kryty kol	Nariadení (EU) 2019/2144	G
F10	Systémy proti rozstříku	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti
F11	Hmotnosti a rozměry	Nariadení (EU) 2019/2144	X Pro účely výpočtu se předpokládá, že hmotnost invalidního vozíku včetně uživatele činí 160 kg. Hmotnost je koncentrována v bodě P náhradního invalidního vozíku v cestovní pozici stanovené výrobcem. Je povoleno dočasně omezit celkovou kapacitu cestujících a omezit používání normálních míst k sezení v důsledku skutečné přepravy invalidních vozíků s jejich uživateli. V takovém případě musí být dotčená normální místa k sezení uživatelům jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem. To se zaznamená v části 2 certifikátu EU schválení typu, jakož i v „poznámkách“ v prohlášení o shodě, aby bylo možné zahrnout tyto informace do palubních registračních dokladů vozidla. Kromě toho musí být v návodu k obsluze dokončeného vozidla vysvětleny tyto skutečnosti: význam případných piktogramů použitých k označení dotčených míst k sezení a případně podrobnější popis zvláštních omezení.
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	PODM. X
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
F16	Hořlavost v autobusech	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE		
G1	Hladina akustického tlaku	Nariadení (EU) č. 540/2014	G Úprava délky výfukového systému je přípustná bez potřeby přezkoušení, pokud zpětný tlak výfuku zůstane obdobný.
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nariadení (ES) č. 715/2007	G Úprava výfukového systému je přípustná bez dalších zkoušek výfukových emisí, nejsou-li dotčena zařízení pro regulaci emisí včetně (případných) filtrů částic. V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceúrovňového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěné vozidlo vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. V takovém případě je přijatelné, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nariadení (ES) č. 715/2007	G Úprava výfukového systému je přípustná bez dalších zkoušek CO ₂ /spotřeby paliva, nejsou-li dotčena zařízení pro regulaci emisí včetně (případných) filtrů částic. V případě víceúrovňového schválení typu se nová hodnota CO ₂ vypočte v souladu s metodou interpolace CO ₂ s použitím příslušných údajů dokončeného vozidla. Alternativně se nová hodnota CO ₂ vypočte na základě parametrů dokončeného vozidla uvedených v bodě 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 a pomocí nástroje pro matiči jízdního zatížení dodaného výrobcem základního vozidla. Není-li nástroj k dispozici nebo je-li interpolace CO ₂ neproveditelná, použije se na žádost výrobce odpovědného za přestavbu a se souhlasem schvalovacího orgánu hodnota CO ₂ pro vysokou úroveň (Vehicle High) ze základního vozidla.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
G3	Emise z výfuku motoru v laboratoři	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Úprava výfukového systému je přípustná bez dalších zkoušek výfukových emisí a CO ₂ /spotřeby paliva, pokud nejsou dotčena zařízení pro regulaci emisí včetně (případných) filtrů částic. Pokud jsou zařízení pro regulaci emisí způsobených vypařováním udržována tak, jak byla namontována výrobcem původního (úplného nebo neúplného) vozidla, nevyžaduje se na upraveném vozidle žádná nová zkouška vypařování.
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti
G4	Emise z výfuku na silnici	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G V případě přestavby vozidla (např. v rámci víceetapového schvalování typu) musí výrobce odpovědný za přestavbu konzultovat výrobce původního (úplného nebo neúplného) vozidla, aby získal potvrzení, že se na přestavěném vozidle vztahuje schválení emisí původního (úplného nebo neúplného) vozidla. V takovém případě je přijatelné, aby referenční hmotnost přestavěného vozidla přesáhla 2 840 kg.
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G
G6	Emise z klikové skříně	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G
G7	Emise způsobené vypařováním	Nařízení (ES) č. 715/2007	G Pokud jsou zařízení pro regulaci emisí způsobených vypařováním udržována tak, jak byla namontována výrobcem původního (úplného nebo neúplného) vozidla, nevyžaduje se na upraveném vozidle žádná nová zkouška vypařování.
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nařízení (ES) č. 715/2007	G
G9	Palubní diagnostický systém	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₁
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G
G11	Pomocné emisní strategie	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nařízení (ES) č. 715/2007 Nařízení (ES) č. 595/2009	G
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	G
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE		
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nařízení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X
H2	Aktualizace softwaru	Nařízení (EU) 2018/858, příloha IV Předpis OSN č. 156	X

Dodatek 4

Ostatní vozidla zvláštního určení
(včetně zvláštní skupiny, nosičů různého zařízení a obytných přívěsů)

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST										
A1	Vnitřní výbava	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A3	Sedadla pro autobusy	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A5	Bezpečnostní pásy a zadržné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A7	Oddělovací systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A8	Ukotvení dětských zadržných systémů	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A9	Dětské zadržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A10	Zdokonalené dětské zadržné systémy (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	A	A	A	X	X	X	X
A13	Boční ochrana	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X Změna vedení a délky plnicího kanálu a přemístění původní nádrže dovnitř vozidla jsou přípustné za předpokladu, že jsou splněny všechny požadavky na instalaci.	X	X	X	X
A15	Bezpečnost zkapalněného ropného plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	G	X	G	G	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A16	Bezpečnost stlačeného a zkapalněného zemního plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	G	X	G	G	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	G	X	G	G	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A18	Způsobilost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	G	X	G	G	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A20	Čelní náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na čelní náraz, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu						
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na čelní náraz v plné šíři, pokud byl prokázán soulad alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku s kabinou s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího schválení typu bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	G	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A + G Má se za to, že dokončená vozidla splňují požadavky na náraz do kabiny, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.	A	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na boční náraz, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A + G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na boční náraz na sloupek, pokud byla prokázána shoda alespoň	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu, bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.						
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A + G U dokončených vozidel se má za to, že splňují požadavky na náraz zezadu, pokud byla prokázána shoda alespoň pro konfiguraci dodávkového vozidla nebo podvozku a kabiny s příslušným hnacím ústrojím v rámci předchozího stupně schválení typu,	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
					bez ohledu na zvýšení hmotnosti v provozním stavu.						
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nariadení (EU) 2015/758	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	G	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST										
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
B3	Systém čelní ochrany	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	nespadají do oblasti působnosti	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B7	Detekce zpětného chodu	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na zadní části vozidla brání úplnému splnění požadavků, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na zadní části vozidla brání úplnému splnění požadavků, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na zadní části vozidla brání úplnému splnění požadavků, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B8	Výhled směrem dopředu	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	zatím žádné požadavky	zatím žádné požadavky	nespadají do oblasti působnosti	zatím žádné požadavky	zatím žádné požadavky	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B10	Bezpečnostní zasklení	Nařízení (EU) 2019/2144	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.	X Zasklívací materiál může být buď z bezpečnostního skla, nebo z tuhého plastového zasklení.	X Zasklívací materiál může být buď z bezpečnostního skla, nebo z tuhého plastového zasklení.	X Zasklívací materiál může být buď z bezpečnostního skla, nebo z tuhého plastového zasklení.	X Zasklívací materiál může být buď z bezpečnostního skla, nebo z tuhého plastového zasklení.
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrzování a odmlžování čelního skla.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B12	Ostřikovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ										
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	nespadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
C3	Nouzové udržení v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C4	Brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	G	G	G	G Protiblokovací brzdový systém není povinný pro vozidla s hydrostatickým pohonem.	G Protiblokovací brzdový systém není povinný pro vozidla s hydrostatickým pohonem.	X	X	X	X
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C6	Asistence při brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C7	Řízení stability	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepoužije se	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C9	Vypělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
C10	Bezpečnost a environmentální výkonost pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
C12	Protetorované pneumatiky	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	nespadají do oblasti působnosti	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X	X
C15	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
C16	Náhradní kola	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení	zařízení
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ										
D1	Zvuková výstraha	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. G	PODM. G	X	PODM. G	PODM. G	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D5	Rychloměr	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D7	Omezovače rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	nespadají do oblasti působnosti	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	A Může být částečně vyňato, pokud neodnímatelné zařízení na přední straně kabiny brání plnému souladu s požadavky, a může být vyňato v plném rozsahu, pokud není možné tyto požadavky splnit.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
D10	Systémy vytápění	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D13	Retroreflexní zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D14	Světelné zdroje	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nařízení (EU) 2019/2144	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost
D16	Signál nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
D17	Stěrače světlo- metů (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působ- nosti
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působ- nosti
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU										
E1	Uspadnění montáže alko- holového imobilizéru	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působ- nosti
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působ- nosti
E3	Vyspělé upozornování na rozptýlenost řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působ- nosti
E4	Systém sledo- vání dostup- nosti řidiče (v případě automatizova- ných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působ- nosti	PODMÍNKA	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působ- nosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působ- nosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
E5	Zapisovač údajů o události	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	A	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládání (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	dosud žádný požadavek	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA										
F1	Místo pro registrační tabulku	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F2	Couvání	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
F3	Zámky a závěsy dveří	Nařízení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X Použití je omezeno na dveře umožňující přístup k sedadlům určeným pro běžné použití při jízdě vozidla na veřejných komunikacích, kde vzdálenost mezi bodem R sedadla a střední rovinou povrchu dveří, měřeno kolmo na střední podélnou rovinu vozidla, nepřesahuje 500 mm.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	B	B	B	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F5	Vnější výčelnky	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F6	Vnější výčelnky kabin užitkových vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X
F8	Tažná zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	A	A	A	A	A	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F9	Kryty kol	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F10	Systémy proti rozstříku	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	X	X	X	X	X
F11	Hmotnosti a rozměry	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	PODM. X	X	X	X	X
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	X	X	X	X	X	X	X
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F16	Hořlavost v autobusech	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	X	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE										
G1	Hladina akustického tlaku	Nařízení (EU) č. 540/2014	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	G Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nařízení (ES) č. 715/2007	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	nespadají do oblasti působnosti	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nařízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nařízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nařízení (ES) č. 715/2007	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G3	Emise z výfuku motoru v laboratoři	Nariadení (ES) č. 595/2009	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nařízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nařízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nařízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nariadení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nariadení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G4	Emise z výfuku na silnici	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nariadení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nariadení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem, pokud nepřesahuje 2,0 m. Nariadení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	X Bez dalšího zkoušení je přípustná úprava délky výfukového systému za posledním tlumičem nebo katalyzátorem, pokud nepřesahuje 2,0 m.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G6	Emise z klikové skříně	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G7	Emise způsobené vypařováním	Nariadení (ES) č. 715/2007	X	nespadají do oblasti působnosti	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nariadení (ES) č. 715/2007	X	nespadají do oblasti působnosti	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G9	Palubní diagnostický systém	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G11	Pomocné emisní strategie	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nariadení (ES) č. 715/2007 Nariadení (ES) č. 595/2009	X	X	X	X	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nepoužije se Použije se však příloha V o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	X	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE										
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nariadení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
H2	Aktualizace softwaru	Nariadení (EU) 2018/858, příloha IV Předpis OSN č. 156	X	X	X	X	X	X	X		

▼ **M4****Dodatek 5**

Pojízdné jeřáby

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST		
A1	Vnitřní výbava	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.
A3	Sedadla pro autobusy	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nariadení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nariadení (EU) 2019/2144	X
A7	Oddělovací systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nariadení (EU) 2019/2144	PODM. B
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nariadení (EU) 2019/2144	A Nevyžaduje se u vozidel, která splňují ustanovení přílohy I části A bodu 4.3 písm. b) podbodů ii) a iii) a bodu 4.3 písm. c).
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nariadení (EU) 2019/2144	A

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
A13	Boční ochrana	Nařízení (EU) 2019/2144	A
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	A
A15	Bezpečnost zkpalného ropného plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X
A16	Bezpečnost stlačeného a zkpalného zemního plynu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X
A18	Způsobilost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	X
A20	Čelní náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A23	Náhradní airbagy	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení
A24	Náraz do kabiny	Nařízení (EU) 2019/2144	A
A25	Boční náraz	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A26	Boční náraz na sloupek	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A27	Náraz zezadu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nařízení (EU) 2015/758	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST		
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B3	Systém čelní ochrany	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nařízení (EU) 2019/2144	A
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nařízení (EU) 2019/2144	A
B7	Detekce zpětného chodu	Nařízení (EU) 2019/2144	A
B8	Výhled směrem dopředu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	zatím žádné požadavky
B10	Bezpečnostní zasklení	Nařízení (EU) 2019/2144	X U všech zasklení kromě čelního skla a bočních oken umístěných před zorným polem řidiče může být materiál buď z bezpečnostního skla, nebo tuhého plastového zasklení.
B11	Odmrazování/odmlžování	Nařízení (EU) 2019/2144	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrázování a odmlžování čelního skla.
B12	Ostříkovače/stírače	Nařízení (EU) 2019/2144	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostříkování a stírání čelního skla.
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nařízení (EU) 2019/2144	X
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nařízení (EU) č. 540/2014	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ		
C1	Mechanismus řízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X Boční pohyb přípustný
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
C3	Nouzové udržení v jízdním pruhu	Nařízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
C4	Brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	G Zkouší se pouze u úplného nebo dokončeného vozidla. Vozidla s nejvýše čtyřmi nápravami musí splňovat všechny požadavky stanovené v příslušných regulačních aktech. Odchytky jsou přípustné u vozidel s více než čtyřmi nápravami za předpokladu, že: a) jsou odůvodněny zvláštní konstrukcí a b) jsou dodrženy veškeré předpisy pro brzděné vlastnosti pro parkovací, provozní a nouzové brzdění stanovené příslušným regulačním aktem. Protiblokovací brzdový systém není povinný pro vozidla s hydrostatickým pohonem.
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení
C6	Asistence při brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
C7	Řízení stability	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	X
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
C12	Protetorované pneumatiky	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
C15	Montáž pneumatik	Nařízení (EU) 2019/2144	X
C16	Náhradní kola	Nařízení (EU) 2019/2144	zařízení
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ		
D1	Zvuková výstraha	Nařízení (EU) 2019/2144	X
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nařízení (EU) 2019/2144	X
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nařízení (EU) 2019/2144	PODM. G
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nařízení (EU) 2019/2144	X nepoužije se v případě úplného vozidla
D5	Rychloměr	Nařízení (EU) 2019/2144	X
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nařízení (EU) 2019/2144	X
D7	Omezovače rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	X
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nařízení (EU) 2019/2144	A Použije se pouze v případě základního vozidla s podvozkem a kabinou a ve všech ostatních případech se nepoužije.
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nařízení (EU) 2019/2144	X
D10	Systémy vytápění	Nařízení (EU) 2019/2144	X

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nářízení (EU) 2019/2144	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nářízení (EU) 2019/2144	X
D13	Retroreflexní zařízení	Nářízení (EU) 2019/2144	X
D14	Světelné zdroje	Nářízení (EU) 2019/2144	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nářízení (EU) 2019/2144	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná osvětlovací zařízení
D16	Signál nouzového brzdění	Nářízení (EU) 2019/2144	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nářízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU		
E1	Uspádnění montáže alkoholového imobilizéru	Nářízení (EU) 2019/2144	A Použije se pouze v případě základního vozidla s podvozkem a kabinou a ve všech ostatních případech se nepoužije.
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nářízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nářízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
E5	Zapisovač údajů o události	Nářízení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládání (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nariadení (EU) 2019/2144	dosud žádný požadavek
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA		
F1	Místo pro registrační tabulku	Nariadení (EU) 2019/2144	X
F2	Couvání	Nariadení (EU) 2019/2144	X
F3	Zámky a závěsy dveří	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nariadení (EU) 2019/2144	A
F5	Vnější výčnělky	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti
F6	Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	A
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nariadení (EU) 2019/2144	X
F8	Tažná zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	A

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
F9	Kryty kol	Nářízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
F10	Systémy proti rozstříku	Nářízení (EU) 2019/2144	A Nevyžaduje se u vozidel, která splňují ustanovení přílohy I části A bodu 4.3 písm. b) podbodů ii) a iii) a bodu 4.3 písm. c).
F11	Hmotnosti a rozměry	Nářízení (EU) 2019/2144	A
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nářízení (EU) 2019/2144	PODM. X
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nářízení (EU) 2019/2144	nepoužije se
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nářízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nářízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
F16	Hořlavost v autobusech	Nářízení (EU) 2019/2144	nespádají do oblasti působnosti
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE		
G1	Hladina akustického tlaku	Nářízení (EU) č. 540/2014	G Zkouší se pouze u úplného nebo dokončeného vozidla. Vozidlo může být zkoušeno v souladu se směrnicí 70/157/EHS, předpisem OSN č. 51.02 nebo nařízením (ES) č. 540/2014. Bez ohledu na podmínky vozidla, jako je typ motoru, typ převodovky a jakékoli dílčí klasifikace, se použijí tyto mezní hodnoty: a) 81 dB(A) u vozidel s výkonem motoru nižším než 75 kW; b) 83 dB(A) u vozidel s výkonem motoru nejméně 75 kW, avšak nižším než 150 kW; c) 84 dB(A) u vozidel s výkonem motoru nejméně 150 kW.
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nářízení (ES) č. 715/2007	nespádají do oblasti působnosti

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nařízení (ES) č. 715/2007	nespadají do oblasti působnosti
G3	Emise z výfuku motoru v laboratořích	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti
G4	Emise z výfuku na silnici	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nařízení (ES) č. 595/2009	nespadají do oblasti působnosti
G6	Emise z klikové skříně	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.
G7	Emise způsobené vypařováním	Nařízení (ES) č. 715/2007	nespadají do oblasti působnosti
G8	Emise z výfuku v laboratořích při nízkých teplotách	Nařízení (ES) č. 715/2007	nespadají do oblasti působnosti
G9	Palubní diagnostický systém	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akt	N ₃
G11	Pomocné emisní strategie	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nařízení (ES) č. 595/2009	X Alternativně se může použít nařízení (EU) 2016/1628.
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nespadají do oblasti působnosti
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	nespadají do oblasti působnosti
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE		
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nařízení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X
H2	Aktualizace softwaru	Nařízení (EU) 2018/858, příloha IV Předpis OSN č. 156	X

▼ **M4****Dodatek 6**

Vozidla pro přepravu nadměrného nákladu

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
A	ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY, NÁRAZOVÉ ZKOUŠKY, INTEGRITA PALIVOVÉHO SYSTÉMU A VYSOKONAPĚŤOVÁ ELEKTRICKÁ BEZPEČNOST			
A1	Vnitřní výbava	Nariadení (EU) 2019/ 2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A2	Sedadla a opěrky hlavy	Nariadení (EU) 2019/ 2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích. Sedadla, která pro tento účel určena nejsou, musí být pro uživatele jasně a trvale označena buď piktogramem, nebo značkou s příslušným textem.	nepadají do oblasti působnosti
A3	Sedadla pro autobusy	Nariadení (EU) 2019/ 2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A4	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	Nariadení (EU) 2019/ 2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	nepadají do oblasti působnosti
A5	Bezpečnostní pásy a zádržné systémy	Nariadení (EU) 2019/ 2144	X Platí pouze pro sedadla, která jsou určena pro běžné užití při jízdě vozidla po veřejných pozemních komunikacích.	nepadají do oblasti působnosti
A6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu	Nariadení (EU) 2019/ 2144	X	nepadají do oblasti působnosti
A7	Oddělovací systémy	Nariadení (EU) 2019/ 2144	zařízení	zařízení
A8	Ukotvení dětských zádržných systémů	Nariadení (EU) 2019/ 2144	PODM. B	nepadají do oblasti působnosti
A9	Dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/ 2144	zařízení	zařízení
A10	Zdokonalené dětské zádržné systémy (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/ 2144	zařízení	zařízení

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
A11	Ochrana proti podjetí zepředu	Nariadení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti
A12	Ochrana proti podjetí zezadu	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A
A13	Boční ochrana	Nariadení (EU) 2019/2144	X	A
A14	Bezpečnost palivové nádrže (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A
A15	Bezpečnost zkvapalného ropného plynu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
A16	Bezpečnost stlačeného a zkvapalného zemního plynu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
A17	Bezpečnost vodíku (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
A18	Způsobnost materiálů vodíkového systému (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
A19	Elektrická bezpečnost při provozu (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
A20	Čelní náraz	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A21	Čelní náraz v plné šíři	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A22	Mechanismus řízení při nárazu	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
A23	Náhradní airbagy	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení
A24	Náraz do kabiny	Nariadení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti
A25	Boční náraz	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
A26	Boční náraz na sloupek	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A27	Náraz zezadu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
A28	Palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112	Nariadení (EU) 2015/758	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B	NECHRÁNĚNÍ ÚČASTNÍCI SILNIČNÍHO PROVOZU, VÝHLED A VIDITELNOST			
B1	Ochrana nohou a hlavy chodců	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B2	Rozšířená zóna pro náraz hlavy	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B3	Systém čelní ochrany	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení
B4	Vyspělé systémy nouzového brzdění reagující na chodce a cyklisty v okolí vozu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B5	Výstražný signál upozorňující na kolizi s chodci a cyklisty	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nespadají do oblasti působnosti
B6	Informační systém pro eliminaci mrtvého úhlu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nespadají do oblasti působnosti
B7	Detekce zpětného chodu	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nespadají do oblasti působnosti
B8	Výhled směrem dopředu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
B9	Přímý výhled z těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	zatím žádné požadavky	nespadají do oblasti působnosti
B10	Bezpečnostní zasklení	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X Zasklívací materiál může být buď z bezpečnostního skla, nebo z tuhého plastového zasklení.

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
B11	Odmrazování/odmlžování	Nariadení (EU) 2019/2144	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro odmrazování a odmlžování čelního skla.	nespadají do oblasti působnosti
B12	Ostřikovače/stírače	Nariadení (EU) 2019/2144	X Vozidla musí být vybavena odpovídajícím zařízením pro ostřikování a stírání čelního skla.	nespadají do oblasti působnosti
B13	Zařízení pro nepřímý výhled	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nespadají do oblasti působnosti
B14	Akustické varovné systémy vozidla	Nariadení (EU) č. 540/2014	X	nespadají do oblasti působnosti
C	PODVOZEK VOZIDLA, BRZDĚNÍ, PNEUMATIKY A ŘÍZENÍ			
C1	Mechanismus řízení	Nariadení (EU) 2019/2144	X Boční pohyb přípustný	X
C2	Varování při vybočení z jízdního pruhu	Nariadení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nespadají do oblasti působnosti
C3	Nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu	Nariadení (EU) 2019/2144	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
C4	Brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	G Zkouší se pouze u úplného nebo dokončeného vozidla. Vozidla s nejvýše čtyřmi nápravami musí splňovat všechny požadavky stanovené v příslušných regulačních aktech. Odchylky jsou přípustné u vozidel s více než čtyřmi nápravami za předpokladu, že: a) jsou odůvodněny zvláštní konstrukcí a b) jsou dodrženy veškeré předpisy pro brzdě vlastnosti pro parkovací, provozní a nouzové brzdění stanovené příslušným regulačním aktem. Protiblokovací brzdový systém není povinný pro vozidla s hydrostatickým pohonem.	X
C5	Náhradní díly brzdového systému	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení

▼M4

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
C6	Asistence při brzdění	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C7	Řízení stability	Nariadení (EU) 2019/2144	nepoužije se	X
C8	Vyspělý systém nouzového brzdění u těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepoužije se	nepadají do oblasti působnosti
C9	Vyspělý systém nouzového brzdění u lehkých vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C10	Bezpečnost a environmentální výkonnost pneumatik	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X Pneumatiky musí mít schválení typu v souladu s požadavky stanovenými v předpisu OSN č. 117, i když je konstrukční rychlost vozidla nižší než 80 km/h.
C11	Náhradní kola a systémy pro jízdu bez vzduchu v pneumatice (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C12	Protektorované pneumatiky	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení
C13	Monitorování tlaku v pneumatikách lehkých vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
C14	Monitorování tlaku v pneumatikách těžkých nákladních vozidel	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A
C15	Montáž pneumatik	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X Pneumatiky musí mít schválení typu v souladu s požadavky stanovenými v předpisu OSN č. 54, i když je konstrukční rychlost vozidla nižší než 80 km/h. Únosnost může být po dohodě s výrobcem pneumatik upravena ve vztahu k maximální konstrukční rychlosti přípojného vozidla.

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
C16	Náhradní kola	Nariadení (EU) 2019/2144	zařízení	zařízení
D	PALUBNÍ PŘÍSTROJE, ELEKTRICKÝ SYSTÉM, OSVĚTLENÍ VOZIDLA A OCHRANA PROTI NEOPRÁVNĚNÉMU POUŽITÍ, VČETNĚ KYBERNETICKÝCH ÚTOKŮ			
D1	Zvuková výstraha	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D2	Vysokofrekvenční rušení (elektromagnetická kompatibilita)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X
D3	Ochrana proti neoprávněnému použití, imobilizér a poplašné systémy	Nariadení (EU) 2019/2144	PODM. G	nepadají do oblasti působnosti
D4	Ochrana vozidla proti kybernetickým útokům	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D5	Rychloměr	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D6	Počítadlo ujetých kilometrů	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D7	Omezovače rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D8	Inteligentní regulace rychlosti	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D9	Identifikace ovladačů, kontrolků a ukazatelů	Nariadení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
D10	Systémy vytápění	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X
D11	Zařízení pro světelnou signalizaci	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X
D12	Zařízení pro osvětlení silnic	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
D13	Retroreflexní zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X
D14	Světelné zdroje	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X
D15	Montáž zařízení pro světelnou signalizaci, osvětlení silnic a odrazek	Nařízení (EU) 2019/2144	X	A Za předpokladu, že jsou namontována všechna povinná zařízení pro osvětlení a že není ovlivněna geometrická viditelnost
D16	Signál nouzového brzdění	Nařízení (EU) 2019/2144	X Pouze pro vozidla vybavená elektronicky řízeným protiblokovacím brzdovým systémem	nepadají do oblasti působnosti
D17	Stěrače světlometů (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	PODMÍNKA	nepadají do oblasti působnosti
D18	Ukazatel zařazeného převodového stupně	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
E	CHOVÁNÍ ŘIDIČE A SYSTÉMU			
E1	Usnadnění montáže alkoholového imobilizéru	Nařízení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
E2	Monitorování ospalosti řidiče a upozornění na nedostatek pozornosti	Nařízení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti
E3	Vyspělé upozorňování na rozptýlenost řidiče	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	nepadají do oblasti působnosti
E4	Systém sledování dostupnosti řidiče (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
E5	Zapisovač údajů o události	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	nepadají do oblasti působnosti

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
E6	Systémy nahrazující řidiče při ovládání (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	nepadají do oblasti působnosti
E7	Systémy poskytující vozidlu informace o stavu vozidla a okolí (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	nepadají do oblasti působnosti
E8	Jízda v konvoji (PODM.)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	nepadají do oblasti působnosti
E9	Systémy poskytující bezpečnostní informace ostatním účastníkům silničního provozu (v případě automatizovaných vozidel)	Nařízení (EU) 2019/2144	Dosud žádný požadavek	nepadají do oblasti působnosti
F	OBECNÁ KONSTRUKCE A VLASTNOSTI VOZIDLA			
F1	Místo pro registrační tabulku	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X
F2	Couvání	Nařízení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
F3	Zámky a závěsy dveří	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F4	Schůdky do kabiny, držadla a stupačky	Nařízení (EU) 2019/2144	X	nepadají do oblasti působnosti
F5	Vnější výčnělky	Nařízení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F6	Vnější výčnělky kabin užitkových vozidel	Nařízení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti
F7	Povinné štítky a identifikační číslo vozidla	Nařízení (EU) 2019/2144	X	X
F8	Tažná zařízení	Nařízení (EU) 2019/2144	A	nepadají do oblasti působnosti

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
F9	Kryty kol	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F10	Systémy proti rozstříku	Nariadení (EU) 2019/2144	X	A
F11	Hmotnosti a rozměry	Nariadení (EU) 2019/2144	A	A
F12	Mechanická spojovací zařízení	Nariadení (EU) 2019/2144	PODM. X	X
F13	Vozidla určená pro přepravu nebezpečných věcí (PODM.)	Nariadení (EU) 2019/2144	X	X
F14	Obecná konstrukce autobusů	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F15	Pevnost karoserie autobusů	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
F16	Hořlavost v autobusech	Nariadení (EU) 2019/2144	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G	ENVIRONMENTÁLNÍ VÝKONNOST A EMISE			
G1	Hladina akustického tlaku	Nariadení (EU) č. 540/2014	G Zkouší se pouze u úplného nebo dokončeného vozidla. Vozidlo může být zkoušeno v souladu se směrnicí 70/157/EHS, předpisem OSN č. 51.02 nebo nariadením (ES) č. 540/2014. Bez ohledu na podmínky vozidla, jako je typ motoru, typ převodovky a jakékoli dílčí klasifikace, se použijí tyto mezní hodnoty: a) 81 dB(A) u vozidel s výkonem motoru nižším než 75 kW; b) 83 dB(A) u vozidel s výkonem motoru nejméně 75 kW, avšak nižším než 150 kW; c) 84 dB(A) u vozidel s výkonem motoru nejméně 150 kW.	nepadají do oblasti působnosti
G2	Emise z výfuku vozidla v laboratoři	Nariadení (ES) č. 715/2007	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti

▼ M4

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
G2a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie	Nářízení (ES) č. 715/2007	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G3	Emise z výfuku motoru v laboratoři	Nářízení (ES) č. 595/2009	X Nářízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nepadají do oblasti působnosti
G3a	Stanovení specifických emisí CO ₂ a spotřeby paliva vozidla	Nářízení (ES) č. 595/2009	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G3b	Stanovení specifické energetické účinnosti přípojného vozidla	Nářízení (ES) č. 595/2009	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G4	Emise z výfuku na silnici	Nářízení (ES) č. 595/2009	X Nářízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nepadají do oblasti působnosti
G5	Životnost emisních vlastností u emisí z výfuku	Nářízení (ES) č. 595/2009	X	nepadají do oblasti působnosti
G6	Emise z klikové skříně	Nářízení (ES) č. 595/2009	X	nepadají do oblasti působnosti
G7	Emise způsobené vypařováním	Nářízení (ES) č. 715/2007	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G8	Emise z výfuku v laboratoři při nízkých teplotách	Nářízení (ES) č. 715/2007	nepadají do oblasti působnosti	nepadají do oblasti působnosti
G9	Palubní diagnostický systém	Nářízení (ES) č. 595/2009	X Nářízení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nepadají do oblasti působnosti

▼ **M4**

Položka	Předmět	Regulační akty	N ₃	O ₄
G10	Nepřítomnost odpojovacího zařízení	Nariadení (ES) č. 595/2009	X Nariadení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nespadají do oblasti působnosti
G11	Pomocné emisní strategie	Nariadení (ES) č. 595/2009	X Nariadení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nespadají do oblasti působnosti
G12	Opatření proti neoprávněným úpravám	Nariadení (ES) č. 595/2009	X Nariadení (EU) 2016/1628 se může případně vztahovat i na vozidla s hydrostatickým pohonem.	nespadají do oblasti působnosti
G13	Recyklovatelnost	Směrnice 2005/64/ES	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
G14	Klimatizační systémy	Směrnice 2006/40/ES	nespadají do oblasti působnosti	nespadají do oblasti působnosti
H	PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE A AKTUALIZACE SOFTWARE			
H1	Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla	Nariadení (EU) 2018/858, články 61 až 66 a příloha X	X	X
H2	Aktualizace softwaru	Nariadení (EU) 2018/858, příloha IV Předpis OSN č. 156	X	X

*PŘÍLOHA III***POSTUPY, KTERÉ JE TŘEBA DODRŽET PŘI EU SCHVALOVÁNÍ TYPU**

1. Cíle a oblast působnosti

1.1. V této příloze jsou stanoveny postupy pro řádný průběh schvalování typu vozidel v souladu s články 26, 27 a 28.

1.2. Tato příloha rovněž obsahuje:

- a) seznam mezinárodních norem, které jsou důležité pro určení technických zkušeben podle článků 68 a 70;
- b) popis postupu pro posuzování kvalifikací technických zkušeben podle článku 73;
- c) obecné požadavky na sestavování zkušebních protokolů technickými zkušebnami.

2. Postup schvalování typu

Při přijetí žádosti o schválení typu vozidla musí schvalovací orgán:

- a) ověřit, že všechny certifikáty EU schválení typu vydané podle regulačních aktů uvedených v příloze II, jež jsou použitelné na schválení typu vozidla, se vztahují na tento typ vozidla a odpovídají předepsaným požadavkům;
- b) zajistit, aby byly specifikace vozidla a údaje o vozidle obsaženy mezi údaji ve schvalovací dokumentaci a v certifikátech EU schválení typu v souladu s příslušnými regulačními akty;
- c) v případě, že číslo položky není zahrnuto do schvalovací dokumentace, jak stanoví některý z regulačních aktů, potvrdit, že příslušná část nebo vlastnost odpovídá údajům v dokumentaci výrobce;
- d) na vybraném vzorku vozidel typu, jenž má být schválen, provést nebo nechat provést kontrolu konstrukčních částí a systémů vozidla, aby se ověřilo, že vozidlo je vyrobeno (vozidla jsou vyrobena) v souladu s odpovídajícími údaji v potvrzené schvalovací dokumentaci s ohledem na příslušné certifikáty EU schválení typu;
- e) v příslušných případech provést nebo zajistit provedení kontrol instalace, pokud jde o samostatné technické celky;
- f) případně provést nebo nechat provést nezbytné kontroly z hlediska vybavenosti zařízení uvedenými ve vysvětlivkách 1 a 2 v části I přílohy II;
- g) provést nebo nechat provést nezbytné kontroly, aby se zajistilo splnění požadavků stanovených ve vysvětlivce 5 v části I přílohy II.

▼B

3. Kombinace technických specifikací

Počet kontrolovaných vozidel musí být takový, aby postačoval pro náležitou kontrolu různých schvalovaných kombinací podle následujících kritérií:

Technické specifikace	Kategorie vozidla									
	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
Motor	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Převodová skříň	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Počet náprav	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hnací nápravy (počet, umístění, propojení)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Řízené nápravy (počet a umístění)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Druhy karoserií	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Počet dveří	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Řízení levostranné nebo pravostranné	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Počet sedadel	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Úroveň výstroje	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

4. Zvláštní ustanovení

Není-li k dispozici žádný certifikát schválení typu podle příslušných regulačních aktů, musí schvalovací orgán:

- a) provést potřebné zkoušky a kontroly podle požadavků každého z příslušných regulačních aktů;
- b) ověřit, že vozidlo odpovídá údajům v dokumentaci a že plní technické požadavky každého z příslušných regulačních aktů;
- c) v příslušných případech provést nebo zajistit provedení kontrol instalace, pokud jde o samostatné technické celky;
- d) případně provést nebo nechat provést nezbytné kontroly z hlediska vybavenosti zařízeními uvedenými ve vysvětlivkách 1 a 2 v části I přílohy II;
- e) provést nebo nechat provést nezbytné kontroly, aby se zajistilo splnění požadavků stanovených ve vysvětlivce 5 v části I přílohy II.

▼B***Dodatek 1***

Normy, jež musí dodržovat technické zkušebny uvedené v článku 68

1. Činnosti spojené se zkoušením pro schválení typu, jež je třeba provést v souladu s regulačními akty uvedenými v příloze II:

- 1.1. Kategorie A (zkoušky prováděné ve vlastních zařízeních):

Norma EN ISO/IEC 17025:2005 o všeobecných požadavcích na způsobilost zkušebních a kalibračních laboratoří.

Technické zkušebny pověřené činnostmi kategorie A mohou rovněž provádět zkoušky stanovené v regulačních aktech, jimiž byly pověřeny, a to v zařízeních výrobce nebo třetí strany. V obou případech se pracovníci uplatňující odborný úsudek za účelem stanovení shody s regulačními akty, pro něž byla technická zkušebna určena, řídí normou EN ISO/IEC 17020:2012.

- 1.2. Kategorie B (dohled nad zkouškami, včetně přípravy zkoušek, které jsou prováděny v zařízeních výrobce nebo třetí strany):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 o obecných kritériích pro činnost různých typů orgánů provádějících kontrolu.

Před prováděním jakékoliv zkoušky nebo dohledem nad ní v zařízeních výrobce nebo třetí strany ověří technická zkušebna, zda zkušební zařízení a měřicí přístroje splňují příslušné požadavky normy EN ISO/IEC 17025:2005.

2. Činnosti související se shodností výroby

- 2.1. Kategorie C (postup pro úvodní posouzení a kontroly systému řízení kvality výrobce):

Norma EN ISO/IEC 17021:2011 o požadavcích na orgány provádějící audit a certifikaci systémů řízení.

- 2.2. Kategorie D (kontrola nebo zkoušení výrobních vzorků nebo dohled nad nimi):

Norma EN ISO/IEC 17020:2012 o obecných kritériích pro činnost různých typů orgánů provádějících kontrolu.



Dodatek 2

Postup pro posouzení technických zkušeben

1. Cíl a oblast působnosti
 - 1.1. Tento dodatek stanoví podmínky, podle nichž má orgán příslušný podle článku 73 provádět posouzení technických zkušeben (dále jen „příslušný orgán“).
 - 1.2. Tyto požadavky se použijí na všechny technické zkušebny, bez ohledu na jejich právní postavení (nezávislá organizace, výrobce nebo schvalovací orgán vykonávající činnost technické zkušebny).
2. Posouzení

Provádění posouzení se řídí těmito zásadami:

 - a) zásada nezávislosti, jež je základem pro nestrannost a objektivitu závěrů, a
 - b) přístup založený na důkazech, jenž je zárukou spolehlivých a reprodukovatelných závěrů.

Inspektoři musí prokázat spolehlivost a bezúhonnost. Musí zachovávat důvěrnost a mlčenlivost.

O svých zjištěních a závěrech musí podat pravdivou a přesnou zprávu.
3. Požadavky na kvalifikace inspektorů
 - 3.1. Posouzení mohou provádět pouze inspektoři, kteří mají technické a administrativní znalosti nezbytné pro tyto účely.
 - 3.2. Inspektoři musí mít absolvovanou odbornou přípravu zaměřenou na činnosti využívané při posuzování. Kromě toho musí mít odborné znalosti v technické oblasti, v níž bude technická zkušebna provádět svou činnost.
 - 3.3. Aniž jsou dotčeny body 3.1 a 3.2, posouzení uvedené v článku 73 provádějí inspektoři nezávisle na činnostech, u nichž se provádí posouzení.
4. Žádost o určení
 - 4.1. Řádně pověřený zástupce technické zkušebny, jež podává žádost, podá příslušnému orgánu formální žádost, která obsahuje tyto informace:
 - a) základní údaje o technické zkušebně, včetně obchodní firmy, jména, adresy, právního postavení a technických zdrojů;
 - b) podrobný popis kvalifikací týkajících se vzdělání a odborných dovedností pracovníků podílejících se na zkoušení a vedoucích pracovníků včetně jejich životopisů;
 - c) technické zkušebny, které používají zkušební metody se simulací, poskytnou důkaz, že jsou schopny pracovat v prostředí využívajícím podporu počítače;
 - d) obecné informace o technické zkušebně, včetně jejích činností, případně její vazby v rámci větší firemní struktury, a adresy všech jejích provozoven, na něž se má vztahovat rozsah určení;

▼ B

- e) souhlas s plněním požadavků na určení a ostatních povinností technické zkušebny podle příslušných regulačních aktů, pro něž žádá o určení;
 - f) popis služeb při posuzování shody, jež technická zkušebna provádí v rámci příslušných regulačních aktů, a seznam regulačních aktů, pro něž technická zkušebna žádá o určení, včetně případných omezení způsobilosti;
 - g) kopie příručky pro zajišťování jakosti technické zkušebny.
- 4.2. Příslušný orgán přezkoumá správnost informací poskytnutých technickou zkušebnou.
- 4.3. Technická zkušebna informuje příslušný orgán o všech změnách informací poskytnutých podle bodu 4.1.
5. Přezkoumání zdrojů
- Příslušný orgán přezkoumá svou schopnost provádět posouzení technické zkušebny z hlediska své vlastní politiky, své způsobilosti a dostupnosti vhodných inspektorů a odborníků.
6. Zadání posouzení subdodavateli
- 6.1. Příslušný orgán může částí posouzení zadat jako subdodavateli jinému příslušnému orgánu nebo požádat o spolupráci technické odborníky poskytnuté jinými příslušnými orgány. Technická zkušebna, jež podala žádost, musí se zapojením subdodavatelů a odborníků souhlasit.
- 6.2. Příslušný orgán při provádění celkového posouzení technické zkušebny zohledňuje akreditační certifikáty s odpovídající oblastí působnosti.
7. Příprava posouzení
- 7.1. Příslušný orgán oficiálně jmenuje společný tým pro posuzování. Příslušný orgán zajistí náležitou odbornou úroveň každého společného týmu pro posuzování. Společný tým pro posuzování jako celek musí zejména disponovat oběma těmito typy znalostí:
- a) odpovídající znalosti v dané oblasti působnosti, pro niž je požadováno určení, a
 - b) dostatečné znalosti k tomu, aby mohl spolehlivě posoudit způsobilost technické zkušebny vykonávat odbornou činnost v rámci svého určení.
- 7.2. Příslušný orgán jasně vymezí úkol uložený společnému týmu pro posuzování. Úkolem společného týmu pro posuzování je přezkoumat dokumenty obdržené od technické zkušebny, jež podala žádost, a provést posouzení na místě.
- 7.3. Příslušný orgán se společně s technickou zkušebnou a týmem pro provedení posouzení dohodnou na datu a harmonogramu posuzování. Zůstává však odpovědností příslušného orgánu dodržet termín, jenž je v souladu s plánem dohledu a opětovného posouzení.
- 7.4. Příslušný orgán zajistí, aby společný tým pro posuzování obdržel dokumentaci s příslušnými kritérii, záznamy z předchozího posouzení a příslušné dokumenty a záznamy technické zkušebny.

▼ B

8. Posouzení na místě
Společný tým pro posuzování provede posouzení technické zkušebny v jejích zařízeních, v nichž se provádí jedna nebo více zásadních činností, a případně provede ověření na jiných vybraných místech, kde technická zkušebna vykonává svou činnost.
9. Analýza zjištění a zpráva o posouzení
 - 9.1. Společný tým pro posuzování analyzuje všechny příslušné informace a důkazy získané během přezkumu dokumentů a záznamů a během posouzení na místě. Tato analýza musí být dostatečná k tomu, aby tým mohl stanovit rozsah způsobilosti technické zkušebny a nakolik technická zkušebna splňuje požadavky na určení.
 - 9.2. Postupy podávání zpráv příslušného orgánu musí zaručovat splnění následujících požadavků.
 - 9.2.1. Společný tým pro posuzování se před svým odchodem z místa posouzení musí sejit se zástupci technické zkušebny. Na této schůzce společný tým pro posuzování poskytne písemnou a/nebo ústní zprávu o svých zjištěních získaných z analýzy. Technické zkušebně musí být umožněno položit jakékoli dotazy ke zjištěním, včetně případného nesouladu, a k jejich podkladům.
 - 9.2.2. Technické zkušebně se neprodleně poskytne písemná zpráva o výsledcích posouzení. Tato zpráva o posouzení musí obsahovat poznámky o způsobilosti a souladu a uvádí případné neshody, jež je třeba odstranit, aby byly splněny všechny požadavky na určení.
 - 9.2.3. Technická zkušebna musí být vyzvána, aby na zprávu o posouzení odpověděla a aby popsala konkrétní kroky, jež přijala nebo plánuje během stanovené doby přijmout s cílem odstranit případný zjištěný nesoulad.
 - 9.3. Příslušný orgán zajistí, aby byly odpovědi technické zkušebny dostatečné a účinné k vyřešení nesouladu. Pokud se zjistí, že jsou odpovědi technické zkušebny nedostatečné, vyžádají se další informace. Kromě toho lze požadovat důkaz o účinném provedení přijatých opatření nebo provést následné posouzení s cílem ověřit, zda byla nápravná opatření provedena účinně.
 - 9.4. Zpráva o posouzení obsahuje alespoň tyto informace:
 - a) jednoznačnou identifikaci technické zkušebny;
 - b) termín (termíny) posouzení na místě;
 - c) jména inspektorů a/nebo odborníků podílejících se na posouzení;
 - d) jednoznačnou identifikaci všech posuzovaných zařízení;
 - e) navrhovaný rozsah určení, jenž byl posuzován;
 - f) prohlášení o přiměřenosti vnitřní organizace a postupů přijatých technickou zkušebnou k prokázání její způsobilosti, jak byly stanoveny plněním požadavků na určení;
 - g) informace o vyřešení všech případů nesouladu;
 - h) doporučení, zda by žadatel měl být určen nebo potvrzen jako technická zkušebna, a pokud ano, rozsah určení.

▼B

10. Udělení, potvrzení nebo prodloužení určení
- 10.1. Příslušný orgán na základě zprávy (zpráv) o posouzení a případných dalších příslušných informací bez zbytečného odkladu rozhodne o tom, zda udělí, potvrdí nebo prodlouží určení.
- 10.2. Příslušný orgán poskytne technické zkušební certifikát. Tento certifikát musí obsahovat tyto údaje:
 - a) totožnost a logo příslušného orgánu;
 - b) jednoznačná totožnost určené technické zkušebny;
 - c) datum vstupu určení v platnost a datum uplynutí platnosti;
 - d) stručné informace o rozsahu určení nebo odkaz na tento rozsah (příslušné regulační akty nebo jejich část);
 - e) prohlášení o shodě a odkaz na toto nařízení.
11. Opětovné posouzení a dohled
- 11.1. Opětovné posouzení je obdobné úvodnímu posouzení s výjimkou toho, že je třeba zohlednit zkušenosti získané během předchozích posouzení. Posuzování s dohledem na místě je méně obsáhlé než opětovné posouzení.
- 11.2. Příslušný orgán navrhne plán opětovného posouzení a dohledu pro každou určenou technickou zkušebnu tak, aby byly pravidelně posuzovány reprezentativní vzorky z rozsahu určení.

Časový odstup mezi posouzeními na místě, ať už se jedná o opětovné posouzení, nebo o dohled, závisí na prokázané stabilitě, jíž technická zkušebna dosáhla.
- 11.3. Pokud jsou během dohledu nebo opětovného posouzení zjištěny případy nesouladu, stanoví příslušný orgán přesné lhůty pro nápravná opatření, jež mají být provedena.
- 11.4. Pokud nebyla nápravná opatření nebo opatření ke zlepšení přijata v dohodnutém časovém rámci nebo nejsou považována za dostatečná, přijme příslušný orgán vhodná opatření, jako je provedení dalšího posouzení, pozastavení nebo odnětí určení k jedné nebo více činnostem, pro něž byla technická zkušebna určena.
- 11.5. Pokud příslušný orgán rozhodne o pozastavení nebo odnětí určení technické zkušebny, vyrozumí technickou zkušebnu o svém rozhodnutí doporučeným dopisem. V každém případě příslušný orgán přijme veškerá nezbytná opatření k zajištění pokračování činností, jež technická zkušebna již provádí.
12. Záznamy o určených technických zkušebnách
- 12.1. Příslušný orgán uchovává záznamy o technických zkušebnách, aby doložil, že byly účinně splněny požadavky na určení, včetně způsobilosti.
- 12.2. Pro zajištění důvěrnosti musí příslušný orgán uchovávat záznamy o technických zkušebnách zabezpečeným způsobem.
- 12.3. Záznamy o technických zkušebnách musí obsahovat alespoň následující:
 - a) příslušnou korespondenci;
 - b) záznamy z posouzení a zprávy o posouzení;
 - c) kopie certifikátů o určení.



PŘÍLOHA IV

POSTUPY PRO ZAJIŠTĚNÍ SHODNOSTI VÝROBY

1. Cíle
 - 1.1. Cílem postupu pro zajištění shodnosti výroby je zajistit shodu každého vyrobeného vozidla, systému, konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení se schváleným typem.
 - 1.2. Postup pro zajištění shodnosti výroby musí vždy zahrnovat posouzení systémů řízení jakosti, které je uvedeno v bodě 2 jako „úvodní posouzení“, a ověření předmětu schválení typu a kontrol vztahujících se na výrobek, které je uvedeno v bodě 3 jako „opatření pro shodnost výrobku“.
2. Úvodní posouzení
 - 2.1. Před udělením schválení typu ověří schvalovací orgán, že výrobce zavedl vyhovující opatření a postupy pro zajištění toho, že vozidla, systémy, konstrukční části, samostatné technické celky nebo díly a zařízení se vyrábějí ve shodě se schváleným typem.
 - 2.2. Pokyny pro provádění uvedených posouzení jsou obsaženy v normě EN ISO 19011:2011 – Směrnice pro auditování systémů řízení.
 - 2.3. Soulad s požadavky bodu 2.1 ověřuje schvalovací orgán takto:

Schvalovací orgán musí vyjádřit spokojenost s úvodním posouzením a s opatřeními pro shodnost výrobku podle bodu 3, přičemž vezme v úvahu jedno z opatření popsanych v bodech 2.3.1 až 2.3.3 nebo popřípadě úplnou nebo částečnou kombinaci takových opatření.
 - 2.3.1. Úvodní posouzení a ověření opatření pro shodnost výroby provádí schvalovací orgán nebo orgán určený k tomuto účelu schvalovacím orgánem.
 - 2.3.1.1. Při zvažování rozsahu úvodního posouzení může schvalovací orgán vzít v úvahu tyto informace:
 - a) zda má výrobce certifikaci podobnou certifikaci uvedené v bodě 2.3.3, ale která nebyla podle uvedeného bodu posouzena nebo uznána;
 - b) v případě schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku informace o posouzení systému řízení jakosti, které v prostorách výrobce systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku provedl výrobce (provedli výrobci) vozidla podle jednoho nebo více požadavků průmyslového odvětví, které vyhovují požadavkům normy EN ISO 9001:2015 nebo ISO/TS16949:2009;

▼ B

c) zda v jednom členském státě bylo jedno nebo několik schválení typu výrobce v nedávné době odňato kvůli nevyhovující kontrole shodnosti výroby. V tomto případě se úvodní posouzení schvalovacím orgánem neomezí pouze na uznání certifikace systému řízení jakosti výrobce, ale musí zahrnovat i ověření toho, zda byla provedena veškerá nutná zlepšení pro zajištění účinné kontroly tak, aby vozidla, konstrukční části, systémy nebo samostatné technické celky byly vyráběny ve shodě se schváleným typem.

2.3.2. Úvodní posouzení a ověření opatření pro shodnost výroby může provádět schvalovací orgán jiného členského státu nebo orgán určený k tomuto účelu schvalovacím orgánem.

2.3.2.1. V takovém případě schvalovací orgán uvedeného jiného členského státu vystaví prohlášení o shodě, ve kterém označí oblasti a výrobní zařízení, která uvedený schvalovací orgán shledal jako vyhovující z hlediska výrobku/výrobků, jehož/jejichž typ má být schválen, a z hlediska regulačních aktů, v souladu s nimiž má být typ těchto výrobků schválen.

2.3.2.2. Při přijetí žádosti o prohlášení o shodě od schvalovacího orgánu členského státu udělujícího schválení typu schvalovací orgán jiného členského státu prohlášení o shodě neprodleně zašle nebo jej informuje, že není schopen takové prohlášení poskytnout.

2.3.2.3. Prohlášení o shodě musí obsahovat alespoň tyto údaje:

- a) Skupina podniků nebo společnost (například XYZ Automobil);
- b) Zvláštní útvar (např. regionální divize);
- c) Závod/lokality (např. motorárna 1 (v zemi A) – karosárna 2 (v zemi B));
- d) Rozsah vozidel/konstrukčních částí (např. všechny modely kategorie M₁);
- e) Posuzované oblasti (např. montáž motorů, lisování a montáž karoserií, montáž vozidel);
- f) Prověřené dokumenty (např. příručka jakosti a postupy společnosti a lokality);
- g) Datum posouzení (např. audit byl proveden v době od dd/mm/rrrr do dd/mm/rrrr);
- h) Plánovaná kontrolní návštěva (např. mm/rrrr).

2.3.3. Za splnění požadavku na úvodní posouzení podle bodu 2.3 může schvalovací orgán rovněž uznat certifikaci výrobce podle normy EN ISO 9001:2015 nebo ISO/TS16949:2009 (působnost této certifikace se musí vztahovat na schvalovaný výrobek (schvalované výrobky)) nebo podle jiné rovnocenné normy pro certifikaci, za předpokladu, že součástí systému řízení jakosti je shodnost výroby a že schválení typu výrobce nebylo odňato, jak je uvedeno v bodě 2.3.1.1 písm. c). Výrobce poskytne podrobné informace o certifikaci a informuje schvalovací orgán o každé změně platnosti nebo rozsahu certifikace.

▼ B

- 2.4. Pro účely schválení typu vozidla není třeba úvodní posouzení provedená pro udělení schválení typu systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků opakovat, ale musí být doplněna posouzením míst a činností spojených s montáží vozidla jako celku, které nebyly zahrnuty do úvodních posouzení.
3. Opatření pro shodnost výrobků
 - 3.1. Každé vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, díl nebo položka zařízení schválené podle předpisu OSN připojeného k revidované dohodě z roku 1958 a k tomuto nařízení musí být vyrobeny tak, aby byly ve shodě se schváleným typem, a tedy aby splňovaly požadavky této přílohy, uvedeného předpisu OSN a tohoto nařízení.
 - 3.2. Před udělením schválení typu podle tohoto nařízení a podle předpisu OSN připojeného k revidované dohodě z roku 1958 ověří schvalovací orgán, zda byla zavedena odpovídající opatření pro shodnost výroby, a ke každému schválení typu je povinen s výrobcem dohodnout dokumentované kontrolní plány zkoušek nebo souvisejících kontrol, které jsou nezbytné k ověření trvající shodnosti se schváleným typem ve stanovených lhůtách a které musí případně zahrnovat zkoušky stanovené v tomto nařízení a v daném předpisu OSN.
 - 3.3. Držitel schválení typu musí zejména:
 - 3.3.1. zabezpečit existenci a využití postupů účinné kontroly shodnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení se schváleným typem;
 - 3.3.2. mít přístup ke zkušebnímu nebo jinému vhodnému vybavení nezbytnému pro ověřování shodnosti s každým schváleným typem;
 - 3.3.3. zajistit, aby byly údaje vyplývající ze zkoušek nebo kontrol zaznamenávány a aby připojené dokumenty byly dostupné po dobu až 10 let, která se stanoví dohodou se schvalovacím orgánem;
 - 3.3.4. analyzovat výsledky každého druhu zkoušky nebo kontroly tak, aby se ověřila a zajistila stabilita vlastností výrobku v přípustných odchylkách průmyslové výroby;
 - 3.3.5. zajistit, aby se pro každý typ výrobku prováděly alespoň kontroly stanovené v tomto nařízení a zkoušky stanovené v příslušných regulačních aktech uvedených v příloze II;
 - 3.3.6. zajistit, aby po každém odběru vzorků nebo zkušebních dílů, který vykazuje při daném druhu zkoušky neshodnost, následoval další odběr vzorků a zkoušky. Musí být podniknuty všechny kroky nezbytné k obnovení výrobního procesu a zajištění shody se schváleným typem.
 - 3.4. V případě postupných, smíšených nebo vícestupňových schválení typu může schvalovací orgán, který uděluje schválení typu vozidla, vyžadovat od jakéhokoli schvalovacího orgánu, který udělil schválení typu pro jakýkoli příslušný systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, konkrétní podrobnosti týkající se plnění požadavků na shodnost výroby stanovených v této příloze.

▼ B

- 3.5. Není-li schvalovací orgán, který uděluje schválení typu vozidla, spokojen s informacemi předloženými podle bodu 3.4 a písemně toto oznámí danému výrobcí a schvalovacímu orgánu, který uděluje schválení typu pro systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek, vyžádá si provedení dodatečných auditů nebo kontrol shodnosti výroby, které se provedou v prostorách výrobce (výrobců) uvedených systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků. Výsledky těchto dodatečných auditů nebo kontrol shodnosti výroby se neprodleně sdělí uvedenému schvalovacímu orgánu.
- 3.6. Použijí-li se body 3.4 a 3.5 a nejsou-li výsledky dodatečného auditu nebo kontroly podle názoru schvalovacího orgánu, který uděluje typ schválení vozidla, uspokojivé, zajistí výrobce byla co nejrychleji obnovena shodnost výroby ke spokojenosti uvedeného schvalovacího orgánu a ke spokojenosti schvalovacího orgánu, který uděluje schválení typu pro systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek
4. Opatření pro průběžná ověřování
- 4.1. Schvalovací orgán, který udělil schválení typu, může kdykoliv prostřednictvím pravidelných auditů ověřovat kontrolní postupy shodnosti používané v každém výrobním provozu. Výrobce za tímto účelem umožní uvedenému orgánu přístup ke svým výrobním, inspekčním, zkušebním, skladovacím a distribučním prostorám a poskytne veškeré nezbytné informace z dokumentace a záznamů systému řízení jakosti.
- 4.1.1. Tyto pravidelné audity se za běžných podmínek zaměří na sledování trvalé účinnosti postupů stanovených v bodech 2 a 3 (úvodní posouzení a opatření pro shodnost výrobků).
- 4.1.1.1. Dohled vykonávaný technickou zkušebnou (kvalifikovanou nebo uznanou podle bodu 2.3.3) se uzná za vyhovující požadavku bodu 4.1.1 z hlediska postupů stanovených při úvodním posouzení.
- 4.1.1.2. Běžná četnost ověřování schvalovacím orgánem (jiných než podle bodu 4.1.1.1) musí být taková, aby zajišťovala, že příslušné kontroly prováděné podle bodů 2 a 3 se budou přezkoumávat v intervalech založených na metodice posuzování rizik, která je v souladu s mezinárodní normou ISO 31000:2018 – Řízení rizik – Zásady a pokyny a ve všech případech s minimální četností jednou za tři roky. Tato metodika musí zejména zohlednit jakýkoli případ neshodnosti vznesený jinými členskými státy v souvislosti s čl. 54 odst. 1.
- 4.2. Při každém přezkumu jsou inspektorovi poskytnuty k dispozici záznamy o zkouškách nebo kontrolách a záznamy o výrobě, a zejména záznamy o uvedených zkouškách nebo kontrolách dokumentovaných podle bodu 2.2.
- 4.3. Inspektor může namátkově vybrat vzorky ke zkoušení v laboratoři výrobce nebo v prostorách technické zkušebny. V takovém případě se provede pouze praktická zkouška. Minimální počet vzorků se může stanovit podle výsledků vlastních kontrol výrobce.

▼ B

- 4.4. Pokud se inspektor domnívá, že úroveň kontrol je neuspokojivá nebo že je potřebné ověřit platnost zkoušek provedených podle bodu 4.2, vybere inspektor vzorky, které se odešlou do technické zkušebny k provedení praktických zkoušek v souladu s požadavky na shodnost výroby stanovenými v regulačních aktech uvedených v příloze II.
- 4.5. V případě, že jsou v průběhu inspekce nebo kontrolního přezkoumání zjištěny nevyhovující výsledky, zajistí schvalovací orgán, aby výrobce co nejdříve obnovil shodnost výroby.
- 4.6. V případech, kdy toto nařízení vyžaduje shodu s předpisy OSN, má výrobce možnost použít tuto přílohu jako rovnocennou alternativu k požadavkům na shodnost výroby podle příslušných předpisů OSN. Použijí-li se však body 4.4 nebo 4.5, musí být všechny samostatné požadavky na shodnost výroby podle předpisů OSN splněny ke spokojenosti schvalovacího orgánu, než tento orgán rozhodne, že shodnost výroby byla obnovena.

▼ M4

5. Opatření týkající se aktualizace softwaru
Systém řízení aktualizací softwaru výrobce i celého typu vozidla musí splňovat požadavky stanovené v předpisu OSN č. 156.

▼ B

PŘÍLOHA V

OMEZENÍ MALÝCH SÉRIÍ A VÝBĚHU SÉRIE

A. ROČNÍ MNOŽSTEVNÍ LIMITY MALÝCH SÉRIÍ

1. Počet jednotek jednoho typu vozidla, jež mají být v Unii za jeden rok zaregistrovány, prodány nebo uvedeny do provozu, nesmí podle článku 41 překročit roční množstevní limity uvedené v následující tabulce pro jednotlivé kategorie vozidel:

▼ M4

Kategorie	Jednotky
M ₁	1 500
M ₂ , M ₃	0 až do dne použitelnosti aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 41 odst. 5 Pro plně automatizovaná vozidla vyráběná v malých sériích: 1 500 od 6. prosince 2022
N ₁	1 500
N ₂ , N ₃	0 až do dne použitelnosti aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 41 odst. 5 Pro plně automatizovaná vozidla vyráběná v malých sériích: 1 500 od 6. prosince 2022
O ₁ , O ₂	0
O ₃ , O ₄	0

▼ B

2. Počet jednotek jednoho typu vozidla, jež mají být v určitém členském státě za jeden rok podle článku 42 zaregistrovány, dodány na trh nebo uvedeny do provozu, stanoví uvedený členský stát, ale nesmí podle článku 42 překročit roční množstevní limity uvedené v následující tabulce pro jednotlivé kategorie vozidel:

Kategorie	Jednotky
M ₁	250
M ₂ , M ₃	250
N ₁	250
N ₂ , N ₃	250
O ₁ , O ₂	500
O ₃ , O ₄	250

B. OMEZENÍ VÝBĚHU SÉRIE

Nejvyšší množství úplných a dokončených vozidel uvedených v každém členském státu do provozu v rámci postupu „výběh série“ je omezeno jedním z následujících způsobů, pro něž se příslušný členský stát rozhodne:

1. V případě kategorie M₁ nesmí nejvyšší množství vozidel jednoho či více typů přesáhnout 10 % a v případě všech ostatních kategorií 30 % vozidel všech dotyčných typů, jež byla v daném členském státě uvedena do provozu v průběhu předchozího roku. Pokud by uvedených 10 % či 30 % představovalo méně než 100 vozidel, může členský stát povolit uvedení do provozu až 100 vozidel.

▼B

2. Vozidla jakéhokoli typu se omezí na ta, pro něž bylo platné prohlášení o shodě vydáno v den výroby vozidla nebo později, zůstalo platné alespoň tři měsíce ode dne vydání, ale poté ztratilo platnost v důsledku toho, že vstoupil v platnost regulační akt.



PŘÍLOHA VI

SEZNAM DÍLŮ NEBO ZAŘÍZENÍ, JEŽ MOHOU PŘEDSTAVOVAT VÁŽNÉ RIZIKO PRO SPRÁVNÉ FUNGOVÁNÍ SYSTÉMŮ SE ZÁSADNÍM VÝZNAMEM PRO BEZPEČNOST VOZIDLA NEBO JEHO ENVIRONMENTÁLNÍ VLASTNOSTI, POŽADAVKY NA VÝKON TĚCHTO DÍLŮ A ZAŘÍZENÍ, ODPOVÍDAJÍCÍ ZKUŠEBNÍ METODY A USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE OZNAČENÍ A BALENÍ

I. Díly a zařízení se zásadním významem pro bezpečnost vozidla

Položka č.	Popis položky	Požadavek na výkonnost	Postup zkoušek	Požadavek na označení	Požadavky na balení
1	(...)				
2					
3					

II. Díly nebo zařízení se zásadním významem pro environmentální vlastnosti vozidla

Položka č.	Popis položky	Požadavek na výkonnost	Postup zkoušek	Požadavek na označení	Požadavky na balení
1	(...)				
2					
3					



PŘÍLOHA VII

REGULAČNÍ AKTY, PRO NĚŽ MŮŽE BÝT VÝROBCE URČEN JAKO TECHNICKÁ ZKUŠEBNA

1. Cíle a oblast působnosti
 - 1.1. Tato příloha stanoví seznam regulačních aktů, pro něž může být vnitropodniková technická zkušebna výrobce určena jako technická zkušebna v souladu s čl. 72 odst. 1.
 - 1.2. Obsahuje rovněž vhodná ustanovení týkající se určení vnitropodnikové technické zkušebny výrobce jako technické zkušebny, která se použijí v rámci schvalování typu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků, na něž se vztahuje část I přílohy II.
 - 1.3. Tato příloha se však nepoužije na výrobce, kteří žádají o EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích podle článku 41.
2. Určení vnitropodnikové technické zkušebny výrobce jako technické zkušebny
 - 2.1. Vnitropodnikovou technickou zkušebnou výrobce určenou jako technická zkušebna se rozumí technická zkušebna výrobce, která byla určena určujícím schvalovacím orgánem jako zkušební laboratoř k provádění schvalovacích zkoušek jeho jménem.

Výraz „provádění zkoušek“ nezahrnuje pouze měření výkonů, ale týká se i zaznamenání výsledků zkoušek, předložení zprávy určenému schvalovacímu orgánu, včetně příslušných závěrů.

Zahrnuje rovněž kontrolu shody s ustanoveními, podle nichž není nutně požadováno měření. To je případ posouzení toho, zda konstrukce splňuje legislativní požadavky.

3. Seznam regulačních aktů a omezení

	Předmět	Odkaz na regulační akt
4 A	Umístění a připevnění zadních registračních tabulek	Nářízení (ES) č. 661/2009 Nářízení (EU) č. 1003/2010
7 A	Zvuková výstražná zařízení a signály	Nářízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 28
10 A	Elektromagnetická kompatibilita	Nářízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 10
18 A	Povinné štítky výrobce a identifikační číslo vozidla	Nářízení (ES) č. 661/2009 Nářízení (EU) č. 19/2011
20 A	Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na vozidla	Nářízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 48
27 A	Odtahové úchyty	Nářízení (ES) č. 661/2009 Nářízení (EU) č. 1005/2010
33 A	Umístění a označení ručních ovladačů, kontrolků a indikátorů	Nářízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 121

▼ B

	Předmět	Odkaz na regulační akt
34 A	Systémy odmrazování a odmlžování čelního skla	Nariadení (ES) č. 661/2009 Nariadení (EU) č. 672/2010
35 A	Systémy stírání a ostřikování čelního skla	Nariadení (ES) č. 661/2009 Nariadení (EU) č. 1008/2010
36 A	Systémy vytápění	Nariadení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 122 Kromě ustanovení v příloze 8 týkajících se spalovacích topení LPG a systémů vytápění LPG
37 A	Kryty kol	Nariadení (ES) č. 661/2009 Nariadení (EU) č. 1009/2010
44 A	Hmotnosti a rozměry	Nariadení (ES) č. 661/2009 Nariadení (EU) č. 1230/2012
45 A	Bezpečnostní zasklívací materiály a jejich montáž na vozidlech	Nariadení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 43 Omezeno na ustanovení obsažená v příloze 21
46 A	Montáž pneumatik	Nariadení (ES) č. 661/2009 Nariadení (EU) č. 458/2011
▼ M3		
46 B	Stanovení valivého odporu	Nariadení (EU) 2017/2400, příloha X
▼ B		
48 A	Hmotnosti a rozměry	Nariadení (ES) č. 661/2009 Nariadení (EU) č. 1230/2012
49 A	Užitková vozidla s ohledem na vnější výčnělky před zadní stěnou kabiny	Nariadení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 61
50 A	Mechanické spojovací části jízdních souprav vozidel	Nariadení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 55 Omezeno na ustanovení obsažená v příloze 5 (do bodu 8 včetně) a v příloze 7
61	Klimatizační systém	Směrnice 2006/40/ES

▼ B***Dodatek***

Určení vnitropodnikové technické zkušebny výrobce jako technické zkušebny a subdodavatelé

1. Obecné informace

1.1. Určení a oznámení vnitropodnikové technické zkušebny výrobce jako technické zkušebny se provede v souladu s ustanoveními článků 68 až 81 a veškeré subdodávky se provedou v souladu s tímto dodatkem.

2. Subdodavatelé

2.1. V souladu s čl. 71 odst. 1 může technická zkušebna jmenovat subdodavatele k provedení zkoušek jejím jménem.

2.2. Pro účely tohoto dodatku se rozumí „subdodavatelem“ buď pobočka technické zkušebny, kterou uvedená technická zkušebna pověřila prováděním zkoušek v rámci své vlastní organizace, nebo třetí strana, která má s uvedenou technickou zkušebnou smlouvu na provádění zkoušek.

2.3. Využití služeb subdodavatele nezavazuje technickou zkušebnu její povinnosti dodržet ustanovení článků 69, 70, 80 a 81, a zejména ustanovení týkající se kvalifikace technické zkušebny a souladu s normou EN ISO/IEC 17025:2005.

2.4. Na subdodavatele se použije bod 2 přílohy VII.

3. Zkušební protokol

Zkušební protokoly se vypracovávají v souladu s prováděcími akty uvedenými v čl. 30 odst. 3.



PŘÍLOHA VIII

**PODMÍNKY PRO POUŽÍVÁNÍ ZKUŠEBNÍCH METOD SE SIMULACÍ
VÝROBCEM NEBO TECHNICKOU ZKUŠEBNOU**

1. Cíle a oblast působnosti

Tato příloha stanoví ustanovení týkající se zkoušení se simulací podle čl. 30 odst. 7.

2. Seznam regulačních aktů

	Předmět	Odkaz na regulační akt
3B	Zařízení na ochranu proti podjetí zezadu (RUPD) a jejich montáž; ochrana proti podjetí zezadu (RUP)	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 58
6 A	Přístup do vozidla a jeho ovladatelnost (schůdky, stupačky a držadla)	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 130/2012
6B	Zámky dveří a součásti upevnění dveří	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 11
8 A	Zařízení pro nepřímý výhled a jejich montáž	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 46
12 A	Vnitřní výbava	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 21
16 A	Vnější výčnělky	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 26
20 A	Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na vozidla	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 48
27 A	Odtahové úchyty	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1005/2010
32 A	Pole výhledu směrem dopředu	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 125
35 A	Systémy stírání a oštrikování čelního skla	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1008/2010
37 A	Kryty kol	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1009/2010
42 A	Boční ochrana nákladních automobilů	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 73
48 A	Hmotnosti a rozměry	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1230/2012
49 A	Užitková vozidla s ohledem na vnější výčnělky před zadní stěnou kabiny	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 61
50 A	Mechanické spojovací části jízdních souprav vozidel	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 55

▼B

	Předmět	Odkaz na regulační akt
50B	Zařízení pro spojení vozidel nakrátko (ZSVN); montáž schváleného typu ZSVN	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 102
52 A	Vozidla kategorie M ₂ a M ₃	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 107
52B	Pevnost nástavby velkých osobních vozidel	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 66
57 A	Zařízení na ochranu proti podjetí zepředu (FUPD) a jejich montáž; ochrana proti podjetí zepředu (FUP)	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 93



Dodatek 1

Obecné podmínky pro používání zkušebních metod se simulací

1. Vzor zkoušky se simulací

Pro popis a provádění zkoušky se simulací se jako základní struktura použije toto schéma:

- a) cíl;
- b) model konstrukce;
- c) mezní podmínky;
- d) předpokládané zatížení;
- e) výpočet;
- f) posouzení;
- g) dokumentace.

2. Základní prvky počítačové simulace a výpočtu

2.1. Matematický model

Matematický model poskytne výrobce. Model musí odpovídat složitosti konstrukce zkoušeného vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku v souladu s požadavky příslušného regulačního aktu a jeho mezních podmínek.

Tatáž ustanovení se použijí na zkoušení konstrukčních částí nebo technických celků nezávisle na vozidle.

2.2. Postup ověřování matematického modelu

Matematický model se ověří v porovnání se skutečnými podmínkami zkoušky.

Za tímto účelem se provede praktická zkouška, jejíž výsledky se porovnají s výsledky získanými pomocí matematického modelu. Musí se prokázat srovnatelnost výsledků zkoušek. Výrobce nebo technická zkušebna vypracují zprávu o ověření a předloží ji schvalovacímu orgánu.

Jakákoli změna matematického modelu nebo softwaru, která by mohla způsobit neplatnost zprávy o ověření, se oznámí schvalovacímu orgánu, jenž může požadovat provedení nového ověření.

Vývojový diagram postupu ověřování je uveden v dodatku 3.

2.3. Dokumentace

Výrobce zdokumentuje a zpřístupní technické zkušební údaje a pomocné nástroje použité pro simulaci a výpočet.

3. Nástroje a podpora

Výrobce dodá technické zkušební na její žádost veškeré nástroje nutné k provedení zkoušek se simulací, včetně vhodného softwaru, nebo zajistí uvedené technické zkušební přístup k těmto nástrojům.

Výrobce poskytne technické zkušební rovněž odpovídající podporu.

Přístup a podpora poskytnuté výrobcem technické zkušební nezbavuje technickou zkušebnu jejich povinností, pokud jde o kvalifikaci jejich pracovníků, platby poplatků za licenční práva a zachování důvěrnosti.



Dodatek 2

Zvláštní podmínky pro používání zkušebních metod se simulací

1. Seznam regulačních aktů

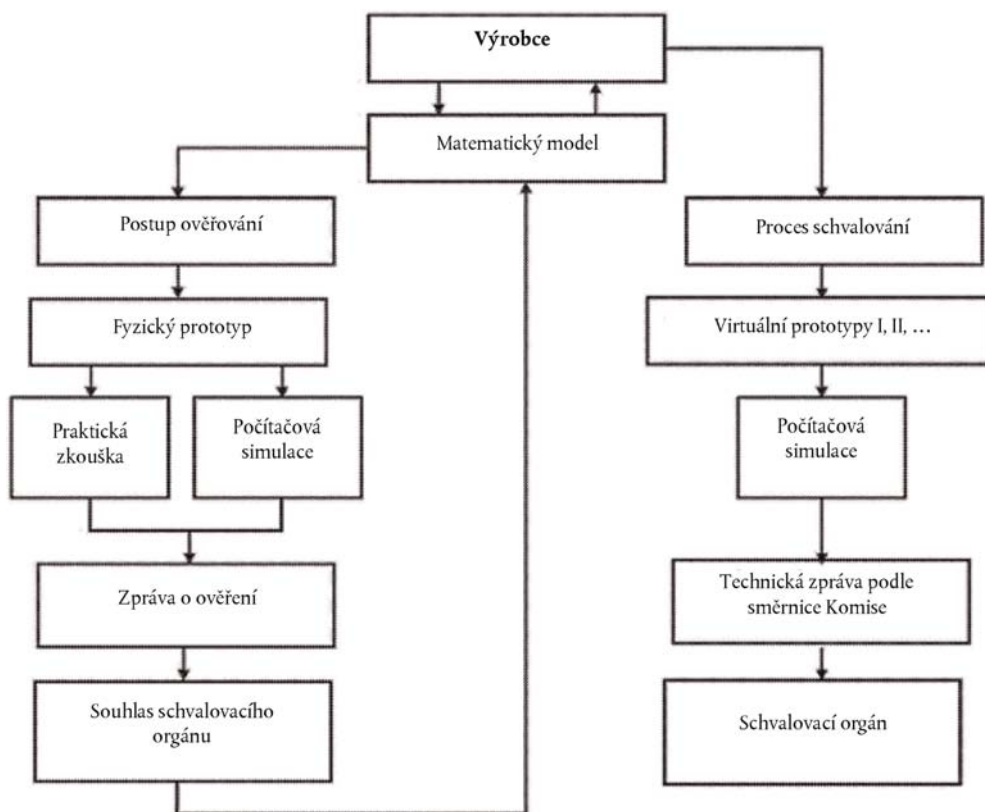
	Odkaz na regulační akt	Příloha a příslušné ustanovení	Zvláštní podmínky
3B	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 58	Body 2.3, 7.3 a 25.6 předpisu OSN č. 58	Rozměry a odolnost proti silám
6 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 130/2012	Části 1 a 2 přílohy II nařízení (EU) č. 130/2012	Rozměry schůdků, stupaček a držadel
6B	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 11	Příloha 3 předpisu OSN č. 11 Bod 2.1 přílohy 4 předpisu OSN č. 11 Příloha 5 předpisu OSN č. 11	Pevnost v tahu a odolnost zámků proti zrychlení
8 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 46	Bod 15.2.4 předpisu OSN č. 46.	Předepsaná pole výhledu zpětných zrcátek
12 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 21	a) Body 5 až 5.7 předpisu OSN č. 21 b) Bod 2.3 předpisu OSN č. 21	a) Měření všech poloměrů zaoblení a všech výčnělků kromě požadavků, kdy je třeba působit silou za účelem ověření shody s ustanoveními. b) Stanovení zóny nárazu hlavy
16 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 26	Bod 5.2.4 předpisu OSN č. 26. Všechna ustanovení bodů 5 (Obecné specifikace) a 6 (Zvláštní požadavky) předpisu OSN č. 26	Měření všech poloměrů zaoblení a všech výčnělků kromě požadavků, kdy je třeba působit silou za účelem ověření shody s ustanoveními.
20 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 48	Bod 6 (Zvláštní požadavky) a přílohy 4, 5 a 6 předpisu OSN č. 48	Zkušební jízda stanovená v bodě 6.22.9.2.2 se provede na skutečném vozidle.
27 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1005/2010	Bod 1.2 přílohy II nařízení (EU) č. 1005/2010	Statická tahová a tlačná síla
32 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 125	Bod 5 (Specifikace) předpisu OSN č. 125	Zakrytí a pole výhledu

▼B

	Odkaz na regulační akt	Příloha a příslušné ustanovení	Zvláštní podmínky
35 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1008/2010	Body 1.1.2 a 1.1.3 přílohy III nařízení (EU) č. 1008/2010.	Stanovení pouze stírané plochy
37 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1009/2010	Bod 2 přílohy II nařízení (EU) č. 1009/2010	Ověření rozměrových požadavků
42 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 73	Bod 12.10 předpisu OSN č. 73	Odolnost vodorovné síle a měření průhybu
48 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Nařízení (EU) č. 1230/2012	a) Část B body 7 a 8 přílohy I nařízení (EU) č. 1230/2012 b) Část C body 6 a 7 přílohy I nařízení (EU) č. 1230/2012	a) Ověření požadavku na mané- vrovací schopnosti, včetně manévrovacích schopností vozidel vybavených zdvihatel- nými či zatížitelnými náprava- mi. b) Měření maximálního vybočení zádi
49 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 61	Body 5 a 6 předpisu OSN č. 61	Měření všech poloměrů zaoblení a všech výčnělků kromě poža- davek, kdy je třeba působit silou za účelem ověření shody s ustanov- venými.
50 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 55	a) Příloha 5 „Požadavky na mechanická spojovací zařízení a části“ předpisu OSN č. 55 b) Bod 1.1 přílohy 6 předpisu OSN č. 55 c) Bod 3 přílohy 6 předpisu OSN č. 55	a) Včetně všech ustanovení bodů 1 až 8 b) Pevnostní zkoušky mechanic- kých spojovacích zařízení jednoduché konstrukce lze nahradit zkouškami se simulací. c) Pouze body 3.6.1. (pevnostní zkouška), 3.6.2. (odolnost ve vzpěru) a 3.6.3. (pevnost v ohybu)
52 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 107	Příloha 3 předpisu OSN č. 107	Bod 7.4.5. (metoda výpočtu)
52B	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 66	Příloha 9 předpisu OSN č. 66	Počítačová simulace zkoušky překlopení na úplném vozidle jako rovnocenná schvalovací metoda.
57 A	Nařízení (ES) č. 661/2009 Předpis OSN č. 93	Bod 3 přílohy 5 předpisu OSN č. 93	Odolnost vodorovné síle a měření průhybu

▼B*Dodatek 3*

Postup ověřování





PŘÍLOHA IX

POSTUPY, KTERÉ JE TŘEBA DODRŽET PŘI VÍCESTUPŇOVÉM SCHVALOVÁNÍ TYPU

1. Povinnosti výrobců
 - 1.1. Uspokojivý průběh vícestupňového schvalování typu vyžaduje součinnost všech zúčastněných výrobců. Za tímto účelem musí schvalovací orgány dříve, než udělí schválení typu v prvním a v následujících stupních, zajistit, aby mezi různými výrobci byly uzavřeny potřebné dohody o dodávání a výměně dokladů a informací nezbytných pro to, aby dokončený typ vozidla splnil technické požadavky všech příslušných regulačních aktů uvedených v příloze II. Tyto informace musí zahrnovat podrobné údaje o příslušných schváleních typu systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o částech vozidla, které jsou součástí neúplného vozidla, ale ještě nejsou schváleny.
 - 1.2. V postupu vícestupňového schválení typu odpovídá za schválení typu a shodnost výroby všech systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků výrobce, který je vyrobil nebo doplnil k předchozímu stupni výroby. Výrobce následujícího stupně neodpovídá za prvky, které byly schváleny jako typ v předchozích stupních, kromě případů, kdy dotýčnou součást změnil natolik, že se předcházející udělené schválení typu stává neplatným.
2. Povinnosti schvalovacích orgánů
 - 2.1. Schvalovací orgán musí:
 - a) ověřit, zda všechny certifikáty EU schválení typu vydané podle regulačních aktů, které se na schvalování typu vozidla vztahují, zahrnují typ vozidla před dokončením a odpovídají předepsaným požadavkům;
 - b) zajistit, aby byly do dokumentace výrobce zahrnuty veškeré potřebné údaje, s ohledem na stav dokončení vozidla;
 - c) odkazem na dokumentaci zajistit, aby byly specifikace vozidla a údaje uvedené v dokumentaci výrobce obsaženy mezi údaji ve schvalovací dokumentaci a v certifikátech EU schválení typu v souladu s příslušnými regulačními akty; a v případě úplného vozidla, kdy není některý bod dokumentace výrobce zahrnut ve schvalovací dokumentaci pro kterýkoli z regulačních aktů, potvrdit, že daná část nebo vlastnost odpovídá údajům v dokumentaci výrobce;
 - d) na vybraném vzorku vozidel typu, jenž má být schválen, provést nebo zajistit provedení kontroly konstrukčních částí a systémů vozidla, aby se ověřilo, že vozidla jsou vyrobena v souladu s odpovídajícími údaji v potvrzené schvalovací dokumentaci s ohledem na veškeré regulační akty, a
 - e) pokud se to vyžaduje, provést nebo zajistit provedení příslušných kontrol montáže, pokud jde o samostatné technické celky.

▼ B

- 2.2. Počet vozidel kontrolovaných pro účely bodu 2.1 písm. d) musí být takový, aby postačoval pro náležitou kontrolu různých kombinací, které mají získat EU schválení typu, podle stupně výroby vozidla a těchto kritérií:
- motor;
 - převodovka;
 - hnací nápravy (počet, umístění, propojení);
 - řízené nápravy (počet a umístění);
 - druhy karoserií;
 - počet dveří;
 - řízení levostranné nebo pravostranné;
 - počet sedadel;
 - úroveň vybavení.
3. Platné požadavky
- 3.1. Vícestupňová schválení typu se udělují pro stupeň dokončení typu vozidla a zahrnují veškerá schválení typu udělená v dřívějších stupních.
- 3.2. Pro účely schválení typu vozidla se toto nařízení (zejména požadavky přílohy I a příslušné regulační akty uvedené v příloze II) použije stejným způsobem, jako kdyby bylo výrobcí základního vozidla schválení uděleno (nebo rozšířeno).
- 3.2.1. Pokud typ systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku nebyl změněn, zůstává schválení typu systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku udělené v předchozím stupni v platnosti až do dne uplynutí platnosti první registrace, jak je specifikováno v příslušném regulačním aktu.
- 3.2.2. Pokud byl typ systému v následujícím stupni dokončení vozidla změněn do té míry, že systém je nutné pro účely schválení typu podrobit přezkoušení, omezí se uvedené přezkoušení pouze na ty části systému, které byly změněny nebo ovlivněny změnami.
- 3.2.3. Pokud byl typ vozidla nebo typ systému změněn jiným výrobcem v následujícím stupni dokončení vozidla do té míry, že (kromě jména/názvu výrobce) lze vozidlo nebo systém stále považovat za tentýž typ, lze stále použít požadavky použitelné na stávající typy tak dlouho, dokud nevyprší datum pro první registraci v příslušném regulačním aktu.
- 3.2.4. Pokud se změnila kategorie vozidla, musí se použít příslušné požadavky na tuto novou kategorii vozidla. Certifikáty EU schválení typu z předchozí kategorie musí být přijaty za předpokladu, že požadavky, které vozidlo splňuje, jsou stejné nebo přísnější než požadavky, které se použijí na novou kategorii.
- 3.3. Na základě dohody se schvalovacím orgánem nemusí být schválení typu vozidla udělené výrobcí následujícího stupně dokončení vozidla prodlouženo nebo revidováno, pokud prodloužením uděleným vozidlu předchozího stupně není dotčen následující stupeň nebo technické údaje vozidla. Číslo schválení typu včetně rozšíření na vozidlo předchozího stupně (předchozích stupňů) však musí být uvedeno v prohlášení o shodě u vozidla následujícího stupně.

▼B

- 3.4. Jestliže byl ložný prostor úplného nebo dokončeného vozidla kategorie N nebo O změněn jiným výrobcem pro účely přidání odnímatelného příslušenství pro uložení a zabezpečení nákladu (například obložení plošiny pro náklad, držáky nákladu a střešní držáky), může být toto příslušenství považováno za součást užitečného zatížení a schválení typu není nutné, pokud jsou splněny obě tyto podmínky:
- a) úpravy neovlivňují schválení typu vozidla žádným jiným způsobem, než je nárůst skutečné hmotnosti vozidla;
 - b) přidané příslušenství lze odstranit bez speciálních nástrojů.
4. Identifikace vozidla
- 4.1. Číslo VIN předepsané nařízením (EU) č. 19/2011 je třeba zachovat ve všech dalších stupních postupu schvalování typu, aby byla zaručena zpětná kontrola postupu schvalování.
- 4.2. Každý výrobce musí ve druhém a v následujících stupních jako doplněk k povinnému štítku předepsanému nařízením (EU) č. 19/2011 upevnit na vozidlo doplňkový štítek, jehož vzor je uveden v dodatku k této příloze. Tento štítek musí být řádně připevněn na dobře viditelném a snadno přístupném místě na konstrukční části, která se při užívání vozidla nevy měňuje. Na štítku se jasným a nesmazatelným způsobem uvedou tyto údaje ve stanoveném pořadí:
- jméno výrobce;
 - části 1, 3 a 4 čísla EU schválení typu;
 - stupeň schválení typu;
 - VIN základního vozidla;
 - maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla v případě, kdy tato hodnota byla v průběhu právě prováděného stupně schvalování změněna;
 - maximální technicky přípustná hmotnost naložené jízdní soupravy (v případě, kdy tato hodnota byla v průběhu právě prováděného stupně schvalování změněna a pokud může vozidlo táhnout přípojné vozidlo). Použije se „0“, pokud vozidlo nesmí táhnout přípojné vozidlo;
 - maximální technicky přípustná hmotnost na každou nápravu v pořadí zpredu dozadu v případě, kdy tato hodnota byla v průběhu právě prováděného stupně schvalování změněna;
 - v případě návěsu nebo přípojného vozidla s nápravami uprostřed maximální technicky přípustná hmotnost v bodě spojení v případě, kdy tato hodnota byla v průběhu právě prováděného stupně schvalování změněna.
- Pokud není v bodě 4.1 a v tomto bodě stanoveno jinak, musí doplňkový štítek splňovat požadavky příloh I a II nařízení (EU) č. 19/2011.

▼ B***Dodatek***

Vzor doplňkového štítku výrobce

Dále uvedený příklad slouží pouze jako návod.

JMÉNO VÝROBCE (stupeň 3)_____
e2*201X/XX*2609_____
Stupeň 3_____
WD9VD58D98D234560_____
1 500 kg_____
2 500 kg_____
1 – 700 kg_____
2 – 810 kg

▼ B*PŘÍLOHA X***PŘÍSTUP K INFORMACÍM PALUBNÍHO DIAGNOSTICKÉHO SYSTÉMU VOZIDLA A K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA**

1. Úvod

Tato příloha stanoví technické požadavky pro přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a informacím o opravách a údržbě vozidla.

2. Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla

▼ M2

- 2.1. Výrobce v souladu s čl. 61 odst. 2 druhým pododstavcem první věty zavede nezbytná opatření a postupy, jež zajistí přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla prostřednictvím internetových stránek. Má se za to, že výrobci splnili povinnost poskytovat informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách ve standardizovaném formátu zajištěním souladu s Částí 1 „Obecné informace a definice případu použití“, Částí 2 „Technické požadavky“, Částí 3 „Požadavky na funkční uživatelské rozhraní“ normy EN ISO 18541 – 2014, Částí 4 „Zkouška shody“ normy EN ISO 18541 – 2015 a Částí 5 „Zvláštní opatření pro nákladní automobily“ „Silniční vozidla – Normalizovaný přístup k informaci o opravě a údržbě automobilu (RMI)“ normy EN ISO 18541 – 2018. Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla je poskytován snadným a rychle dostupným způsobem.

▼ B

- 2.2. Schvalovací orgán udělí schválení typu až poté, co od výrobce obdrží certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla.

- 2.3. Certifikát o přístupu k informacím palubních diagnostických systémů vozidla a informacím o opravách a údržbě vozidla slouží jako důkaz splnění požadavků článku 64.

- 2.4. Certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla musí být vypracován podle vzoru stanoveného v dodatku 1.

- 2.5. Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla musí zahrnovat tyto prvky:

- 2.5.1. jednoznačnou identifikaci vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, za které odpovídá výrobce;

▼ M2

- 2.5.2. příručky k obsluze včetně záznamů o servisu a údržbě a odkazy na technické specifikace týkající se kapalin včetně mazadel, brzdových kapalin a chladičích kapalin;

▼ B

- 2.5.3. technické manuály;

- 2.5.4. informace o konstrukčních částech a diagnostické informace (jako například minimální a maximální teoretické hodnoty pro měření);

- 2.5.5. schémata zapojení;

- 2.5.6. diagnostické chybové kódy, včetně specifických kódů výrobce;

- 2.5.7. softwarové kalibrační identifikační číslo vztahující se na typ vozidla;

▼ B

- 2.5.8. informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a poskytované a dodávané jejich prostřednictvím;
- 2.5.9. informace o zaznamenávání údajů a údaje o obousměrném monitorování a zkouškách;
- 2.5.10. standardní pracovní jednotky nebo období pro úkoly související s opravami a údržbou, pokud jsou poskytovány autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám výrobce buď přímo, nebo prostřednictvím třetí strany;
- 2.5.11. v případě vícestupňového schválení typu informace požadované podle bodu 3 a veškeré další informace nutné ke splnění požadavků stanovených v článku 61.
- 2.6. Výrobce zpřístupní zúčastněným stranám tyto informace:
- 2.6.1. příslušné informace, které umožní výrobu náhradních dílů, jež jsou kritické pro správné fungování palubního diagnostického systému;
- 2.6.2. informace, které umožní výrobu standardních diagnostických nástrojů.
- 2.7. Pro účely bodu 2.6.1 není vývoj náhradních konstrukčních částí omezen následujícími skutečnostmi:
- 2.7.1. nedostupnost potřebných informací;
- 2.7.2. technické požadavky týkající se strategií indikace chybné funkce v případě, že dojde k překročení mezních limitů palubního diagnostického systému, nebo není-li palubní diagnostický systém schopen splnit základní požadavky tohoto nařízení, pokud jde o monitorování prostřednictvím palubního diagnostického systému;
- 2.7.3. konkrétní změny pro zpracovávání informací palubního diagnostického systému tak, aby se nezávisle vyhodnotilo fungování vozidla na benzínový nebo na plynový pohon;
- 2.7.4. schválení typu vozidel na plynový pohon vykazujících omezený počet menších nedostatků.
- 2.8. Pro účely bodu 2.6.2 pokud výrobci používají v rámci svých franšizovaných sítí diagnostické a zkušební nástroje podle normy ISO 22900 „Modular Vehicle Communication Interface“ (MVCI) a normy ISO 22901 „Open Diagnostic Data Exchange“ (ODX), musí být soubory ODX přístupné samostatným provozovatelům na internetových stránkách výrobce.
- 2.9. ► **M2** Pro účely palubního diagnostického systému vozidla, diagnostiky, oprav a údržby, sledování a inspekce vozidla se přes sériové rozhraní normalizovaného konektoru datové linky zpřístupní přímý datový tok vozidla, včetně chybových kódů a diagnostické funkce, a to podle specifikací uvedených v bodě 6.5.1.4 a v souladu se specifikacemi stanovenými v oddíle 6.5.3 dodatku 1 k příloze 11 předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 83 ⁽¹⁾ a v souladu s bodem 4.7.3 přílohy 9B a s dokumenty referenčních norem stanovenými v dodatku 6 k uvedené příloze předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 49 ⁽²⁾. ◀

⁽¹⁾ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. L 42, 15.2.2012, s. 1).

⁽²⁾ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 49 – Jednotná ustanovení týkající se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem (Úř. věst. L 180, 8.7.2011, s. 53).

▼ B

Je-li vozidlo v pohybu, údaje musí být k dispozici pouze pro účely funkcí „pouze ke čtení“

3. Vícestupňové schválení typu
 - 3.1. V případě vícestupňového schválení typu je konečný výrobce odpovědný za zpřístupnění informací systému OBD vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla, pokud jde o jeho vlastní stupeň (stupně) výroby a propojení s předchozím stupněm (předchozími stupni).
 - 3.2. Kromě toho musí konečný výrobce na svých internetových stránkách poskytnout samostatným provozovatelům tyto informace:
 - 3.2.1. internetovou adresu výrobce (výrobců) odpovědného (odpovědných) za předchozí stupeň (stupně);
 - 3.2.2. jména a adresy všech výrobců odpovědných za předchozí stupeň (stupně);
 - 3.2.3. číslo (čísla) schválení typu z předchozího stupně (předchozích stupňů);
 - 3.2.4. číslo motoru.
 - 3.3. Každý výrobce odpovědný za určitý stupeň nebo stupně schvalování typu je odpovědný za to, že prostřednictvím svých internetových stránek zpřístupní informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla, pokud jde o stupeň (stupně) schvalování typu, za který (které) je odpovědný, a propojení s předchozím stupněm (předchozími stupni).
 - 3.4. Výrobce odpovědný za určitý stupeň nebo stupně schvalování typu musí výrobci odpovědnému za stupeň následující poskytnout tyto informace:
 - 3.4.1. prohlášení o shodě týkající se stupně (stupňů), za který (které) je odpovědný;
 - 3.4.2. certifikát o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, včetně jeho příloh;
 - 3.4.3. číslo schválení typu týkající se stupně (stupňů), za který (které) je odpovědný;
 - 3.4.4. dokumenty uvedené v bodech 3.4.1, 3.4.2 a 3.4.3 poskytnuté výrobcem (výrobci) zapojeným(i) do předchozího stupně (předchozích stupňů).
 - 3.5. Každý výrobce musí pověřit výrobce odpovědného za následující stupeň, aby předal dokumenty výrobcům odpovědným za jakýkoli následující stupeň a konečný stupeň.
 - 3.6. Kromě toho musí výrobce odpovědný za určitý stupeň nebo stupně schvalování typu na základě smlouvy:
 - 3.6.1. poskytnout výrobci odpovědnému za následující stupeň přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím o rozhraní, pokud jde o konkrétní stupeň (stupně), za který (které) je odpovědný;
 - 3.6.2. poskytnout na žádost výrobce odpovědného za následující stupeň schvalování typu přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím o rozhraní, pokud jde o konkrétní stupeň (stupně), za který (které) je odpovědný.
 - 3.7. Výrobce, včetně konečného výrobce, smí účtovat pouze poplatky v souladu s článkem 63 související s konkrétním stupněm (konkrétními stupni), za který (které) je odpovědný.

▼ B

Výrobce, včetně konečného výrobce, nesmí účtovat poplatky za poskytování informací týkajících se internetové adresy nebo kontaktních údajů jakéhokoli jiného výrobce.

4. Úpravy na žádost zákazníka

- 4.1. Odchylně od bodu 2 platí, že pokud je počet systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, na které se vztahuje konkrétní úprava na žádost zákazníka, nižší než 250 jednotek vyrobených celosvětově, musí být informace o opravách a údržbě pro úpravu na žádost zákazníka poskytovány snadným a rychle dostupným způsobem a způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.

Pro údržbu a přeprogramování elektronických řídicích jednotek v souvislosti s úpravou na žádost zákazníka musí výrobce zpřístupnit jednotlivé značkové přístroje a diagnostické přístroje nebo zkušební zařízení samostatným provozovatelům stejně jako oprávněným opravnám.

Úpravy na žádost zákazníka musí být uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě a zmíněny v certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla při schválení typu.

- 4.2. Výrobci musí prostřednictvím prodeje a pronájmu zpřístupnit značkové přístroje a diagnostické přístroje nebo zkušební zařízení samostatným provozovatelům, aby mohli provádět údržbu systémů, konstrukčních částí nebo technických celků upravených na žádost zákazníka.

- 4.3. Výrobce musí při schválení typu uvést v certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla úpravy na žádost zákazníka, u nichž se odchyluje od povinnosti vyplývající z bodu 2, a sice poskytovat přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla ve standardizovaném formátu, a jakoukoli elektronickou řídicí jednotku, která s nimi souvisí.

Uvedené úpravy na žádost zákazníka a jakákoli elektronická řídicí jednotka, která s nimi souvisí, musí být rovněž uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě.

5. Malí výrobci

- 5.1. Odchylně od bodu 2 musí výrobci, jejichž celosvětový roční objem výroby typu vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, na něž se vztahuje toto nařízení, je u vozidel kategorií M₁ a N₁ nižší než 1 000 vozidel nebo u vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ a O nižší než 250 jednotek, poskytnout přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla snadným a rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám.

- 5.2. Vozidlo, systém, konstrukční část a samostatný technický celek, na něž se vztahuje bod 5.1, musí být uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě.

- 5.3. Schvalovací orgán informuje Komisi o každém schválení typu uděleném malým výrobcům.

▼ B

6. Požadavky
- 6.1. ► **M2** Má se za to, že výrobci splnili povinnost poskytovat informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách ve standardizovaném formátu zajištěním souladu s částmi normy EN ISO 18541 uvedenými v bodě 2.1. ◀

Žadatelé o právo k tomu, aby mohli informace kopírovat či dále zveřejňovat, musí jednat přímo s příslušným výrobcem. Zpřístupní se i informace pro školicí materiál, ty však mohou být prezentovány prostřednictvím jiných médií, než jsou internetové stránky.

V databázi snadno dostupné samostatným provozovatelům musí být poskytnuty ve strojově čitelné podobě a v elektronicky zpracovatelných datových souborech informace o všech částech vozidla, jimiž je vozidlo, jak je identifikováno číslem VIN a podle jakýchkoli dalších kritérií, jako je rozvor náprav, výkon motoru, úroveň nebo možnosti vybavení, vybaveno výrobcem vozidla a které mohou být nahrazeny náhradními díly, jež poskytuje výrobce vozidla svým autorizovaným opravným nebo obchodním zástupcům nebo třetím stranám formou odkazu na číslo částí původního vybavení.

Tato databáze musí obsahovat VIN, čísla částí původního vybavení, názvy částí původního vybavení, údaje o platnosti (platnost od–do), vlastnosti montáže a případně charakteristiky struktury.

Informace v databázi se musí pravidelně aktualizovat. Pokud jsou uvedené informace poskytovány autorizovaným obchodním zástupcům, musí tyto aktualizace zahrnovat veškeré změny jednotlivých vozidel, které byly provedeny po jejich výrobě.

- 6.2. ► **M2** Přístup k bezpečnostním prvkům vozidla musí být na základě ochrany bezpečnostní technologie umožněn samostatným provozovatelům podle těchto požadavků: ◀
- 6.2.1. při výměně údajů musí být zajištěna důvěrnost, bezúhonnost a ochrana proti opakovanému záznamu;
- 6.2.2. musí se použít standard [https/ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- 6.2.3. pro vzájemné ověření samostatných provozovatelů a výrobců se musí použít bezpečnostní certifikáty v souladu s mezinárodní normou ISO 20828;
- 6.2.4. soukromý klíč samostatného provozovatele musí být chráněn bezpečným hardwarem.
- 6.3. ► **M2** Postup pro schvalování a poskytování oprávnění samostatným provozovatelům k přístupu k bezpečnostním prvkům vozidla podle bodu 6.2 je stanoven v dodatku 3. Úloha a povinnosti subjektů zapojených do akreditace, schvalování a poskytování oprávnění samostatným provozovatelům jsou podrobně popsány prostřednictvím funkčních požadavků sestávajících z příkladů a případů použití stanovených ve sdělení Komise. ◀ Samostatný provozovatel musí získat pro tento účel schválení a oprávnění, a to na základě dokumentace prokazující, že provozuje legální podnikatelskou činnost a nebyl odsouzen pro žádný trestný čin v dané oblasti.

▼ M2

Pro účely uvedeného postupu se nemá za to, že provozovatelé vykonávají legitimní podnikatelskou činnost, když propagují nebo nabízejí činnosti opravy nebo údržby, které by negativně ovlivnily výkonnost vozidla z hlediska emisí. To zahrnuje:

- a) deaktivaci nebo odstranění zařízení k regulaci znečišťujících látek nebo systémů regulace emisí nebo snížení jejich výkonnosti či zastírání jejich chybné funkce;

▼ M2

- b) instalaci odpojovacích zařízení ⁽¹⁾ nebo odpojovacích strategií ⁽²⁾;
- c) deaktivaci a odstranění zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo elektrické energie či manipulaci s nimi nebo manipulaci se záznamy počítadel ujetých kilometrů;
- d) manipulaci s řídicí jednotkou motoru včetně jmenovitého výkonu motoru.

▼ B

- 6.4. Přeprogramování řídicích jednotek musí být provedeno buď v souladu s mezinárodní normou ISO 22900-2 nebo SAE J2534 nebo TMC RP1210 s použitím neznačkového hardwaru.

Pro potvrzení kompatibility aplikace specifické pro výrobce a komunikačních rozhraní vozidla splňujících požadavky mezinárodní normy ISO 22900-2 nebo SAE J2534 nebo TMC RP1210B musí výrobce nabídnout buď potvrzení nezávisle vyvinutých komunikačních rozhraní vozidel, nebo informace o jakémkoli zvláštním hardwaru a jeho zapůjčení, který výrobce komunikačních rozhraní vozidel vyžaduje, aby toto potvrzení provedl sám.

Na poplatky za toto potvrzení nebo informace a poskytnutí hardwaru se vztahují podmínky čl. 63 odst. 1.

- 6.5. Požadavky bodu 6.4 se nepoužijí v případě přeprogramování omezovačů rychlosti a záznamových zařízení.
- 6.6. Všechny diagnostické chybové kódy (DTC) související s emisemi musí být v souladu s přílohou XI nařízení (ES) č. 692/2008 a přílohou X nařízení (EU) č. 582/2011.
- 6.7. V případě přístupu k informacím palubního diagnostického systému jakéhokoli vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, které nesouvisí s bezpečnostními oblastmi vozidla, musí požadavky na registraci nutnou k používání internetových stránek výrobce samostatným provozovatelem vyžadovat pouze takové informace, které jsou nutné k potvrzení způsobu platby za tyto informace. V případě informací souvisejících s přístupem k bezpečnostním oblastem vozidla předloží samostatný provozovatel certifikát v souladu s mezinárodní normou ISO 20828, v němž prokáže svoji totožnost a totožnost organizace, k níž patří, a výrobce poté předloží vlastní certifikát v souladu s mezinárodní normou ISO 20828, kterým samostatnému provozovateli potvrdí, že získává přístup na oficiální stránku daného výrobce. Obě strany si musí vést evidenci všech takových transakcí uvádějící údaje o vozidlech a o změnách, které na nich byly v souladu s tímto ustanovením provedeny.
- 6.8. Výrobci na svých internetových stránkách s informacemi o opravách uvedou čísla schválení typu podle jednotlivých modelů.
- 6.9. V případě, že informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla dostupné na internetových stránkách výrobce neobsahují konkrétní relevantní informace umožňující správné navržení a výrobu systémů alternativních paliv pro dodatečnou montáž, musí mít výrobce systémů alternativních paliv pro dodatečnou montáž možnost získat informace požadované tak, že se s příslušnou žádostí obrátí přímo na výrobce. Kontaktní údaje pro tento účel musí být jasně uvedeny na internetových stránkách výrobce a dané informace

⁽¹⁾ Ve smyslu definice uvedené v čl. 3 odst. 10 nařízení (ES) č. 715/2007.

⁽²⁾ Ve smyslu definice uvedené v čl. 3 odst. 8 nařízení (ES) č. 595/2009.;

▼B

musí být poskytnuty do 30 dnů. Takové informace musí být poskytnuty jen v případě systémů alternativních paliv pro dodatečnou montáž, které podléhají předpisu OSN č. 115, nebo konstrukčních částí systémů alternativních paliv pro dodatečnou montáž podléhajících předpisu OSN č. 115. Kromě toho musí být tyto informace poskytnuty pouze na základě žádosti, která jasně uvede přesné specifikace modelu vozidla, pro které se informace požadují a která konkrétně prokáže, že informace jsou požadovány za účelem výroby systémů alternativních paliv pro dodatečnou montáž nebo jejich konstrukčních částí podle předpisu OSN č. 115.

7. Požadavky pro schválení typu
 - 7.1. Za účelem získání schválení typu předloží výrobce vyplněný certifikát, jehož vzor je uveden v dodatku 1.
 - 7.2. Nejsou-li informace palubního diagnostického systému a informace o opravách a údržbě k dispozici nebo nejsou-li v souladu s požadavky této přílohy, výrobce tyto informace poskytne do šesti měsíců ode dne schválení typu.
 - 7.3. Povinnost poskytnout informace ve lhůtě uvedené v bodě 7.2 se použije pouze tehdy, je-li po schválení typu vozidlo uvedeno na trh.

Je-li vozidlo uvedeno na trh později než šest měsíců po udělení schválení typu, musí se poskytnout informace o datu, kdy bylo vozidlo na trh uvedeno.
 - 7.4. Schvalovací orgán může na základě vyplněného certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla předpokládat, že výrobce zavedl uspokojivá opatření a postupy s ohledem na přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla za předpokladu, že nebyla podána stížnost a že výrobce certifikát dodá během lhůty uvedené v bodě 7.2.



Dodatek 1

Certifikát výrobce o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla

(Výrobce): ...

(Adresa výrobce): ...

potvrzuje, že:

poskytuje přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla v souladu s ustanoveními:

článku 61 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽¹⁾ a přílohy X uvedeného nařízení.

s ohledem na typy vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku uvedené v doplňku k tomuto certifikátu.

Použijí se tyto odchylky: Úpravy na žádost zákazníka (*) – Malí výrobci (*) –.

Adresy hlavní internetové stránky, které umožňují přístup k relevantním informacím, o nichž se tímto potvrzuje, že jsou v souladu s uvedenými ustanoveními, jsou uvedeny v příloze k tomuto certifikátu společně s kontaktními údaji odpovědného zástupce výrobce, který tento certifikát podepsal.

V příslušných případech: Výrobce dále prohlašuje, že splnil povinnost uvedenou v článku 62 nařízení (EU) 2018/858, totiž poskytnout příslušné informace o předchozích schváleních těchto typů vozidel nejpozději do šesti měsíců od data schválení typu.

V ... [místo]

Dne ... [datum]

[Podpis] [Funkce]

Přílohy:

- Příloha A: Adresy internetových stránek;
- Příloha B: Kontaktní údaje;
- Příloha C: Typy vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku.

Vysvětlivka:

(*) Nehodící se škrtněte.

⁽¹⁾ 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 zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

▼B

PŘÍLOHA A

**ADRESY INTERNETOVÝCH STRÁNEK, NA KTERÉ SE ODKAZUJE
V TOMTO CERTIFIKÁTU:**

▼B

PŘÍLOHA B

**KONTAKTNÍ ÚDAJE ZÁSTUPCE VÝROBCE UVEDENÉHO V TOMTO
CERTIFIKÁTU:**

▼B

PŘÍLOHA C

**TYPY VOZIDLA, SYSTÉMU, KONSTRUKČNÍ ČÁSTI NEBO
SAMOSTATNÉHO TECHNICKÉHO CELKU**



Dodatek 2

Informace palubního diagnostického systému vozidla

1. Výrobce vozidla poskytne informace požadované v tomto dodatku, aby umožnil výrobu náhradních částí a částí pro údržbu kompatibilních s palubními diagnostickými systémy, diagnostických přístrojů a zkušebních zařízení.
2. Na vyžádání se dají následující informace k dispozici nediskriminačním způsobem všem příslušným výrobcům konstrukčních částí, diagnostických přístrojů nebo zkušebního zařízení:
 - 2.1. popis typu a počtu stabilizačních cyklů, které byly použity pro původní schválení typu vozidla;
 - 2.2. popis typu předváděcího zkušebního cyklu pro OBD, který byl použit při původním schválení typu vozidla pro konstrukční část monitorovanou systémem OBD;
 - 2.3. ucelený dokument, ve kterém jsou popsány všechny konstrukční části monitorované v rámci strategie zjišťování chyb a aktivace MI (stanovený počet jízdních cyklů nebo statistická metoda), včetně seznamu příslušných parametrů monitorovaných sekundárně pro každou konstrukční část monitorovanou systémem OBD a seznamu všech výstupních kódů systému OBD a použitý formát (vždy s vysvětlením každého kódu a formátu) pro jednotlivé konstrukční části hnací skupiny, které souvisejí s emisemi, a pro jednotlivé konstrukční části, které nesouvisejí s emisemi, pokud se monitorování dané konstrukční části používá k určování aktivace MI. V případě typů vozidel, které používají spojení k přenosu údajů podle ISO 15765-4 „Road vehicles – Diagnostics on controller area network (CAN) – Part 4: Requirements for emissions-related systems“, musí být uceleně vysvětleny údaje v modu \$ 05 Test ID \$ 21 až FF a údaje v modu \$ 06 a údaje v modu \$ 06 Test ID \$ 00 až FF pro každý podporovaný monitorovaný ID systému OBD.

Pokud se použijí jiné standardy komunikačních protokolů, musí být poskytnuto rovnocenné přehledné vysvětlení.

Tyto informace mohou být poskytnuty ve formě tabulky s těmito nadpisy sloupců a řádků:

Konstrukční část Chybový kód Strategie monitorování Kritéria zjišťování chyb Kritéria pro aktivaci indikátoru chybné funkce (MI) Sekundární parametry Stabilizace Prokazovací zkouška

Katalyzátor P0420 Signály z kyslíkové sondy 1 a 2 Rozdíl mezi signály ze sondy 1 a sondy 2 3. cyklus Otáčky motoru, zatížení motoru, režim A/F, teplota katalyzátoru Dva cykly typu 1 Typ 1

3. Informace požadované pro výrobu diagnostických přístrojů

Aby se usnadnilo poskytování obecných diagnostických přístrojů pro opravy více značek, zpřístupní výrobci vozidel prostřednictvím svých internetových stránek týkajících se oprav informace uvedené v bodech 3.1, 3.2 a 3.3. Uvedené informace musí zahrnovat všechny funkce diagnostických přístrojů a všechny odkazy na informace o opravách a pokyny k odstraňování problémů. Přístup k těmto informacím může být podmíněn zaplacením přiměřeného poplatku.

▼ B

- 3.1. Informace týkající se komunikačního protokolu
- Vyžadují se následující informace seřazené podle značky vozidla, modelu a varianty nebo další použitelné definice, jako je VIN nebo identifikace vozidla a systémů:
- 3.1.1. jakýkoli dodatečný systém informací o komunikačním protokolu nezbytný k tomu, aby se kromě standardních metod předepsaných v bodě 4.7.3 přílohy 9B předpisu OSN č. 49 a v bodě 6.5.1.4 přílohy 11 předpisu OSN č. 83 umožnila úplná diagnostika zahrnující všechny dodatečné informace o protokolu hardwaru nebo softwaru, stanovení parametrů, funkce přenosu, požadavky na údržbu v provozu či okolnosti chyb;
- 3.1.2. podrobné informace o způsobu získání a vyhodnocení všech chybových kódů, které nejsou v souladu s normami předepsanými v bodě 4.7.3 přílohy 9B předpisu OSN č. 49 a v bodě 6.5.1.4 přílohy 11 předpisu OSN č. 83;
- 3.1.3. seznam všech dostupných parametrů aktivních údajů včetně informací o úpravách a přístupu;
- 3.1.4. seznam všech dostupných funkčních zkoušek včetně aktivace nebo kontroly zařízení a prostředků k jejich provedení;
- 3.1.5. podrobnosti o tom, jak získat veškeré informace o konstrukčních částech a provozním stavu, časová razítka, nevyřízené diagnostické chybové kódy (DTC) a údaje „freeze frame“;
- 3.1.6. nové nastavení adaptivních parametrů s pamětí, kódování variant a nastavení náhradních součástí a zákaznické preference;
- 3.1.7. identifikace elektronické řídicí jednotky (ECU) a kódování variant;
- 3.1.8. podrobnosti o tom, jak znovu nastavit provozní světla;
- 3.1.9. umístění diagnostického konektoru a podrobnosti o konektoru;
- 3.1.10. identifikace kódu motoru.
- 3.2. Zkouška a diagnóza konstrukčních částí monitorovaných palubním diagnostickým systémem
- Požadují se následující informace:
- 3.2.1. popis zkoušek za účelem potvrzení jejich funkčnosti na úrovni konstrukčních částí či v rámci jejich zapojení;
- 3.2.2. informace týkající se postupu zkoušky zahrnující parametry zkoušky a informace o konstrukční části;
- 3.2.3. podrobnosti o připojení včetně minimálních a maximálních vstupních a výstupních hodnot a hodnot při jízdě a zatížení;
- 3.2.4. očekávané hodnoty za určitých podmínek jízdy včetně volnoběhu;
- 3.2.5. elektrické hodnoty u konstrukční části v jejím statickém a dynamickém stavu;
- 3.2.6. hodnoty režimu poruchy u každého případu;
- 3.2.7. diagnostické sekvence režimu poruchy včetně stromů poruchy a odstranění poruchy prostřednictvím řízení diagnostiky.
- 3.3. Údaje požadované k provedení opravy
- Požadují se následující informace:
- 3.3.1. inicializace elektronické řídicí jednotky a konstrukční části (v případě provádění výměny);
- 3.3.2. inicializace nových elektronických řídicích jednotek nebo výměna elektronických řídicích jednotek, případně s použitím garantovaných (pře-) programovacích technik.

▼ M2**Dodatek 3**

Postup pro schvalování a poskytování oprávnění samostatným provozovatelům k přístupu k bezpečnostním prvkům vozidla ⁽¹⁾

1. Oblast působnosti

Tento dodatek obsahuje požadavky pro účely schvalování a poskytování oprávnění samostatným provozovatelům vyžadujícím přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností (RMI).

Podrobně stanoví postup a subjekty potřebné ke schvalování a poskytování oprávnění samostatným provozovatelům, kteří mají získat přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností v případě lehkých osobních vozidel, užitkových vozidel a těžkých nákladních vozidel.

2. Definice a zkratky

2.1. Definice

Pro účely tohoto dodatku se použijí tyto definice:

2.1.1. „Akreditace“

„akreditací“ se rozumí akreditace ve smyslu čl. 2 bodu 10 nařízení (ES) č. 765/2008.

2.1.2. „Zaměstnanec samostatného provozovatele“

„zaměstnancem samostatného provozovatele“ se rozumí zaměstnanec schváleného samostatného provozovatele, který bude mít na základě oprávnění od svého subjektu posuzování shody přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností.

2.1.3. „Informace o opravách a údržbě související s bezpečností“ nebo „RMI související s bezpečností“

„informacemi o opravách a údržbě souvisejícími s bezpečností“ nebo „RMI souvisejícími s bezpečností“ se rozumí informace, software, funkce a služby nutné k tomu, aby bylo možno opravovat a udržovat prvky, které výrobce zapracoval do vozidla s cílem zabránit tomu, aby vozidlo bylo ukradeno nebo aby s ním někdo ujel, a s cílem vozidlo sledovat a získat je zpět.

2.1.4. „Kontrolní osvědčení o schválení“

„kontrolním osvědčením o schválení“ se rozumí osvědčení vydané subjektem posuzování shody samostatným provozovatelům splňujícím kritéria pro schválení stanovená v tomto dodatku, které potvrzuje, že tyto samostatní provozovatelé jsou schválení a že zaměstnanci samostatného provozovatele mohou požádat o oprávnění k přístupu k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností.

2.1.5. „Kontrolní osvědčení o oprávnění“

„kontrolním osvědčením o oprávnění“ se rozumí osvědčení vydané subjektem posuzování shody zaměstnancům samostatného provozovatele splňujícím kritéria pro udělení oprávnění stanovená v tomto dodatku, které potvrzuje, že tyto zaměstnanci mají oprávnění k přístupu k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností na internetových stránkách výrobce vozidel.

⁽¹⁾ Požadavky stanovené v tomto dodatku vycházejí z požadavků uvedených v „systému akreditace, schvalování a poskytování oprávnění k přístupu k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností“, který dne 19. května 2016 potvrdila Evropská spolupráce v akreditaci.

▼ **M2**

- 2.1.6. „Centrum zabezpečení“
 „centrem zabezpečení“ se rozumí subjekt určený SERMI a schválený Komisí, který je odpovědný za:
- a) správu digitálních certifikátů a statusu oprávnění zaměstnanců samostatného provozovatele a za poskytování potřebných bezpečnostních tokenů a digitálních certifikátů pro oprávněné zaměstnance samostatného provozovatele subjektu posuzování shody;
 - b) poskytování informací o statusu oprávnění zaměstnance samostatného provozovatele výrobcí vozidel.
- 2.1.7. „Bezpečnostní token“
 „bezpečnostním tokenem“ se rozumí zařízení umožňující bezpečnou autentizaci zaměstnance samostatného provozovatele.
- 2.1.8. „Digitální certifikát“
 „digitálním certifikátem“ se rozumí digitální certifikát, jenž vyžaduje digitální podpis vydávajícího centra zabezpečení ke spojení identity zaměstnance samostatného provozovatele s veřejným klíčem v souladu s normou ISO 9594.
- 2.1.9. „Databáze oprávnění“
 „Databází oprávnění“ se rozumí databáze vedená centrem zabezpečení, jež obsahuje údaje o oprávnění anonymizovaných oprávněných zaměstnanců samostatného provozovatele a o registraci schválených samostatných provozovatelů.
- 2.1.10. „Databáze certifikátů“
 „databází certifikátů“ se rozumí databáze vedená centrem zabezpečení za účelem správy platnosti digitálních certifikátů a identifikátorů oprávněných zaměstnanců samostatného provozovatele.
- 2.1.11. „Evropská spolupráce v akreditaci“ nebo „EA“
 „Evropskou spoluprací v akreditaci“ nebo „EA“ se rozumí orgán uznávaný Komisí v souladu s článkem 14 nařízení (ES) č. 765/2008, který odpovídá za vytvoření, udržování a provádění akreditace v Unii.
- 2.1.12. „Fórum pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností“ nebo „SERMI“
 „Fórem pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností“ nebo „SERMI“ se rozumí subjekt, který je pověřen koordinací a poskytováním poradenství Komisi ohledně provádění postupů akreditace, schvalování a poskytování oprávnění za účelem přístupu k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností.
- 2.1.13. „Příslušné orgány“
 „příslušnými orgány“ se rozumí orgány veřejné moci, jež mají zákonný mandát jednat v oblasti ochrany, vyšetřování a stíhání v souvislosti s trestnou činností v oblasti bezpečnosti vozidel.
3. Akreditace subjektů posuzování shody, schvalování samostatných provozovatelů a poskytování oprávnění zaměstnancům samostatného provozovatele
- Kontrolní osvědčení o schválení potvrzující, že samostatný provozovatel byl schválen, a kontrolní osvědčení o oprávnění potvrzující, že zaměstnanec samostatného provozovatele má mít oprávnění k přístupu k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností, smějí vydávat pouze subjekty posuzování shody akreditované vnitrostátním akreditačním orgánem definovaným v čl. 2 bodě 11 nařízení (ES) č. 765/2008 členského státu, v němž jsou zřízeny.

▼ M2

Schválení samostatného provozovatele a oprávnění zaměstnance samostatného provozovatele se udělují na dobu 60 měsíců ode dne vydání příslušných kontrolních osvědčení.

Samostatní provozovatelé, kteří si přejí získat informace o opravách a údržbě související s bezpečností, musí získat kontrolní osvědčení o schválení od subjektu posuzování shody akreditovaného vnitrostátním akreditačním orgánem členského státu, v němž je samostatný provozovatel usazen.

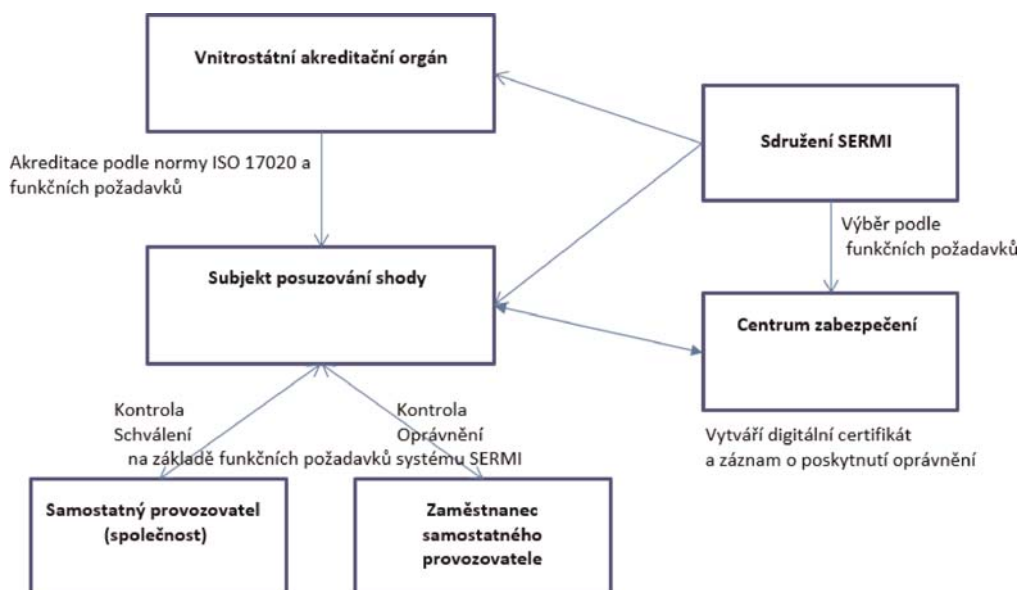
Zaměstnanci samostatného provozovatele, kteří pracují s informacemi o opravách a údržbě souvisejícími s bezpečností, musí získat kontrolní osvědčení o oprávnění od subjektu posuzování shody akreditovaného vnitrostátním akreditačním orgánem členského státu, v němž má zaměstnanec samostatného provozovatele bydliště.

Subjekty posuzování shody informují centra zabezpečení o všech vydaných kontrolních osvědčeních o schválení nebo kontrolních osvědčeních o oprávnění a centra zabezpečení poté vytvoří záznam o poskytnutí oprávnění a vydají bezpečnostní token a digitální certifikát obsahující údaje, jež umožňují zaměstnanci samostatného provozovatele jednoznačně identifikovat na internetových stránkách výrobce vozidel obsahujících informace o opravě a údržbě. Subjekty posuzování shody poskytnou jednotlivým zaměstnancům samostatného provozovatele bezpečnostní token a digitální certifikát.

Výrobci vozidel mohou za registraci zaměstnanců samostatného provozovatele na těchto internetových stránkách obsahujících informace o opravě a údržbě a za přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností požadovat poplatek. Tento poplatek musí být úměrný nákladům na registraci a poskytnutí přístupu. Poplatky musí být uvedeny na internetových stránkách výrobců vozidel obsahujících informace o opravě a údržbě. Veškeré přenosy digitálních dat mezi samostatnými provozovateli, centry zabezpečení a subjekty posuzování shody se uskutečňují prostřednictvím transakcí mezi podniky (B2B) (*business-to-business transactions*) za použití bezpečnostních protokolů, a to včasně.

Obrázek 1:

Subjekty zapojené do akreditace subjektů posuzování shody, schvalování samostatných provozovatelů a poskytování oprávnění zaměstnancům samostatného provozovatele a jejich vztah



Samostatný provozovatel, který žádá o poskytnutí oprávnění subjektem posuzování shody, podepíše prohlášení, jež osvědčuje, že samostatný provozovatel vykonává legitimní podnikatelskou činnost podle bodu 6.3 této přílohy.

▼ M2

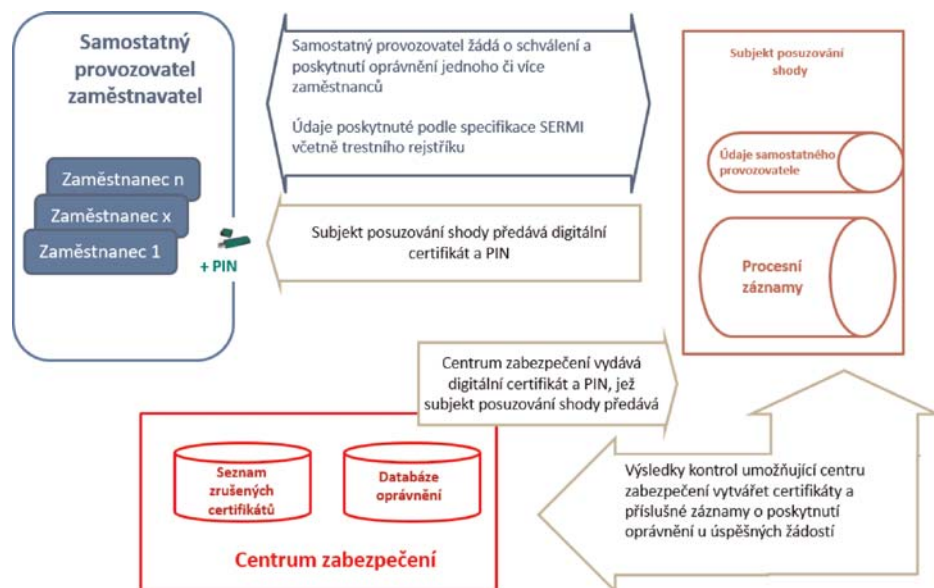
Samostatný provozovatel bude schválen pouze po kontrole subjektem posuzování shody, jenž ověří, že toto prohlášení bylo podepsáno, a který posoudí, zda samostatný provozovatel a jeho jednotliví zaměstnanci splňují požadavky stanovené v tomto dodatku.

Jednotlivým zaměstnancům samostatného provozovatele bude poskytnuto oprávnění pouze po kontrole subjektem posuzování shody. Subjekty posuzování shody zkontrolují předložené dokumenty a ověří, zda dotyčný zaměstnanec samostatného provozovatele v minulosti předložil žádost o oprávnění, kterou příslušný subjekt posuzování shody nebo jiný subjekt posuzování shody na úrovni Unie zamítl.

Subjekty posuzování shody zašlou centru zabezpečení veškeré údaje nezbytné k tomu, aby centrum zabezpečení vytvořilo digitální certifikát a bezpečnostní token, jež subjekt posuzování shody zašle zaměstnancům samostatného provozovatele. Zaměstnanci samostatného provozovatele, kterým bylo poskytnuto oprávnění, od svých subjektů posuzování shody obdrží PIN spojený s digitálním certifikátem.

Obrázek 2:

Postup schvalování samostatných provozovatelů a poskytování oprávnění zaměstnancům samostatného provozovatele



3.1. Přehled týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností

Výrobci vozidel poskytnou přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností na svých internetových stránkách obsahujících informace o opravě a údržbě, mají-li k tomu zaměstnanci samostatného provozovatele oprávnění a mohou-li předložit kontrolní osvědčení o oprávnění a pokud samostatný provozovatel, jehož jménem tyto zaměstnanci pracují, má kontrolní osvědčení o schválení.

Výrobci mohou oprávněným zaměstnancům samostatného provozovatele, kteří pracují pro schválené samostatné provozovatele, nabídnout přístup k funkci umožňující objednávky po internetu v případě částí a součástí souvisejících s bezpečností za použití zvláštní aplikace propojené s internetovými stránkami obsahujícími informace o opravě a údržbě.

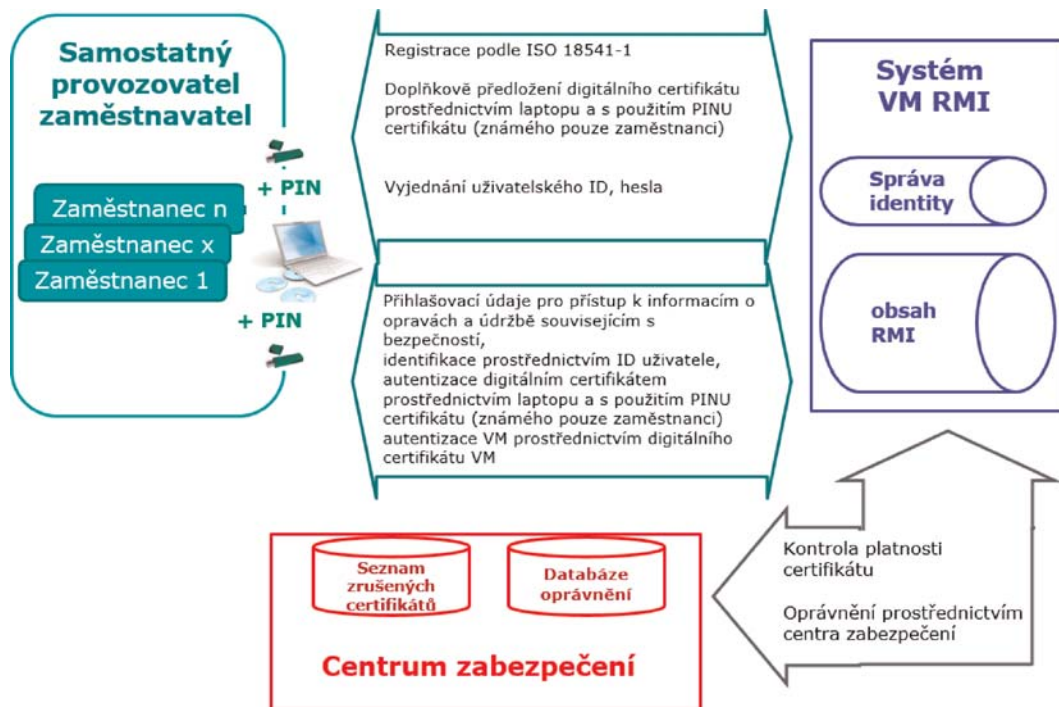
▼ M2

Internetové stránky výrobců vozidel po obdržení žádosti o přístup k internetovým stránkám obsahujícím informace o opravě a údržbě vyžadují identifikaci prostřednictvím jedinečného identifikátoru zaměstnance samostatného provozovatele s žádostí o autentizaci. Autentizace zaměstnanců samostatného provozovatele probíhá výhradně za použití digitálních certifikátů. Po obdržení digitálního certifikátu ověří internetové stránky výrobců vozidel obsahující informace o opravě a údržbě jedinečný identifikátor zaměstnance samostatného provozovatele a současný status digitálního certifikátu a oprávnění, a to prostřednictvím komunikace s centrem zabezpečení identifikovaným v digitálním certifikátu.

Veškeré přenosy digitálních dat mezi samostatnými provozovateli, výrobcí vozidel, centry zabezpečení a subjekty posuzování shody se uskutečňují prostřednictvím transakcí mezi podniky (B2B) za použití bezpečnostních protokolů, a to včasně. Po ověření jedinečného identifikátoru zaměstnance samostatného provozovatele a statusu oprávnění zaměstnance samostatného provozovatele poskytne výrobce vozidel prostřednictvím svých internetových stránek přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností.

Obrázek 3:

Přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností



4. Podrobná pravidla týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností
- 4.1. Úloha SERMI
- 4.1.1. Odpovědnost a povinnosti

SERMI sleduje provádění akreditačního procesu ve všech členských státech a informuje o tom Komisi. SERMI poskytuje Komisi poradenství ohledně žádostí o změny akreditačního procesu.

▼ **M2**

- a) SERMI poskytuje Komisi poradenství ohledně žádostí o změny akreditačního procesu. SERMI sleduje provádění akreditačního procesu ve všech členských státech a informuje o tom Komisi;
- b) SERMI s Komisí konzultuje vytváření kritérií pro výběr centra zabezpečení;
- c) SERMI poskytuje Komisi poradenství ohledně zavádění technických prováděcích pokynů pro interakci mezi subjekty zapojenými do tohoto procesu;
- d) SERMI se řídí pravidly EA pro vlastnictví systému;
- e) členy SERMI zastupují zúčastněné strany zapojené do procesu akreditace, schvalování a poskytování oprávnění za účelem přístupu k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností.

4.1.2. Výběr centra zabezpečení

Centrum zabezpečení vybírá SERMI a tento výběr oznamuje Komisi za účelem schválení.

Vybrané centrum zabezpečení musí vyhovovat normě ETSI TS 319 411-3, splňovat požadavky na elektronické podpisy stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ⁽¹⁾ a požadavky stanovené v bodě 4.6 tohoto dodatku.

Kromě toho centrum zabezpečení musí:

- mít technickou a řídicí způsobilost a zkušenosti související s akreditačním procesem a být finančně životaschopné,
- mít klíčové zaměstnance s dovednostmi, zkušenostmi a disponibilitou nezbytnými pro akreditační proces,
- být schopno působit ve všech členských státech,
- mít zaveden proces zajištění kvality na provozní úrovni.

4.2. Úloha vnitrostátních akreditačních orgánů

Vnitrostátní akreditační orgán odpovídá za akreditaci subjektů posuzování shody pro účely schvalování samostatných provozovatelů a poskytování oprávnění zaměstnancům samostatného provozovatele k přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností.

4.2.1. Povinnosti a požadavky

Povinnosti vnitrostátních akreditačních orgánů a požadavky na ně jsou stanoveny v člácích 8 až 12 nařízení (ES) č. 765/2008.

4.2.2. Kritéria pro akreditaci subjektu posuzování shody

Subjekty posuzování shody jsou akreditovány jako inspekční orgány typu A v souladu s normou ISO/IEC 17020:2012. Subjekty posuzování shody musí splňovat požadavky týkající se nejvyšší úrovně nezávislosti.

Kromě toho vnitrostátní akreditační orgán posoudí schopnost subjektů posuzování shody dosáhnout souladu s požadavky stanovenými v bodech 4.3.1 až 4.3.4.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

▼ **M2**

Zaměstnanci odpovědní za kontroly samostatného provozovatele musí mít úroveň znalostí v oblasti oprav a údržby vozidel a zvládnutí trhu s náhradními díly pro automobily odpovídající úkolům, které vykonávají.

4.3. Úloha subjektů posuzování shody

Subjekt posuzování shody odpovídá za kontrolu samostatných provozovatelů a jejich příslušných zaměstnanců a za vydávání kontrolních osvědčení o schválení a o oprávnění podle tohoto dodatku a za zrušení těchto osvědčení.

4.3.1. Povinnosti a požadavky

- a) subjekty posuzování shody uchovávají údaje předložené ke schválení samostatného provozovatele;
- b) subjekty posuzování shody vytvoří zabezpečený komunikační kanál pro komunikaci s centrem zabezpečení a poskytnou mu výsledky kontroly za účelem vydání bezpečnostního tokenu a digitálního certifikátu;
- c) subjekty posuzování shody zaměstnance samostatného provozovatele upozorní 6 měsíců před skončením platnosti jejich oprávnění;
- d) subjekty posuzování shody spravují databázi obsahující údaje předložené za účelem poskytnutí oprávnění zaměstnancům samostatného provozovatele;
- e) subjekty posuzování shody, které odmítnou schválit samostatného provozovatele nebo poskytnout oprávnění zaměstnanci samostatného provozovatele, sdělí výsledky kontroly týkající se uvedeného samostatného provozovatele nebo uvedeného zaměstnance centru zabezpečení;
- f) subjekty posuzování shody shromažďují a používají pouze údaje požadované pro postup schvalování nebo poskytování oprávnění;
- g) subjekty posuzování shody zachovávají důvěrnost veškerých údajů týkajících se samostatného provozovatele a zaměstnanců samostatného provozovatele a zajistí, aby k těmto údajům měli přístup pouze oprávnění zaměstnanci;
- h) subjekty posuzování shody SERMI a Komisi jednou ročně poskytnou statistiky o počtu vydaných schválení nebo oprávnění a rovněž o počtu zamítnutí;
- i) subjekty posuzování shody uchovávají zabezpečené záznamy o kontrolách souvisejících se schvalováním a poskytováním oprávnění po dobu pěti let;
- j) subjekty posuzování shody informují o negativních výsledcích kontrol samostatného provozovatele všechny ostatní subjekty posuzování shody v členském státě, v němž je usazen;
- k) samostatní provozovatelé a zaměstnanci samostatného provozovatele, kteří obdrželi negativní výsledek kontroly, mohou do 15 pracovních dnů od obdržení negativního výsledku kontroly subjektu posuzování shody poskytnout dodatečné informace napravující menší nedostatky. Subjekty posuzování shody v souladu s tím určí, zda má být výsledek kontroly změněn;
- l) subjekty posuzování shody samostatné provozovatele upozorní 6 měsíců před skončením platnosti jejich schválení;
- m) subjekty posuzování shody provádějí namátkové a neohlášené kontroly na místě u samostatných provozovatelů během 60měsíčního období platnosti schválení a každého samostatného provozovatele během 60měsíčního období platnosti schválení podrobí alespoň jedné namátkové kontrole na místě;

▼ M2

- n) na základě stížnosti proti schválenému samostatnému provozovateli nebo oprávněnému zaměstnanci samostatného provozovatele subjekty posuzování shody ověří, že dotčený samostatný provozovatel nebo zaměstnanec samostatného provozovatele splňují kritéria, podle nichž bylo příslušné schválení nebo oprávnění uděleno. Subjekt posuzování shody v průběhu šetření určí, zda je nutná kontrola na místě;
- o) pro účely kontrol na místě mohou subjekty posuzování shody požádat o pomoc orgány dozoru nad trhem členského státu, v němž jsou zřízeny;
- p) subjekty posuzování shody zruší schválení samostatného provozovatele a oprávnění zaměstnance samostatného provozovatele, pokud již nesplňují kritéria, podle nichž bylo příslušné schválení nebo oprávnění uděleno. Subjekty posuzování shody v souladu s tím požádají centrum zabezpečení o pozastavení a zrušení digitálního certifikátu dotčených zaměstnanců samostatného provozovatele.

4.3.2. Obnovení schválení

Subjekty posuzování shody na základě žádosti samostatného provozovatele nebo 6 měsíců před uplynutím období platnosti schválení uskuteční kontrolu na místě a v případě pozitivního výsledku kontroly schválí obnovení.

Subjekty posuzování shody pro samostatného provozovatele, jenž splňuje kritéria pro schválení, vydají nové kontrolní osvědčení o schválení.

Subjekty posuzování shody posoudí žádosti o obnovení oprávnění a zaměstnancům samostatného provozovatele, kteří splňují kritéria pro poskytnutí oprávnění, vydají kontrolní osvědčení o oprávnění.

4.3.3. Kritéria pro schválení samostatného provozovatele subjektem posuzování shody

Před schválením samostatného provozovatele a při jakékoli kontrole na místě během období platnosti schválení subjekty posuzování shody zkontrolují:

- a) doložené vlastnictví samostatného provozovatele, jméno výkonného ředitele;
- b) seznam zaměstnanců, jimž má být uděleno oprávnění, poskytnutý samostatným provozovatelem;
- c) informace o odpovědnosti a funkci zaměstnanců podle písmene a);
- d) zda má samostatný provozovatel pojištění odpovědnosti s minimálním krytím ve výši 1 milionu EUR za újmu na zdraví a 0,5 milionu EUR za škody na majetku;
- e) zda bylo schválení samostatného provozovatele zrušeno z důvodu zneužití;
- f) zda samostatný provozovatel poskytl doklad o činnosti v oblasti automobilového průmyslu;
- g) zda prohlášení, jež osvědčuje, že samostatný provozovatel vykonává legitimní podnikatelskou činnost podle bodu 6.3, bylo samostatným provozovatelem podepsáno, a během kontroly na místě, zda samostatný provozovatel legitimní podnikatelskou činnost skutečně vykonává;
- h) zda samostatný provozovatel nebo zaměstnanci samostatného provozovatele nemají záznam v trestním rejstříku;
- i) zda existuje prohlášení podepsané právním zástupcem samostatného provozovatele, že je zajištěn soulad s procesními požadavky stanovenými v bodě 4.3.4 u všech operací souvisejících s bezpečností vozidla.

4.3.4. Kritéria pro poskytnutí oprávnění zaměstnanci samostatného provozovatele subjektem posuzování shody

Před poskytnutím oprávnění zaměstnanci jakožto zaměstnanci samostatného provozovatele a při jakékoli kontrole na místě během období platnosti schválení subjekty posuzování shody ověří

- a) že dotčenému zaměstnanci nebylo zrušeno předchozí oprávnění z důvodu jeho zneužití;

▼ M2

- b) že zaměstnanec nemá záznam v trestním rejstříku;
- c) že mezi dotčeným zaměstnancem a schváleným samostatným provozovatelem existuje pracovní smlouva;
- d) že dotčený zaměstnanec má platný průkaz totožnosti konkrétní země nebo rovnocenný doklad.

4.4. Úloha samostatných provozovatelů

4.4.1. Povinnosti a požadavky

- a) samostatní provozovatelé žádají svůj subjekt posuzování shody o kontrolu za účelem získání schválení;
- b) samostatní provozovatelé informují svůj subjekt posuzování shody o změnách svých kontaktních údajů;
- c) samostatní provozovatelé informují svůj subjekt posuzování shody, jakmile jejich podnikání zanikne;
- d) samostatní provozovatelé zaznamenávají každou transakci a operaci týkající se informací o opravách a údržbě vozidla souvisejících s bezpečností;
- e) samostatní provozovatelé informují svůj subjekt posuzování shody o každém ukončení pracovního poměru všech svých oprávněných zaměstnanců;
- f) samostatní provozovatelé hlásí příslušným orgánům veškeré trestné činy nebo pochybení, jichž se dopustili jejich oprávnění zaměstnanci a které se týkají informací o opravách a údržbě vozidla souvisejících s bezpečností;
- g) samostatní provozovatelé zajistí, aby jejich oprávnění zaměstnanci používali pouze svá vlastní kontrolní osvědčení o oprávnění;
- h) samostatní provozovatelé zajistí, aby byly uhrazeny veškeré poplatky související s oprávněním zaměstnance samostatného provozovatele;
- i) samostatní provozovatelé zajistí, aby zaměstnanci samostatného provozovatele byli vyškoleni k činnostem v oblasti oprav, pokud jde o funkce údržby, přeprogramování a bezpečnosti a zabezpečení v automobilovém průmyslu;
- j) samostatní provozovatelé žádají svůj subjekt posuzování shody o kontrolu na místě během šesti měsíců před uplynutím období platnosti jejich kontrolního osvědčení o schválení.

4.5. Úloha zaměstnanců samostatného provozovatele

4.5.1. Povinnosti a požadavky

- a) zaměstnanci samostatného provozovatele žádají svůj subjekt posuzování shody o oprávnění;
- b) zaměstnanci samostatného provozovatele se zaregistrují do systému RMI výrobce vozidla;
- c) zaměstnanci samostatného provozovatele mají přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností v souladu s normou EN ISO 18541 – 2014;
- d) zaměstnanci samostatného provozovatele zajistí, aby veškeré záznamy o informacích o opravách a údržbě vozidla souvisejících s bezpečností stažené ze systému RMI výrobce vozidla nebyly uchovávány déle, než je nezbytné pro provedení činnosti, pro niž jsou tyto informace potřebné;
- e) zaměstnanci samostatného provozovatele v náležitých případech oznámí svému zaměstnavateli, že jejich digitální certifikát již není nutný;
- f) zaměstnanec samostatného provozovatele nesmí sdílet s žádnou třetí stranou bezpečnostní token, digitální certifikát nebo PIN;

▼ **M2**

- g) zaměstnanci samostatného provozovatele jsou odpovědní za správné používání personalizovaného bezpečnostního tokenu a PINu;
- h) zaměstnanci samostatného provozovatele informují svého samostatného provozovatele a své centrum zabezpečení o jakékoli ztrátě nebo zneužití svého bezpečnostního tokenu, a to do 24 hodin od této ztráty nebo zneužití;
- i) zaměstnanci samostatného provozovatele hlásí příslušným orgánům jakoukoli žádost nebo úkon ze strany jiných zaměstnanců samostatného provozovatele týkající se informací o opravách a údržbě vozidla souvisejících s bezpečností, jež nepředstavují legitimní podnikatelskou činnost podle bodu 6.3 této přílohy.

4.6. Úloha centra zabezpečení

Centra zabezpečení vytvářejí a posílají digitální certifikáty prostřednictvím příslušných subjektů posuzování shody samostatným provozovatelům a zaměstnancům samostatného provozovatele. Centra zabezpečení spravují databázi vydaných kontrolních osvědčení o oprávnění. Centra zabezpečení poskytují výrobcům vozidel přístup k rozhraní pro ověření statusu digitálních certifikátů a kontrolních osvědčení o oprávnění.

Centra zabezpečení uchovávají informace o zaměstnancích samostatného provozovatele v databázi oprávnění po dobu dalších nejvýše 60 měsíců. Toto období nesmí být delší než zbývající období platnosti schválení uděleného samostatnému provozovateli, u něž zaměstnanec samostatného provozovatele pracuje.

4.6.1. Povinnosti a požadavky

- a) centra zabezpečení mohou na žádost subjektu posuzování shody pozastavit a zrušit digitální certifikáty;
- b) centra zabezpečení poskytují software pro používání digitálních certifikátů samostatnému provozovateli a zaměstnancům samostatného provozovatele;
- c) centra zabezpečení jsou v provozu 24 hodin denně sedm dnů v týdnu.

4.7. Úloha výrobců vozidel

Výrobci vozidel poskytují přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností všem schváleným samostatným provozovatelům a oprávněným zaměstnancům samostatného provozovatele. Výrobci vozidel komunikují s centry zabezpečení s cílem ověřit oprávnění a status autentizace zaměstnanců samostatného provozovatele, kteří žádají o přístup k těmto informacím.

4.7.1. Povinnosti a požadavky

- a) výrobci vozidel zajistí, aby jejich internetové stránky byly uzpůsobeny tak, aby podporovaly přístup samostatných provozovatelů k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností;
- b) výrobci vozidel zajistí, že si stáhnou technické specifikace dostupné na internetových stránkách SERMI.

4.7.2. Procesní požadavky na výrobce vozidel

Výrobci vozidel neudělí přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností, pokud nejsou splněny všechny tyto procesní požadavky:

1) Procesní požadavky na odcizená vozidla

Výrobci vozidel uchovávají záznamy o všech vozidlech své značky, jež byla příslušnými orgány nahlášena jako odcizená.

Výrobci vozidel zavedou postup, který zajistí jasnou sledovatelnost a odpovědnost a umožní příslušným orgánům vysledovat údaje poskytnuté výrobcem vozidla zaměstnanci samostatného provozovatele, jemuž byl poskytnut přístup k informacím týkajícím se odcizeného vozidla.

▼ M2

2) Procesní požadavky na uchování informací

Výrobci vozidel pro každý poskytnutý přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností uchovávají tyto informace:

- a) identifikační číslo vozidla u vozidla, pro které byly informace požadovány;
- b) datum podání žádosti;
- c) registrační číslo vozidla u vozidla, pro které byly informace požadovány, je-li k dispozici;
- d) varianta typu vozidla, pro které byly informace požadovány, a verze tohoto vozidla, je-li k dispozici.

Výrobci vozidel tyto údaje uchovávají po dobu pěti let.



PŘÍLOHA XI

SROVNÁVACÍ TABULKA

1. Nařízení (ES) č. 715/2007

Nařízení (ES) č. 715/2007	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 2	Čl. 86 odst. 1 bod 2
Čl. 3 body 14 a 15	Čl. 3 body 48 a 45
Článek 6	Článek 61
Článek 7	Článek 63
Článek 8	—
Článek 9	—
Čl. 13 odst. 2 písm. e)	Čl. 86 odst. 1 bod 5

2. Nařízení (ES) č. 595/2009

Nařízení (ES) č. 595/2009	Toto nařízení
Čl. 1 druhý pododstavec	Čl. 87 odst. 1 bod 2
Čl. 3 body 11 a 13	Čl. 3 body 48 a 45
Článek 6	Článek 61
Čl. 11 odst. 2 písm. e)	Čl. 84 odst. 3 písm. a)

3. Směrnice 2007/46/ES

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Článek 1	Čl. 1 odst. 1
—	Čl. 1 odst. 2
Článek 2	Článek 2
Čl. 3 bod 1	—
Čl. 3 bod 2	—
Čl. 3 bod 3	Čl. 3 bod 1
Čl. 3 bod 4	Čl. 3 bod 3
Čl. 3 bod 5	Čl. 3 bod 2
Čl. 3 bod 6	Čl. 3 bod 6
Čl. 3 bod 7	Čl. 3 bod 8
Čl. 3 bod 8	Čl. 3 bod 9
Čl. 3 bod 9	Čl. 3 bod 10
Čl. 3 bod 10	Čl. 3 bod 11

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Čl. 3 bod 11	Čl. 3 bod 16
Čl. 3 bod 12	Čl. 3 bod 17
Čl. 3 bod 13	Čl. 3 bod 15
Čl. 3 bod 14	—
Čl. 3 bod 15	—
Čl. 3 bod 16	—
Čl. 3 bod 17	Čl. 3 bod 32
Čl. 3 bod 18	Čl. 3 bod 24
Čl. 3 bod 19	Čl. 3 bod 25
Čl. 3 bod 20	Čl. 3 bod 26
Čl. 3 bod 21	Čl. 3 bod 27
Čl. 3 bod 22	Čl. 3 bod 28
Čl. 3 bod 23	Čl. 3 bod 18
Čl. 3 bod 24	Čl. 3 bod 19
Čl. 3 bod 25	Čl. 3 bod 20
Čl. 3 bod 26	—
Čl. 3 bod 27	Čl. 3 bod 40
Čl. 3 bod 28	Čl. 3 bod 41
Čl. 3 bod 29	Čl. 3 bod 36
Čl. 3 bod 30	—
Čl. 3 bod 31	Čl. 3 bod 38
Čl. 3 bod 32	Čl. 3 bod 54
Čl. 3 bod 33	Čl. 3 bod 4
Čl. 3 bod 34	—
Čl. 3 bod 35	—
Čl. 3 bod 36	Čl. 3 bod 5
Čl. 3 body 37 až 40	—
—	Čl. 3 bod 7
—	Čl. 3 body 12, 13 a 14
—	Čl. 3 body 21, 22 a 23
—	Čl. 3 body 29, 30, 31, 33, 34 a 35

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
—	Čl. 3 bod 37
—	Čl. 3 bod 39
—	Čl. 3 body 42 až 53
—	Čl. 3 body 55 až 58
—	Čl. 5 odst. 2 a 3
—	Čl. 6 odst. 1 třetí pododstavec, odst. 2 a 3
—	Č. 7 odst. 2, 3 a 4
Čl. 4 odst. 1	—
Čl. 4 odst. 2	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 3 první pododstavec	Čl. 6 odst. 4
Čl. 4 odst. 3 druhý pododstavec	Čl. 6 odst. 5 první pododstavec
Čl. 4 odst. 4	Čl. 6 odst. 1 první a druhý pododstavec
—	Čl. 6 odst. 5 druhý pododstavec a odst. 6 až 10
—	Článek 8
—	Článek 9
—	Článek 10
—	Článek 11
—	Článek 12
Čl. 5 odst. 1	Čl. 13 odst. 1 a 2 první pododstavec
Čl. 5 odst. 2 první pododstavec	Čl. 13 odst. 2 druhý pododstavec
Čl. 5 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 13 odst. 3
Čl. 5 odst. 3	Čl. 13 odst. 4 první věta
—	Čl. 13 odst. 4 druhá věta a odst. 5 až 10
—	Článek 14
—	Článek 15
—	Článek 16
—	Článek 17
—	Článek 18

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
—	Článek 19
—	Článek 20
—	Článek 21
Čl. 6 odst. 1	Čl. 22 odst. 1
—	Čl. 22 odst. 2 a 4
Čl. 6 odst. 2	Čl. 25 odst. 1
Čl. 6 odst. 3	—
Čl. 6 odst. 4	Čl. 25 odst. 2
Čl. 6 odst. 5	Čl. 22 odst. 5 a 6 a čl. 25 odst. 3
Čl. 6 odst. 6 a čl. 7 odst. 1	Článek 23
Čl. 6 odst. 7 a čl. 7 odst. 3	Čl. 25 odst. 4
Čl. 6 odst. 8 a čl. 7 odst. 4	Čl. 30 odst. 4
Čl. 7 odst. 2	Článek 24
Čl. 8 odst. 1 a 2	Čl. 26 odst. 1 a 3
—	Čl. 26 odst. 2 a 4
Čl. 8 odst. 3	Čl. 26 odst. 5
Čl. 8 odst. 4	Čl. 28 odst. 2
Čl. 8 odst. 5 až 8	Čl. 27 odst. 1 a 2
—	Čl. 27 odst. 3
Čl. 9 odst. 1	Čl. 5 odst. 1
Čl. 9 odst. 2	Čl. 22 odst. 3
—	Čl. 28 odst. 1 a 3
Čl. 9 odst. 3	Čl. 28 odst. 4
Čl. 9 odst. 4	Čl. 28 odst. 5
Čl. 9 odst. 5	—
Čl. 9 odst. 6 a 7	Čl. 28 odst. 6 a 7
Čl. 10 odst. 1 a 2	Čl. 29 odst. 1
Čl. 10 odst. 3	Čl. 29 odst. 2
Čl. 10 odst. 4	Čl. 29 odst. 3

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Článek 11	Čl. 30 odst. 1, 2 a 5 až 8
Čl. 12 odst. 1	Čl. 31 odst. 1
—	Čl. 31 odst. 2
Čl. 12 odst. 2 první pododstavec	Čl. 31 odst. 3
Čl. 12 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 31 odst. 4
—	Čl. 31 odst. 5, 6 a 8
Čl. 12 odst. 3	Čl. 31 odst. 7
—	Článek 32
Čl. 13 odst. 1	Čl. 33 odst. 1
Čl. 13 odst. 2	Čl. 33 odst. 2
Čl. 13 odst. 3	Čl. 33 odst. 3 a 4
—	Čl. 33 odst. 5
Čl. 14 odst. 1 a čl. 15 odst. 1	Čl. 34 odst. 1
Čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 2	Čl. 34 odst. 2
Čl. 14 odst. 3 a čl. 15 odst. 3	Čl. 34 odst. 3
Čl. 14 odst. 4	Čl. 34 odst. 4
Čl. 16 odst. 1 a 2	Čl. 27 odst. 1
Čl. 16 odst. 3	Čl. 27 odst. 2
Čl. 17 odst. 1 až 4	Čl. 35 odst. 2 až 5
Čl. 18 odst. 1 a 3	Čl. 36 odst. 1 a 4
—	Čl. 36 odst. 2
Čl. 18 odst. 2	Čl. 36 odst. 5
—	Čl. 36 odst. 6 a 7
Čl. 18 odst. 4	Čl. 36 odst. 8 a 9
Čl. 18 odst. 5 a 6	Čl. 36 odst. 4
Čl. 18 odst. 7	Čl. 37 odst. 2
Čl. 18 odst. 8	Čl. 36 odst. 3
—	Čl. 37 odst. 1 a 3 až 9
—	Čl. 38 odst. 1

▼ **B**

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Čl. 19 odst. 1 a 2	Čl. 38 odst. 2
Čl. 19 odst. 3	Čl. 38 odst. 3
Čl. 20 odst. 1	Čl. 39 odst. 1
Čl. 20 odst. 2 větě	Čl. 39 odst. 4
Čl. 20 odst. 2 písm. a) až c)	Čl. 39 odst. 2
Čl. 20 odst. 3	Čl. 39 odst. 5
Čl. 20 odst. 4 první pododstavec	Čl. 39 odst. 3
Čl. 20 odst. 4 druhý pododstavec	Čl. 39 odst. 6
Čl. 20 odst. 4 třetí pododstavec	Čl. 39 odst. 7
Čl. 20 odst. 5	—
Článek 21	Článek 40
Článek 22	Článek 41
Čl. 23 odst. 1	Čl. 42 odst. 1
Čl. 23 odst. 2 a 3	Čl. 42 odst. 2
Čl. 23 odst. 4	Čl. 42 odst. 3
Čl. 23 odst. 5	Čl. 42 odst. 4
—	Čl. 42 odst. 5
Čl. 23 odst. 6 první pododstavec	Čl. 43 odst. 1 a 2
Čl. 23 odst. 6 druhý pododstavec	Čl. 43 odst. 3
Čl. 23 odst. 6 třetí pododstavec	Čl. 43 odst. 4
Čl. 23 odst. 7	Čl. 43 odst. 5
—	Článek 44
Článek 24	Články 45 a 46
Článek 25	Článek 47
Čl. 26 odst. 1	Čl. 48 odst. 1
Čl. 26 odst. 2	—
Čl. 26 odst. 3	Čl. 48 odst. 2
Článek 27	Článek 49

▼ **B**

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Článek 28	Článek 50
—	Článek 51
Čl. 29 odst. 1 první pododstavec	Čl. 52 odst. 1 a 3
—	Čl. 52 odst. 2
—	Čl. 52 odst. 4
Čl. 29 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 53 odst. 1 a 2
—	Čl. 53 odst. 3 a 4
Čl. 29 odst. 2	Čl. 53 odst. 5 první pododstavec
—	Čl. 53 odst. 5 druhý pododstavec, odst. 6 a 8
Čl. 29 odst. 3	Čl. 53 odst. 7
Čl. 29 odst. 4	—
Čl. 30 odst. 1	Čl. 53 odst. 1
Čl. 30 odst. 2 první pododstavec	Čl. 53 odst. 2
Čl. 30 odst. 2 druhý pododstavec	—
Čl. 30 odst. 3	Čl. 54 odst. 1
Čl. 30 odst. 4	Čl. 54 odst. 2, 3 a 4 první pododstavec
Čl. 30 odst. 5	Čl. 54 odst. 4 druhý pododstavec
Čl. 30 odst. 6	Čl. 54 odst. 5
Čl. 31 odst. 1 až 4	Článek 55
Čl. 31 odst. 5 první pododstavec	Čl. 56 odst. 1
Čl. 31 odst. 5 druhý a třetí pododstavec	Čl. 56 odst. 2
Čl. 31 odst. 6 a 7	—
Čl. 31 odst. 8	Čl. 56 odst. 3
Čl. 31 odst. 9	Čl. 56 odst. 4
—	Čl. 56 odst. 5

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Čl. 31 odst. 10	Čl. 56 odst. 6
Čl. 31 odst. 11	—
Čl. 31 odst. 12 první pododstavec	Čl. 56 odst. 7
Čl. 31 odst. 12 druhý pododstavec	—
Čl. 31 odst. 13	—
Článek 32	Článek 53
Článek 33	—
Čl. 34 odst. 1	Čl. 57 odst. 1
Čl. 34 odst. 2	Čl. 57 odst. 2
Čl. 34 odst. 3 a 4	—
Článek 35	Článek 58
Článek 36	—
Článek 37	Článek 59
Článek 38	Článek 60
—	Článek 62
—	Článek 64
—	Článek 65
—	Článek 66
—	Článek 67
Článek 39	Článek 82
Článek 40	Článek 83
Čl. 41 odst. 1 a 3	Čl. 68 odst. 1
Čl. 41 odst. 2	Čl. 80 odst. 1
Čl. 41 odst. 4	Článek 70
Čl. 41 odst. 5	Čl. 68 odst. 2
—	Čl. 69 odst. 3 a 4
Čl. 41 odst. 6	Čl. 72 odst. 1
Čl. 41 odst. 7	Čl. 72 odst. 2 a 3
Čl. 41 odst. 8	Čl. 68 odst. 5
—	Článek 69

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
—	Článek 71
Článek 42	Článek 73
Čl. 43 odst. 1 a 3	Čl. 74 odst. 1
Čl. 43 odst. 2	Čl. 74 odst. 2
Čl. 43 odst. 4	Článek 75
Čl. 43 odst. 5	Čl. 74 odst. 3
—	Článek 76
—	Článek 77
—	Článek 78
—	Článek 79
—	Čl. 80 odst. 2 a 3
—	Článek 81
Článek 44	Článek 89
Článek 45	Článek 91
Článek 46	Článek 84
—	Článek 85
Článek 47	Článek 90
Článek 48	—
Článek 49	Článek 88
—	Článek 86
—	Článek 87
Článek 50	Článek 91
Článek 51	—
Přílohy I a III	Čl. 24 odst. 4
Příloha II část A body 1 až 1.3.4.	Článek 4
Příloha II část A body 2 až 6.2, část B, část C a dodatky 1 a 2	Příloha I
Příloha IV	Příloha II části I a II
Příloha V dodatky 1 a 2	Příloha III
Příloha V dodatek 3	Čl. 30 odst. 3
Přílohy VI, VII a VIII	Čl. 28 odst. 3

▼B

Směrnice 2007/46/ES	Toto nařízení
Příloha IX	Čl. 36 odst. 3
Příloha X	Příloha IV
Příloha XI	Příloha IV část III
Příloha XII	Příloha V
Příloha XIII	Příloha VI
Příloha XIV	—
Příloha XV	Příloha VII
Příloha XVI	Příloha VIII
Příloha XVII	Příloha IX
—	Příloha X
Příloha XIX	—
Příloha XX	—
Příloha XXI	Příloha XI